

ROZPRAWA DOKTORSKA

**Nowa koncepcja turystyczna
dla Kanału Elbląskiego**

**promotor: prof. Maciej Światała
promotor pomocniczy: dr Paweł Gełesz**

**Akademia Sztuk Pięknych w Gdańsku
Wydział Architektury i Wzornictwa**

Gdańsk, 2021

mgr JULIA WLEKLIŃSKA

Spis treści

1. Wstęp	4
2. Krajobraz	7
2.2. Krajobraz w ujęciu architektonicznym	9
2.3. Krajobraz w ujęciu geograficznym	10
2.4. Krajobraz w ujęciu humanistycznym i percepcja krajobrazu.....	13
3. Turystyka	16
3.1. Czym jest turystyka i turystyka kulturowa	16
3.2. Turystyka a krajobraz	19
3.3. Koncepcja miejsca, przestrzeni, środowiska i krajobrazu	20
3.4. Waloryzacja i atrakcyjność turystyczna.....	22
3.5. Percepcja krajobrazu z perspektywy turystycznej.....	25
3.6. Turystyka terenów wiejskich a krajobraz wodny	27
4. Kanaty	31
4.1. Znaczenie kanałów jako elementów hydrografii w krajobrazie wodnym	31
4.2. Kanaty w aspekcie turystycznym.....	37
4.3. Kanaty a turystyka kulturowa	40
4.4. Kanaty a turystyka zrównoważona	42
4.5. Kanaty a krajobraz.....	44
4.6. Przykłady udanej rewitalizacji kanałów w Europie i USA	47
5. Charakterystyka Kanału Elbląskiego	54
5.1. Kanał Elbląski współcześnie	54
5.2. Położenie Kanału Elbląskiego	58
5.3. Rzeźba terenu	61
5.4. Charakterystyka krajobrazowa i przyrodnicza RKE	68
6. Nowa koncepcja turystyczna dla Kanału Elbląskiego – próba projektowa	78
6.1. Obecny model turystyczny.....	78
6.2. Myśl przewodnia nowego modelu turystycznego.....	82
6.3. Założenia projektowe.....	84
6.4. Jednostka pływająca: studium projektowe.....	90
6.5. Mikro przystanie: studium projektowe.....	112
7. Podsumowanie i wnioski	123

8. Bibliografia	124
8.1. Źródła cytowane	124
8.2. Pozostałe źródła.....	126
8.3. Źródła online:	127
Streszczenie	128
Abstract	130

1. Wstęp

Kanał Elbląski powstał w połowie XVIII w., aby ułatwić transportowanie towarów z głębi Prus Wschodnich do hanzeatyckiego portu w Elblągu. Szybko, bo na początku XX w., dzięki jego malownicznemu położeniu, oprócz barek towarowych, na wodach kanału pojawiły się statki pasażerskie, oferujące rejsy po kanale, z których pasażerowie korzystali głównie dla przyjemności. Turystyka ta była tak popularna, że rozwinęły się i powstawały nowe miejscowości wypoczynkowe na trasie takie jak Buńki koło Jelonek czy Czerwona Karczma. Współcześnie po systemie KE pływają jedynie jednostki turystyczne i statki pasażerskie, te ostatnie jednak pływają po coraz krótszych trasach – głównie między pochylniami – największą atrakcją KE, dającą turystom możliwość przemieszczania się na pokładzie statku „płynącego” po trawie. Obecnie głównymi odbiorcami rejsów są turyści z Niemiec, gdzie zachowała się pamięć o pruskich cudach techniki, którzy zwiedzając okoliczne tereny, odwiedzają KE. W Polsce natomiast KE jest prawie całkowicie nieznaną, mało kto wie o jego istnieniu poza pasjonatami wodniactwa śródlądowego i ludnością najbliższej okolicy. Ogólnie cały region, przez który kanał przepływa (Żuławy Wiślane, Wzgórza Dylewskie, Pojezierze Iławskie) jest w kraju mało znany i powszechnie błędnie zaliczany albo do Warmii, albo zachodnich obrzeży Mazur, mimo że ma bardzo bogatą historię, kulturę i osadnictwo – jak menonici i Krzyżacy, którzy zostawili dużo zabytków kultury materialnej, dziś zaniedbanej, ale wciąż obecnej. Ostatnimi czasy podejmuje się próby rewitalizacji tych zabytków, lecz z powodu niedostatecznego finansowania, prace te postępują bardzo powoli lub wręcz wcale. Sam region ten, ze względu na swoje walory przyrodnicze oraz kulturowe, ma szansę stać się kolejną powszechniej znaną atrakcją turystyczną, szczególnie, gdy ludziom opatrzą się zatłoczone popularne miejscowości Wybrzeża i Mazur, co jest tym bardziej prawdopodobne w dobie pandemii, gdy nie ma możliwości wyjazdów zagranicznych. Sama od prawie 20 lat pływam tym kanałem, traktując go jako drogę tranzytową na jezioro Jeziorak. Przez pierwsze lata rzadko się po drodze zatrzymywałam (głównie dlatego, że nie

było żadnych miejsc, w których byłoby to możliwe), przez co nie było mi dane poznać, jak bogate jest otoczenie kanału i sam system wodny – dopiero z czasem zaczęłam się tym interesować. Po bliższym poznaniu samego akwenu oraz otaczających go terenów pomyślałam, że kanał można by lepiej wykorzystać i zmienić charakter jego użytkowania, z korzyścią dla regionu i jego mieszkańców. Pozostawiona przez dziesięciolecia bez opieki zdziczała przyroda sama w sobie jest zachwycająca, ale narastanie roślinności doprowadziło do tego, że nie ma możliwości zatrzymania się podczas podróży kanałem, dodatkowo nigdzie nie ma sanitariatów i brakuje miejsc, w których można coś zjeść blisko kanału czy odpocząć – brak jest dostępu z wody na ląd. Powyższe kwestie skłoniły mnie do zastanowienia się, w jaki sposób doprowadzić do tego, aby przepływający kanałem turyści zapragnęli się zatrzymać i zwiedzić okoliczne tereny, korzystając z lokalnej oferty kulturalnej i przyrodniczej. Z przemyśleń tych i studiów bibliograficznych oraz badań porównawczych, zrodziła się koncepcja, poprzedzona badaniami terenowymi pozwalającymi lepiej poznać okolicę kanału, zakładająca wprowadzenie infrastruktury turystycznej dopasowanej do potrzeb, ale i do otoczenia, aby jak najmniej ingerować w piękno dzikiej przyrody. Koncepcja ta zakłada również zaprojektowania zupełnie nowego środka transportu, dostosowanego nie tylko do specyfiki kanału, ale też potrzeb użytkowników, w tym nowego typu turystów, którzy chcieliby przyjechać w to miejsce, aby spędzić czas na kanale i mieć możliwość zatrzymania się, aby móc zapuścić się w głąb łądu. Podkreślić należy, że stworzenie koncepcji przez projektanta działającego na polu architektury wnętrz i wzornictwa pozwala zastanowić się nad kwestiami wpływu kultury, krajobrazu, przyrody na projektowane formy, a zarazem jak projektowane obiekty wpłyną na otoczenie, w jaki sposób osiągnąć na tym polu harmonię.

Moim zdaniem najwłaściwiej ujął to Peter Zumthor pisząc: „Jeśli jako projektant chcę należycie potraktować pejzaż, muszę uwzględnić trzy rzeczy. Przede wszystkim mam obowiązek dokładnie mu się przyjrzeć: lasom i drzewom, liściom, trawom, ożywionej powierzchni naszej Ziemi, a następnie rozkochać się w tym, co widzę. Ponieważ temu, co kochamy, nie wyrządzamy szkody. Dla tego, co kochamy,

jesteśmy tak dobrzy, jak tylko umiemy. Po drugie, muszę wykazać troskę. (...) Po trzecie, muszę się postarać znaleźć odpowiednią miarę, odpowiednia ilość, odpowiednią wielkość i formę dla zamierzonego przedmiotu w ukochanym otoczeniu. W taki sposób powstaje współbrzmienie, harmonia, a może wręcz napięcie. Sądzę, że miłość do pejzażu, patrzenie nań sercem, jest warunkiem znalezienia odpowiedniej miary”.¹

Teza i cel pracy

O ile odpowiedź na pytanie, czy Kanał Elbląski może stać się atrakcją turystyczną jest oczywista, ponieważ przy odpowiedniej promocji każde miejsce może stać się atrakcyjne dla turystów, to pytanie, w jaki sposób to osiągnąć, już takie oczywiste nie jest.

Teza: Pełne wykorzystanie potencjału KE jest możliwe jedynie przy uwzględnieniu kontekstu regionalnego, natomiast same walory przyrodnicze umożliwiają zrobienie z niego atrakcji przy minimalnej ingerencji w ten obszar.

Celem pracy jest zmiana postrzegania i sposobu użytkowania KE oraz animacja całego regionu kanału. Założeniem pracy jest wykazanie, że przyjęcie nowej koncepcji turystycznej, mającej na celu ożywienie regionu możliwe jest jedynie w przypadku poszanowania przez projektanta samego miejsca, jego otoczenia, zastanej przyrody, ale też kultury i tradycji. W rozwinięciu przyjętej tezy, praca obejmuje rozważania nad istotnymi dla praktyki projektowej pojęciami: *krajobraz, turystyka, turystyka kulturowa i zrównoważony rozwój oraz slow tourism*. Studia bibliograficzne, badania terenowe i własne obserwacje, a także powzięte przeze mnie badania porównawcze wybranych dotychczas zrealizowanych projektów rewitalizacji kanałów żeglownych na świecie, związane z wymienionymi wyżej pojęciami, służą stworzeniu projektu turystycznej infrastruktury lądowej w postaci małej architektury, a także studium jednostki pływającej.

¹ Zumthor 2010, s. 98

2. Krajobraz

Krajobraz, tak jak kultura, jest nieuchwytny i trudny do opisania słowami

Yi-Fu Tuan

2.1. Czym jest krajobraz

Czym właściwie jest krajobraz? Słyszając to hasło, większości pytanych staje przed oczami obraz pamięciowy – być może widok terenu pokrytego zielenią, szczyty górskie tonące w chmurach lub toń morską zlewającą się na horyzoncie z błękitnym niebem. Takie pejzażowe wyobrażenia są w pewnym stopniu bliskie prawdy, bowiem w znaczeniu potocznym, wg *Słownika Języka Polskiego* krajobraz to m. in. „obraz przedstawiający jakąś okolicę” oraz „obszar wydzielony ze względu na swoje charakterystyczne cechy przyrodnicze, topograficzne itp.”. O ile takie definicje są w stanie zadowolić podejście do zagadnienia laika, o tyle badaczowi studiującemu krajobraz niewiele one wyjaśnią. Inna definicja, którą można znaleźć w tym samym źródle: „przestrzeń powierzchni ziemi widziana z pewnego punktu” jest już nieco bardziej szczegółowa, lecz nadal niekompletna. Według prof. Politechniki Krakowskiej Janusza Bogdanowskiego, jednego z pionierów w dziedzinie nauki o ochronie i kształtowaniu krajobrazu, krajobraz można najprościej i najogólniej zdefiniować jako „środowisko naturalne i sztuczne, w którym żyje człowiek”, jako „fizjonomię wszystkich działań natury i człowieka” (Bogdanowski 1976, s. 49-50). Czynniki humanistyczny jest zatem elementem kluczowym w rozważaniach nad krajobrazem, ponieważ to człowiek kształtuje otaczające go środowisko. Już w XIX w. niemiecki przyrodnik i geograf Alexander von Humboldt, tworząc podstawy fizycznogeograficznego opisu Ziemi i wyznaczając typologię krajobrazów występujących powtarzalnie w różnych miejscach globu, ujął człowieka jako niezwykle istotny czynnik w kształtowaniu

środowiska, wyróżniając krajobraz przekształcony, czyli kulturowy. Jego badania dały później podstawy do powstania kierunku krajobrazowego w geografii².

Krajobraz to pojęcie bardzo złożone – możemy wyróżnić podział ze względu na różne typy krajobrazów w zależności od spojrzenia, w zależności od stanu rozwoju cywilizacji (np. pierwotny, czy wspomniany wyżej, kulturowy), formę ukształtowania terenu (np. płaski, sfałowany, górzysty), czy formy pokrycia terenu (np. leśny, bagienny). Przy czym, zarówno forma ukształtowania, jak i pokrycia terenu mogą być pochodzenia naturalnego: biologicznego lub sztucznego – w wyniku działania sił przyrody (np. góry, równiny, drzewa, trawy, uprawy rolne, zadrzewienia), jak i kulturowego, związanego z działalnością człowieka (drogi, budynki, sieci energetyczne, miasta) (Bogdanowski 1976).

Co więcej, krajobraz jest też pojęciem abstrakcyjnym, jako że odbieramy go „nie jako całość, lecz poprzez poszczególne widoki”, które z kolei „są bardzo różne nawet dla tego samego krajobrazu”³. Bo inaczej będziemy postrzegać oglądany ze szczytu wzgórza widok osady rolniczej otoczonej rozłogami pól, inaczej ulicę tejże osady, jeszcze inaczej prowadzącą do niej drogę, choć są to widoki krajobrazu tego samego terenu. Z kolei widoki „scalamy we wnętrza krajobrazowe, do których wreszcie wprowadzamy nowe formy lub chronimy istniejące, możemy więc uznać, iż w percepcji każdego, podkreślmy, każdego wnętrza (ulica, plac, otwarty krajobraz doliny) występują te same elementy: płaszczyzna, ściana, sklepienie i wolnostojące bryły” (Bogdanowski 1976).

² Myga-Piątek 2012, s. 37

³ Bogdanowski 1981, s. 8

2.2. Krajobraz w ujęciu architektonicznym

...dążenie do piękna otoczenia jest naturalną potrzebą osiadłego człowieka

J. Bogdanowski

Intuicyjne podejście do odczytywania otaczającego środowiska od zawsze towarzyszyło człowiekowi – dawne siedziby możnowładców lokowane były na danym terenie nie tylko ze względu na dogodne walory obronne, ale z czasem i estetyczne. Szczególnie można to zaobserwować począwszy od epoki renesansu, a następnie w kolejnych okresach, gdzie pragnienie życia w pięknym otoczeniu realizowano w ogromnych założeniach ogrodowych i parkowych. Te natomiast, w wyniku ewolucji stylistycznej i światopoglądowej zaczęły z czasem przypominać swą formą architektoniczną istniejące naturalne formy krajobrazowe. To podejście zaowocowało następnie dalej posuniętymi działaniami zakładającymi ochronę obszarów uznanych za cenne przyrodniczo i utworzenie najpierw parków narodowych i rezerwatów, a później również parków krajobrazowych, czy regionalnych obszarów chronionego krajobrazu (Lipińska 2011, s. 5). Ta podświadoma chęć przebywania w harmonijnym otoczeniu przerodziła się w pragnienie świadomego kształtowania. Działania te otrzymały miano dyscypliny naukowej architektury krajobrazu.

Chociaż architektura i krajobraz funkcjonowały od początku jako osobne terminy, głównie w wyniku braku wspólnie sformułowanego pojęcia, były elementami ściśle ze sobą powiązanymi. Profesor Bogdanowski twierdził, iż „architektura krajobrazu (...) jest metodą świadomego, racjonalnego i estetycznego pod względem przestrzennym i gospodarczym kształtowania otoczenia człowieka w skali krajobrazu” (Bogdanowski 1981, str. 9), przy czym jej ogromny zakres sięga od krajobrazów w żadnym, bądź minimalnym stopniu przekształconych przez człowieka, takich, jak krajobrazy puszczy, czy stepów, zdominowanych przez pierwotną przyrodę, aż po krajobraz wielkomięjski, w którym królują dzieła

ingerencji ludzkiej, a przyroda ma bardziej marginalne znaczenie (Totwiński w Bogdanowskim 1981, s. 8).

W drugiej połowie XX w, kiedy badania krajobrazowe zaczęły się dynamicznie rozwijać, równolegle rozwijało się co najmniej osiem różnych nurtów, reprezentujących różne podejście do krajobrazu. Jednym z nich było podejście fizjonomiczne, rozpatrujące krajobraz pod kątem estetyki naturalnych i kulturowych elementów razem tworzących określoną kompozycję przestrzenną, którą prof. Bogdanowski zdefiniował jako „scalony obraz środowiska naturalnego i antropogenicznego danego regionu” (Bogdanowski w Chmielewskim 2012). Fizjonomiczne elementy krajobrazu odbierane całościowo stanowią „postać krajobrazu” (*gestalt*), stanowiącą nową jakość percepcji (Zonneveld w Chmielewskim 2012).

2.3. Krajobraz w ujęciu geograficznym

Do stworzenia nowej koncepcji turystycznej, uznającej walory pejzażowe za jeden z najważniejszych aspektów wyjściowych, analiza krajobrazu w ujęciu architektonicznym wydaje się niewystarczająca. Dzieje się tak za sprawą zakresu, jakim architektura krajobrazu się zajmuje – daje bowiem ona możliwość podejmowania czynności projektowych w otoczeniu, ściśle związanych z zachowaniem harmonii istniejącego krajobrazu. Podczas gdy architektura krajobrazu „ujmuje zagadnienie krajobrazu w aspekcie architekta”, „problemem samego krajobrazu zajmuje się przede wszystkim geografia”, skąd, co zostało już wyżej wspomniane, studia na temat podziału na odmiany, typy i formy znaleźć można przeważnie w opracowaniach geograficznych⁴.

Dlatego, aby móc kształtować otoczenie w tak rozległym zakresie, architektura krajobrazu musi czerpać wiedzę z innych dziedzin. I tak z geografii otrzymuje

⁴ Bogdanowski 1976, s. 12-15

informacje o historii przemian i klasyfikacji krajobrazów, z nauk przyrodniczych o „biologicznej stronie zagadnień krajobrazowych”, a z planowania przestrzennego – o „gospodarczej stronie przekształceń krajobrazowych”⁵.

Poza wspomnianym w poprzednim podrozdziale podejściem fizjonomicznym, pozostałe nurty badań nad krajobrazem rozwijały się właśnie w oparciu o m. in. dziedziny geografii, biologii i ekologii, niejednokrotnie w obrębie kilku tych dziedzin jednocześnie. I tak, obok podejścia geosystemowego i geokompleksowego rozwijało się podejście geobotaniczne (fitosocjologiczne), ekosystemowe, energetyczne, termodynamiczne, geokosystemowe, a także interdyscyplinarnej syntezy. Ze wszystkich tych wymienionych różnorodnych podejść, dopiero to ostatnie uwzględnia elementy krajobrazu powstałe w wyniku działalności człowieka; pozostałe sześć zajmuje się przede wszystkim relacją i wzajemnym oddziaływaniem elementów abiotycznych, czyli przyrody nieożywionej, i biotycznych obejmujących świat roślinny i zwierzęcy.

Co więcej, interdyscyplinarne badania krajobrazowe pozwoliły na uporządkowanie opracowań cząstkowych i zsyntetyzowanie wiedzy o systemach krajobrazowych, czyli zespołach „elementów biotycznych i abiotycznych krajobrazu (rzeźba, litologia, rośliny, zwierzęta, gleby, wody, klimat, człowiek i skutki jego działalności), wykazujących wysoki poziom złożoności” (Malinowska w Chmielewskim 2012). Krajobraz jest zatem „całością przestrzenno-czasową obejmującą różne układy hierarchiczne, wzajemnie ze sobą powiązane”. Najczęściej wyróżnianymi są układy: abiotyczny (dotyczy obiektów przyrody nieożywionej i ich relacji przestrzennych), biologiczny (dotyczy grup organizmów oraz całych ekosystemów) i antropogeniczny (dotyczy elementów krajobrazu wytwarzanych lub przekształcanych przez człowieka) (Solon i Chmielewski w Chmielewskim 2012).

⁵ Bogdanowski 1976, s. 12-15

Dominującym ujęciem krajobrazu we współczesnej geografii fizycznej jest ujęcie typologiczne, czyli poza-hierarchiczne, gdzie krajobraz tożsamy jest z określonym typem środowiska, niezależnie od hierarchii, granic, czy genezy (np. wiejski, łąkowy, sakralny). Ujęcie typologiczne sięga swymi początkami studiów przyrodniczych A. von Humboldta, zakładających powtarzalność pewnych typów krajobrazów występujących w różnych częściach ziemskiego globu. Badania te miały na celu poznanie wzajemnych relacji i systematyzację zjawisk tellurycznych⁶, nie mogły zatem pominąć człowieka, stanowiącego istotny, wręcz dominujący element środowiska ziemskiego, silnie oddziałującego na jego postać. Zatem już u zarania nauki o krajobrazie wyróżniany był krajobraz kulturowy, w geografii nazywany antropogenicznym. (Myga-Piątek 2012).

W opozycji do koncepcji typologicznej ustawia się koncepcja hierarchiczna, w której krajobraz jest indywidualną jednostką przyrodniczą w zorganizowanym hierarchicznie środowisku geograficznym, wytyczoną konkretnymi granicami i stanowiącą pewną całość, gdzie podstawowe elementy środowiska (klimat, rzeźba, budowa geologiczna, biota, człowiek, itd.) są ze sobą powiązane i wzajemnie na siebie oddziałują. Krajobrazy są wyodrębnione ze środowiska jako obszary jednorodne fizjonomicznie, a zatem cechują je jednorodne uwarunkowania genetyczne. Podejście to pozwala na definiowanie krajobrazu jako kompleksu i systemu, gdzie krajobraz może być nazwany geokompleksem lub geosystemem (Myga-Piątek 2012).

W późniejszym okresie, kiedy dyscyplina krajobrazowa zaczęła dojrzewać i rozwijać się, aspekt postrzegania człowieka w krajobrazie stanowił podstawę wielu sporów; przyczynił się nawet do rozłamu między geografią człowieka a geografią fizyczną. Podczas gdy jedni uważali człowieka za nadrzędnego i odrębnego od natury użytkownika, drudzy uznawali wyższość przyrody. Z czasem zajęli się oni aspektami etycznymi ludzkiej działalności w krajobrazie, dochodząc do poglądu, obecnego we współczesnej geografii fizycznej, uznającego dobro człowieka za

⁶ Tj. dotyczących ziemskiego globu

nadrzędne, jednocześnie obarczając go odpowiedzialnością za losy przyszłych pokoleń poprzez rozsądne gospodarowanie zasobami przyrody, której on sam jest naturalną, nieodłączną częścią. Człowiek wykorzystuje krajobrazy, czyli geokompleksy, które „są jednym z obiektów racjonalnego wykorzystywania zasobów naturalnych i ochrony otaczającego środowiska” (Myga-Piątek 2012).

Jeszcze dogłębniej rolę człowieka w kształtowaniu krajobrazu zajmują się geografia kultury i antropogeografia. Szczególnie geografia humanistyczna bada rolę człowieka jako czynnika wyjaśniającego przemiany krajobrazowe.

Dla potrzeb niniejszej pracy przyjąć można jako najtrafniejszą definicję krajobrazu w ujęciu geograficznym, według której krajobraz stanowi zbiory: „powiązanych przestrzennie obiektów o określonej fizjonomii, mających swoje wartości estetyczne, oddziałujących na zmysły użytkownika i podlegających ocenianiu”, różnorodnych wartości, takich jak ekonomiczne, społeczne, duchowe, historyczne, przyrodnicze itd., zapewnia ponadto zbiór usług dla różnych grup użytkowników (np. turystyka) (Solon w Myga-Piątek 2012).

2.4. Krajobraz w ujęciu humanistycznym i percepcja krajobrazu

Poza przytoczonym wyżej ujęciem geograficznym - niejako z definicji materialnym i namacalnym – można również rozważać pojęcie krajobrazu z punktu widzenia subiektywnych odczuć poszczególnego odbiorcy. Dla każdego człowieka krajobraz jest bowiem źródłem indywidualnych wrażeń. Krajobraz można zatem postrzegać także w ujęciu sensorycznym.

Zgodnie z tą koncepcją krajobrazu nie da się zdefiniować jedynie wymieniając jego poszczególne elementy, stanowią one bowiem drugorzędne fragmenty

całościowego obrazu - to krajobraz jest takim obrazem, wytworem zarówno umyślnym, jak i uczuciem⁷.

Jakkolwiek przy tym obrazy krajobrazu są potencjalnie nieskończone, to jednak cechują się pewnym podobieństwem. Jest ono nie tyle wynikiem współdzielenia elementów *pejzażu*/krajobrazu, co pewnych powszechnych reguł jego organizacji, które w przeszłości wyewoluowały w nowożytnej Europie. W swej esencji reguła ta zakłada, że krajobraz jest syntezą dwóch głównych punktów widzenia – funkcjonalnego i moralno-estetycznego. Początkowo przeważało ujęcie funkcjonalne, termin "krajobraz" odnosił się przede wszystkim do świata codziennego, do posiadłości i >*widoku* < włości. Później, mniej więcej od XVI w., szczególnie na terenie Niderlandów i Anglii, ciężar pojęciowy „krajobrazu” przesunął się w stronę estetyki, stał się dziedziną sztuki/*aż do osiągnięcia statusu dziedziny sztuki*. Pierwotna koncepcja „krajobrazu”, ograniczona do perspektywy funkcjonalnej i utylitarnej, stała się zbędna, wobec pojawienia się precyzyjniejszych terminów, takich jak „posiadłość”, „region”. Również ograniczenie znaczenia „krajobrazu” wyłącznie do perspektywy estetycznej straciło byt, skoro „pejzaż” jest pojęciem klarowniejszym. Termin „krajobraz” pozostał jednak w użyciu, „ponieważ nauczyliśmy się rozpoznawać szczególny porządek rzeczywistości, dla którego potrzebne jest specjalne słowo”. (Tuan 1979, s. 90)

Krajobraz jest bowiem według Yi-Fu Tuana pewnym porządkiem rzeczywistości ujętym z różnych kątów – zarówno widokiem wertykalnym (*pionowym*) jak i widokiem bocznym. W widoku wertykalnym postrzegamy krajobraz „z lotu ptaka” - jako posiadłość/majątek lub naturalny system potrzebny ludziom, oraz ogólnie organizmom żywym, do przeżycia. Widok pionowy jest raczej przedmiotowy i wykalkulowany - rolnik musi wiedzieć, ile ziemi ma pod każdą uprawę i ile sztuk bydła wyżywi pastwisko, podobnie ekolog, patrzący na krajobraz jako na naturalny system zapewniający przetrwanie życia. Widok *boczny* natomiast postrzega krajobraz jako przestrzeń, w której ludzie działają, lub jako scenerię, którą ludzie

⁷ Tuan 1979, s. 89

kontemplują. Widok ten, odmiennie od wertykalnego, jest osobisty – moralny i estetyczny. Osoba jest *w* krajobrazie, pracuje na polu lub wygląda przez okno posiadłości, z konkretnego punktu, a nie z abstrakcyjnego punktu zawieszono w przestrzeni. Przyjmując za podstawową charakterystykę pojęcia „krajobraz” połączenie obu omówionych ujęć - obiektywnego i subiektywnego - wziąć trzeba pod uwagę, że połączenie to może nastąpić jedynie wewnątrz świadomości. Krajobraz pozostanie zatem dziełem wyobraźni wykreowanym ponad mocno wyselekcjonowanym szeregiem danych zmysłowych⁸.

W miarę dorastania, każdy człowiek uczy się bowiem postrzegać coraz więcej. W rezultacie wizualne bodźce ze środowiska pobudzają więcej niezależnych od siebie procesów myślowych i kiedy umysł skupia się na otoczeniu, to, co spostrzeże jest, naturalnie, zabarwione *jego* historią.

Można zatem stwierdzić, iż krajobraz to w istocie mentalny obraz, w którym jego elementy wizualne sugerując, zarazem przeplatają się z relacjami i wartościami, których nie da się dostrzec.

Podsumowując, według Yi-Fu Tuana krajobraz jest zarazem zanurzonym w przeszłości konceptem sankcjonowanym przez jego funkcjonowanie, jak też połączeniem odmiennych perspektyw - może on być zarówno domeną, jak i widokiem z okna chaty poddanego; widokiem zarówno funkcjonalnym, jak i moralno-estetycznym. Dla właściwej percepcji krajobrazu należy ze sobą powiązać różne zestawy danych poprzez wysiłek twórczy. (Tuan 1979, s. 97) Zauważyć przy tym należy, iż krajobrazowi nie przysługuje walor „pewnika” – wycinka rzeczywistości, który po prostu tam istnieje, takiego jak pojęcie środowiska, do którego się odnosimy automatycznie i podświadomie. Podkreśla on ponadto konieczność rozróżnienia otoczenia od krajobrazu – psychologia otoczenia może być studium ludzkich reakcji bardziej lub mniej bezmyślnych na

⁸ Tuan 1979, s. 90-91

otaczające ich bodźce, psychologia krajobrazu musi być natomiast przede wszystkim studium ludzkiego poznania i kognicji.

3. Turystyka

3.1. Czym jest turystyka i turystyka kulturowa

Krajobrazy w ujęciu turystycznym tworzy działalność turystyczna zorganizowana przestrzennie. Sama turystyka jest z kolei „ogółem czynności osób, które podróżują i przebywają w celach wypoczynkowych, zawodowych lub innych, nie dłużej niż przez rok bez przerwy, poza swoim codziennym otoczeniem, z wyłączeniem wyjazdów, w których głównym celem jest działalność zarobkowa wynagradzana w odwiedzanej miejscowości”⁹, zaś turysta, zwany inaczej odwiedzającym, jest osobą podejmującą aktywność turystyczną, do której oferta turystyczna jest skierowana, i która jest ostatecznym konsumentem wszystkich usług turystycznych oraz okoturystycznych (Mikos v. Rohrscheidt 2016, s. 14).

W zjawisku tak szerokim, jakim jest turystyka, da się wyodrębnić różne jej rodzaje¹⁰, przede wszystkim zależne od celu podróży. Jednym z rodzajów jest turystyka poznawcza – kulturowa¹¹, której zdefiniowanie jest problematyczne, ponieważ możliwe jest stwierdzenie, że turystyka „zawsze sama jest już kulturą i ogniwem pośredniczącym między kulturami kraju lub obszaru pochodzenia podróżujących oraz kraju lub obszaru goszczącego ich”¹², dodatkowo wszystkie formy aktywności turystycznej mają z kulturą do czynienia¹³. Choć wielu badaczy próbowało zmierzyć się z definicją turystyki kulturowej¹⁴, większość definicji nie

⁹ wg Światowej Organizacji Turystycznej (WTO - World Tourism Organization) z 1985r. - Suprewicz u Mikosa v. Rohrscheidta 2016, str. 13

¹⁰ m. in. rekreacyjna, zdrowotna, sportowa, motywacyjna, itp.

¹¹ Czasem używa się też terminu „turystyka kulturalna”

¹² Mikos v. Rohrscheidt 2008, str. 9

¹³ Ibidem

¹⁴ m. in. Barbier, Dreyer, Marczak, Medlik, Hughes, Kowalczyk

oddaje pełni tego zjawiska. Dla przykładu, definicja oficjalnie przyjęta przez WTO: „turystyka kulturowa obejmuje podróże podejmowane z zasadniczo kulturalnej motywacji, takie jak wyprawy studyjne, związane z wystawianiem sztuki, wycieczki kulturalne, podróże dla wzięcia udziału w festiwalach i innych wydarzeniach kulturalnych, zwiedzanie miejsc i monumentów, wyprawy dla zapoznawania się z przyrodą, folklorem i sztuką oraz pielgrzymki”¹⁵ jest tak zwaną definicją „wąską”, ponieważ, choć wykracza poza ściśle zdefiniowane dziedzictwo światowe, wymienia ona tylko niektóre przykłady kultury wysokiej i popularnej, które mogą stanowić cel podróży (Mikos v. Rohrscheidt 2008, s. 7-8). Inna definicja pojęciowa, którą oficjalnie postuguje się europejski ATLAS¹⁶: „...wszelkie podróże ludzi ukierunkowane na atrakcje kulturalne, znajdujące się poza ich miejscem zamieszkania, (podejmowane) z zamiarem zebrania nowych informacji i doświadczeń dla zaspokojenia swoich potrzeb kulturalnych” wraz z definicją techniczną „...wszelkie przemieszczenia się osób do specyficznych atrakcji kulturowych, takich jak obiekty dziedzictwa kulturowego, przejawy działalności artystycznej i kulturalnej, sztuki i dramatu, znajdujących się poza ich zwykłym miejscem zamieszkania”¹⁷ tworzy już szerszy obraz turystyki kulturowej, ponieważ uznaje w ramach turystyki kulturowej każdą podróż, która podjęta zostaje w celu osobistej konfrontacji z dowolnym walorem kulturowym, a „decydującymi kryteriami kulturowego charakteru podróży są tutaj: (szeroko rozumiany) cel kulturowy lub zamiar osobistego doświadczenia kultury dzięki podjętej wyprawie” (Mikos v. Rohrscheidt 2008, s. 8).

Z kolei sam Mikos von Rohrscheidt definiuje turystykę kulturową jako „wszystkie grupowe lub indywidualne wyprawy o charakterze turystycznym, w których spotkanie uczestników podróży z obiektami, wydarzeniami i innymi walorami kultury wysokiej lub popularnej albo powiększenie ich wiedzy o organizowanym przez człowieka świecie otaczającym jest zasadniczą częścią programu podróży

¹⁵ Mikos v. Rohrscheidt 2008, str. 7

¹⁶ Europejskie Stowarzyszenie do Spraw Edukacji w Turystyce i Wypoczynku

¹⁷ European Association for Tourism and Leisure Education u Mikosa v. Rohrscheidta 2008, str. 8

lub stanowi rozstrzygający argument dla indywidualnej decyzji o jej podjęciu lub wzięciu w niej udziału”¹⁸. Definicja ta wydaje się być najpełniejszą, jako że nie tylko przedstawia turystykę kulturową jako podrzędną ogólnemu zjawisku turystyki, ale także uwzględnia warunki, jakie podróż musi spełniać, aby mieć charakter kulturowy – musi zawierać w swym programie przewagę treści kulturowych, będących głównym motywem podjętej wyprawy.

Z turystyką kulturową mocno powiązana jest turystyka krajoznawcza, gdzie „w zależności od kryteriów podziału i sposobu definiowania poszczególnych rodzajów turystyki, turystyka kulturowa albo stanowi (większą) część turystyki krajoznawczej, albo ich zakresy się przecinają, przy czym naturalnym wspólnym polem są wyprawy kulturowo-przyrodnicze, zaś w zależności od definicji krajoznawstwa mogą je stanowić także podróże zmierzające do poznania walorów antropogenicznych własnego kraju” (Mikos v. Rohrscheidt 2016, s. 57).

Turystykę kulturową można ponadto podzielić na trzy podstawowe segmenty. Są to klasyczne podróże kulturowe (turystyka dziedzictwa kulturowego, muzealna, literacka oraz elitarna turystyka eventowa), turystyka edukacyjna, do której zalicza się podróże studyjne, tematyczne, językowe oraz seminaryjne, a także powszechna turystyka kulturowa. W skład tej ostatniej wchodzi, najbardziej interesujące z punktu widzenia niniejszej pracy, turystyka kulturowo-przyrodnicza i regionalna, turystyka kulturowa obszarów wiejskich i turystyka obiektów przemysłowych i technicznych. Innymi podkategoriami tego segmentu są m. in. turystyka miejska, etniczna, kulinarna, miejska, religijna i pielgrzymkowa, turystyka żywej historii oraz popularna turystyka eventowa (Mikos v. Rohrscheidt 2016, s. 76).

¹⁸ Mikos v. Rohrscheidt u Mikosa v. Rohrscheidta 2008, str. 18

3.2. Turystyka a krajobraz

Turystyka jest zjawiskiem przestrzennym, zakładającym „kontakt z przyrodą, kulturą i społeczeństwem – których syntezą jest właśnie krajobraz” (Kulczyk 2013). Ma on „znaczenie dla turystyki jako zjawiska i turystów jako jego indywidualnych użytkowników” (Kulczyk 2013). Pojawienie się w krajobrazie ludzi (realnie, a nie tylko w sferze konceptualnej) związane z turystyką może zmieniać fizjonomię krajobrazu i tym samym może wpływać na ocenę jakości widoków przez innych turystów. Fizjonomia krajobrazu jest w aspekcie turystycznym jednym z najważniejszych wyznaczników krajobrazu, jednak wynika z jego cech funkcjonalnych i strukturalnych (Mizgajski w Kulczyk 2013). Myśl tę rozszerza S. Kulczyk (2013), przytaczając pogląd E. Martinez de Pisón, definiującego krajobraz jako trwałe połączenie cech fizycznych, fizjonomicznych i semiotycznych, czyli formy, wyglądu i wizerunku.

Urszula Myga-Piątek w swojej rozprawie *Krajobrazy kulturowe* (2012) dodaje jeszcze, że krajobraz jest zjawiskiem przestrzennym związanym z ruchliwością ludzi i opartym na dobrowolności oraz, co bardzo istotne, spowodowane jest zróżnicowanymi intencjami i potrzebami turystów. One z kolei wyznaczają „zakres oczekiwań (...) wobec przestrzeni i bezpośrednio wpływają na zagospodarowanie przestrzenne”, a przeważającą funkcją krajobrazu jest „obstuga ruchu przyjezdnych” (Myga-Piątek 2012, s.150-151).

Z kolei wg innego badacza krajobrazu – Andrzeja Richlinga, krajobraz turystyczny jest systemem przyrodniczym lub przyrodniczo-antropogenicznym, do którego ludność czasowo przemieszcza się z miejsca swojego zamieszkania, ponadto nadaje się on do pełnienia funkcji turystycznej lub w którym, poza innymi funkcjami, funkcja turystyczna jest znacząca lub przeważająca (Richling u Myga-Piątek 2012).

Myśl tę Myga-Piątek rozwija dodając, że poza wspomnianymi walorami i funkcjami, istotne są przede wszystkim istniejące elementy infrastruktury turystycznej, które

te funkcje pozwalają realizować. Są to m. in. drogi komunikacyjne, miejsca noclegowe, elementy infrastruktury wodnej, czy obiekty sportowe.

3.3. Koncepcja miejsca, przestrzeni, środowiska i krajobrazu

Obok infrastruktury występują również inne czynniki wpływające na charakter przestrzeni turystycznej, takie jak dziedzictwo przyrodnicze i kulturowe oraz człowiek w roli turysty, ale też gospodarza (Włodarczyk u Kulczyk 2013). Z kolei przestrzeń turystyczna, będąca fragmentem przestrzeni geograficznej, gdzie występuje zjawisko ruchu turystycznego, jest jedną z koncepcji dotyczących badania relacji przestrzennych. Pozostałe trzy to koncepcje środowiska, krajobrazu i miejsca. Wszystkie one często występują wspólnie i w pewnym sensie są od siebie zależne.

Koncepcje przestrzeni i miejsca są ze sobą ściśle powiązane, a ich relacją zajmuje się, poza geografią turystyki, także geografia humanistyczna. Yi-Fu Tuan w *Przestrzeni i miejscu* (1987) twierdził, że „w doświadczeniu znaczenie przestrzeni nakłada się często na znaczenie miejsca. Przestrzeń jest bardziej abstrakcyjna niż miejsce. To, co na początku jest przestrzenią, staje się miejscem w miarę poznawania i nadawania wartości. (...) Dla definicji, pojęcia przestrzeń i miejsce potrzebują siebie nawzajem. Bezpieczeństwo i stabilność miejsca zwraca naszą uwagę na otwartość, wielkość i grozę przestrzeni - i na odwrót. Co więcej, kojarząc przestrzeń z ruchem, odczuwamy miejsce jako pauzę: każde zatrzymanie w ruchu umożliwia przekształcenie sytuacji (położenia) w miejsce.”

U Yi-Fu Tuana przestrzeń jest dynamiczna i nieograniczona, wynika z ruchu i braku barier. Natomiast miejsce jest pauzą w ruchu - jest stabilnym elementem wyodrębnionym z przestrzeni z uwagi na wyróżniające je cechy. Jest miejscem zatrzymania w ruchu. Przestrzeń jest synonimem wolności, bezosobowego i odczłowieczonego bezkresu, natomiast miejsce stanowi zamkniętą

i uczłowieczoną przestrzeń. Ludziom potrzebne są oba te elementy - doświadczenia.

W geografii turystyki, „miejsce” nazywany jest konkretny fragment przestrzeni o względnych wymiarach, zależnych od skali prowadzonych rozważań. Ponadto jest ono również rozumiane jako przestrzeń zawierająca w sobie pewne znaczenia (Kowalczyk i Kulczyk u Kulczyk 2013) – na wybór celu i zadowolenie z odwiedzonego przez turystę miejsca, wpływ mają wyobrażenie o tym miejscu i satysfakcja ze zrealizowanych marzeń (Hunt u Kulczyk 2013). Natomiast o tym, w jaki sposób odwiedzone przez turystę miejsce zostanie przez niego zapamiętane, decydują, poza „czynnikami obiektywnie właściwymi dla konkretnego wycinka przestrzeni”, również „dostępna informacja, motywacje i doświadczenia odwiedzających oraz ich cechy socjaldemograficzne: (Kulczyk 2013). Poza indywidualnymi zjawiskami, wpływającymi na odbiór danego obiektu, bardzo istotne jest także zbiorowe wyobrażenie miejsca, szczególnie wykorzystywane w marketingu. Miejsce rozpatrywane jako posiadające szczególną wartość ma silne związki z dziedzictwem kulturowym i jego ochroną, może jednak stracić swoje znaczenie w wyniku braku silnych i autentycznych z nim związków (Ralph u Kulczyk 2013). Miejsce, będące przedmiotem postrzegania turysty może silnie wpływać na jego psychikę, zwłaszcza wyobrażenie o nim.

Kolejną koncepcją jest koncepcja środowiska. Przedmiotem jej badań jest środowisko przyrodnicze, a głównym założeniem jest rozpatrywanie przyrody z punktu widzenia interesów człowieka. Koncepcję tę w geografii turystyki stosuje się m. in. do tworzenia modeli terytorialnych systemów rekreacyjnych (TSR)¹⁹, analizy ruchu i zagospodarowania turystycznego oraz analizy walorów na potrzeby regionalizacji turystycznej. Jednak koncepcja środowiska najsilniej związana jest z badaniami behawioralnymi, takimi, jak badania zachowań turystów i ich preferencji, a także zajmuje się badaniem negatywnego wpływu turystyki na

¹⁹ Pojęcie TSR (terytorialny system rekreacyjny) sformułowane zostało przez geografów radzieckich Preobrażenskogo i Wiedienina, a nurt ten był popularny głównie w latach 70. i 80. XXw., także w Polsce (Kulczyk, 2013)

środowisko przyrodnicze, ale także społeczne. Środowisko wpływa na zachowania turysty, stan jego organizmu oraz aktywność, ale jednocześnie pod wpływem turystyki może ulegać degradacji (Kulczyk, 2013).

Ostatnią z koncepcji jest koncepcja krajobrazu, w którym turystyka ma miejsce - krajobraz pełni funkcję sceny (Terkenli u Kulczyk, 2013). Jest systemem wzajemnie oddziałujących na siebie elementów, z których szczególnie ważna jest fizjonomia. Ponadto spaja w sobie pojęcia miejsca, przestrzeni i środowiska. Koncepcję krajobrazu stosuje się przy ewaluacji terenowej, badaniu funkcjonowania obszarów turystycznych oraz do waloryzacji na potrzeby turystyki (Kulczyk, 2013). Jak jednak waloryzacji dokonać?

3.4. Waloryzacja i atrakcyjność turystyczna

Waler turystyczny jest zasobem turystycznym, czyli obiektywnym elementem środowiska przyrodniczego²⁰, który został odpowiednio oceniony przez turystę. Ocena ta może być indywidualna, często dokonywana nieświadomie, lub też może być prowadzona formalnie w celach planistycznych i zagospodarowania przestrzennego. Innymi słowy, walory można zdefiniować jako „całość elementów środowiska naturalnego i poza przyrodniczych, które są przedmiotem zainteresowania turystów i decydują o atrakcyjności turystycznej danego miejsca, miejscowości lub obszaru” (Kowalczyk u Kulczyk, 2013).

Krajobraz poddawany waloryzacji ocenia się pod kątem różnorodnych aspektów, a także konkretnej grupy użytkowników. W badaniach geografii fizycznej najczęściej stosowanymi podejściami są ekologiczne, gdzie o walorze krajobrazu świadczy zróżnicowanie mierzalnych, obiektywnych parametrów oraz formalno-estetyczne, wg którego jakość krajobrazu zależna jest od norm kompozycji

²⁰ w ujęciu krajobrazowym jest to np. występowanie wybranych elementów krajobrazu lub zespołów krajobrazowych

określonych przez architekturę krajobrazu²¹. Natomiast w geografii humanistycznej najpopularniejszym podejściem jest fenomenologiczne badające związku człowieka z krajobrazem (Wojciechowski u Kulczyk, 2013).

Inny podział walorów turystycznych można znaleźć w literaturze polskiej.²² Walory dzieli się tu ze względu na motyw podróży, w którym można wyróżnić walory wypoczynkowe (regeneracja sił psychicznych oraz fizycznych), krajoznawcze (funkcja poznawcza) oraz specjalistyczne. Dla turystyki wypoczynkowej (reprezentującej projektowany nowy model turystyczny dla Kanału Elbląskiego), znaczenie mają przede wszystkim elementy przyrodnicze takie, jak klimat, bliskość zbiorników wodnych oraz rzeźba i pokrycie terenu wpływające na walory estetyczne (Wyrzykowski u Kulczyk, 2013). Natomiast dla turystyki krajoznawczej (która również jest kluczowym elementem projektowanego modelu turystycznego), najistotniejsze są przyrodnicze i kulturowe zróżnicowanie krajobrazu (Kowalczyk u Kulczyk, 2013). Elementy te brane są pod uwagę przy jakościowej ocenie krajobrazu²³. Przy waloryzacji krajobrazu na potrzeby turystyki (w aspekcie przydatności krajobrazu dla różnych form turystyki oraz pod kątem estetyki), podstawą są jednostki krajoznawcze (tereny o jednorodnej rzeźbie i użytkowaniu) oraz dane ciągłe stanowiące strukturę krajobrazu (Bartkowski, Sołowiej, Richling, Kulczyk u Kulczyk, 2103). W przypadku turystyki aktywnej, ocenie podlegają przede wszystkim elementy liniowe krajobrazu, m. in. drogi lub ciek (Pietrzak i Kulczyk u Kulczyk, 2013), natomiast przy waloryzacji estetycznej bardzo istotne są elementy punktowe krajobrazu takie, jak punkty widokowe (Pstrocka-Rak i Rak u Kulczyk, 2013).

Poza walorami turystycznymi, stosuje się także pojęcie atrakcyjności turystycznej. Mimo, iż w literaturze anglojęzycznej pojęć „walor” i „atrakcyjność” się nie

²¹ pozostałe podejścia do waloryzacji krajobrazu to psychofizyczne, psychologiczne, semiotyczne, społeczne, funkcjonalne, indywidualno-użytkowe i etyczne

²² M. in. u geografów Litewskiego, Wyrzykowskiego i Mikułowskiego (Kulczyk, 2013)

²³ Stosuje się także przy waloryzacji krajobrazu ocenę ilościową – pieniężną – stosuje się wtedy najczęściej jedną z trzech metod: kosztów podróży, wyceny warunków lub ceny zachowań hedonicznych

rozdzielają i używane są naprzemiennie, w języku polskim nie są one tożsame (Potocka u Kulczyk, 2013). Pojęcie „atrakcyjność” jest szersze – poza „właściwością obszaru lub miejsca wynikającą z zespołu cech przyrodniczych bądź poza przyrodniczych, które wzbudzają zainteresowanie i przyciągają turystów” (Kruk u Kulczyk, 2013), obejmuje również dostępność obszaru i jego zagospodarowanie. Ponadto atrakcyjność turystyczna może być postrzegana uniwersalnie, kiedy walory przyrodnicze i poza przyrodnicze oraz infrastruktura uznawane są za atrakcyjne dla ogółu turystów lub względnie, gdy walory są atrakcyjne jedynie dla określonych form turystyki. Reasumując, atrakcyjność krajobrazu można określić jako „sumę wartości (walorów dla różnych form turystyki oraz fizjonomicznych) i przydatności zależnej od czynników warunkujących możliwość penetracji turystycznej: chłonności (jako funkcji cech przyrodniczych) oraz dostępności (jako funkcji infrastruktury i uwarunkowań formalno-prawnych) krajobrazu” (Kulczyk, 2013).

Atrakcyjność krajobrazu można rozpatrywać pod różnymi względami. W zależności od przyjętej skali, krajobraz traktować można jako pojedynczy obiekt (punktowo) uznawany wtedy za jednostkową atrakcję lub jako przestrzeń, na której atrakcyjność wpływają m. in. pojedyncze atrakcje (Kurek u Kulczyk, 2013). Z kolei same atrakcje można podzielić na związane z walorami estetycznymi (ideograficzne), układem przestrzennymi i pojemnością turystyczną (organizacyjne) oraz doświadczeniem i postrzeganiem turysty (poznawcze) (Lew u Kulczyk, 2013), a także ze względu na cechy takie, jak naturalność obszaru, działania ochronne, nastawienie na zaspokajanie potrzeb, ranga lokalna lub światowa, rozmiar i położenie, itp. Dodatkowo, ze względu na sposób skupiania turystów, atrakcje można podzielić na punktowe (dużo turystów na małym obszarze), liniowe (mniejsze skupianie odwiedzających w jednym miejscu) oraz powierzchniowe (przyjezdni są rozproszeni) (Wall u Kulczyk, 2013).

Dodatkowo w geografii turystyki spotyka się trzy znaczenia atrakcyjności turystycznej. Jedno jest wynikiem kategoryzacji lub klasyfikacji (hotele), kolejne –

efektem przeprowadzenia waloryzacji. Ostatnie wynika natomiast z subiektywnej oceny użytkownika dokonanej na podstawie własnych wartości, przekonań i doświadczeń – percepcji krajobrazu (Potocka u Kulczyk, 2013)²⁴.

3.5. Percepcja krajobrazu z perspektywy turystycznej

Każdy realnie istniejący krajobraz można opisać w trzech zakresach, silnie ze sobą powiązanych: fizycznym, wizualnym oraz mentalnym.

W zakresie fizycznym, krajobraz tworzą zasoby przyrodnicze oraz kulturowe, które determinują, dla jakiego typu turystyki można dany teren wykorzystać. Z kolei o wartości odpowiednich komponentów dla turystyki decyduje ich jakość oraz forma turystyki – dla różnych jej form znaczenie mogą mieć zupełnie odmienne elementy. Fizyczny zakres krajobrazu w geografii turystyki bada się głównie pod kątem oceny możliwości wykorzystania go dla różnorodnych form turystyki.

Zakres mentalny krajobrazu składa się z zespołu sygnałów i znaczeń (Kowalczyk u Kulczyk 2013). Zakres ten można podzielić na dwa rodzaje krajobrazów: „indywidualny” – krajobraz rzeczywisty odbierany przez zmysły oraz „obserwatora” – krajobraz „indywidualny”, który został przetworzony przez osobiste doświadczenia i uwarunkowania kulturowe konkretnego obserwatora (Farina, Bogaert i Schipani u Kulczyk 2013) – ten sam realnie istniejący krajobraz może być interpretowany jako dom, natura, problem naukowy, wartość materialna, itp. (Meining u Kulczyk 2013). Ten sam krajobraz jest ponadto inaczej postrzegany przez stałych mieszkańców i turystów²⁵, jak również w gronie samych turystów²⁶. Należy również dodać, iż realne krajobrazy są często odmiennie postrzegane przez odwiedzających, bowiem turyści często potrafią wypierać ze świadomości

²⁴ Poza oczekiwaniami i życzeniami turysty względem danej atrakcji, duże znaczenie ma sposób, w jaki daną atrakcję się przedstawia (marketing turystyczny) (MacDannel u Kulczyk, 2013)

²⁵ W pracach takich autorów, jak m. in. Ankomah, Crompton, Baker 1996, Dramstad i in. 2006, Martinez de Pisón 2009

²⁶ Winiarski, Zdebski 2008, Tuohino, Pitkanen 2004

elementy negatywnie wpływające na ich wyidealizowane wrażenie (Kulczyk 2013). Natomiast nie byłoby możliwe mentalne postrzeganie krajobrazu, gdyby nie odbiór wzrokowy.

Z tego względu zakres wizualny krajobrazu odgrywa główną rolę z punktu widzenia turystyki. Bardzo istotne jest tu rozróżnienie stref krajobrazu: bliższej, intymnej²⁷ strefy komfortu i bezpieczeństwa²⁸ oraz dalszej, strefy krajobrazu²⁹. O ile ta pierwsza, poza percepcją wzrokową, posługuje się również zmysłami słuchu, węchu czy dotyku, druga bazuje przede wszystkim na percepcji wizualnej i to ona w głównym stopniu przyczynia się do wytworzenia przez odbiorcę ogólnej wizji jakiegoś krajobrazu (Wojciechowski u Kulczyk, 2013). Dodatkowo, w zakresie tym (jak również w zakresie mentalnym), percepcja wzrokowa może być zróżnicowana pod względem skali przestrzennej i stopnia szczegółowości, zwłaszcza w kwestii sposobu przemieszczania się turysty. Uprzednio określony zasięg danego krajobrazu może być zupełnie inaczej postrzegany z punktu widzenia odwiedzającego, np. ze względu na przemieszczanie się, może on być ograniczony jedynie do trasy wycieczki (Pucek u Kulczyk 2013). Zmierzając do wyznaczonego celu, turysta może albo nie zwracać wcale uwagi na otoczenie, przez które podróżuje – jest to tzw. podróż „do”, albo powierzchownie, kiedy podróżuje „przez”. Natomiast w przypadku tzw. podróży „w”, odwiedzający poświęca otoczeniu najwięcej uwagi i czasu na jego poznanie (Krzymkowska-Kostrowicka u Kulczyk 2013).

W zależności od skali przestrzennej, elementy budujące krajobraz mogą się różnić zarówno liczbą, jak i charakterem. Podczas gdy w makroskali istotne są takie komponenty przyrodnicze, jak różnorodna rzeźba terenu, hydrografia czy szata roślinna, wpływające na wybór celu wyjazdu, tak w mikroskali można precyzyjnie określić stan danego miejsca – punktu pod kątem zagospodarowania na potrzeby turystyki (dostępność komunikacyjna, walory krajoznawcze, itp.) potrzebne do

²⁷ Wg A. Krzymkowskiej-Kostrowickiej u Kulczyk 2013

²⁸ Wg K. Wojciechowskiego u Kulczyk 2013

²⁹ Wg A. Krzymkowskiej-Kostrowickiej u Kulczyk 2013

planowania szczegółowego (Bartkowski i Sołowiej u Kulczyk 2013). Również relacje między krajobrazem a odbiorcą zależne są od skali odniesienia. Szczególnie znaczenie mają skala lokalna, gdzie turysta jest w stanie doświadczyć osobistych przeżyć w konkretnym miejscu, czy sytuacji, a także perspektywa regionalna, dzięki której turysta może dokonać wyboru miejsca wyjazdu, i która może zapewnić mu ogólne wrażenia z podróży (Kulczyk 2013).

Percepcja wzrokowa krajobrazu jest ponadto podstawą turystyki krajobrazowej, czyli takiej, w której głównym celem turysty jest podziwianie widoków³⁰. Jako że krajobraz w turystyce można rozpatrywać w czterech zakresach znaczeniowych: jako wizerunek, atrakcję, źródło przyjemności i rozrywki oraz przedmiot poznania, integruje on różnorodne walory i sposoby, w jakie są one wykorzystywane. Turystyka krajobrazowa daje zatem możliwość poznawania i eksplorowania krajobrazu w zakresie przyrodniczym i kulturowym – turysta spędzając dużo czasu w danym krajobrazie, oddaje się świadomej aktywności poznawczej (turystyka piesza, rowerowa, konna). Tak rozumiana świadoma i odpowiedzialna turystyka krajobrazowa jest zgodna z ideą zrównoważonego rozwoju (Mateo Rodriguez u Kulczyk 2013) – kwestia ta omówiona zostanie w późniejszym rozdziale.

3.6. Turystyka terenów wiejskich a krajobraz wodny

Od ostatnich dekad XX w. turystyka terenów wiejskich zyskiwała na znaczeniu nie tylko jako wartość gospodarcza, ale także jako postawa społeczna i kulturowa. Szczególnie dla polityki środowiskowej społeczności europejskiej, która w stosunku do turystyki i rekreacji na terenach wiejskich ma jedno z najbardziej innowacyjnych podejść, podstawą jest wzrost zainteresowania rekreacyjnymi terenami wiejskimi (Vallerani za Jepsonem i Sharpleyem 2017, s. 158).

³⁰ Choć towarzyszą jej również inne formy turystyki

Akweny wodne (rzeki, strumienie, stawy, jeziora i in.) zdecydowanie wyróżniają się w krajobrazie wiejskim, pełniąc rolę zarówno estetyczną, jak i praktyczną, głównie dla rolnictwa. Kulturowe podejście do krajobrazów wodnych położonych na tych terenach, zakorzenione jest w potrzebach socjalnych i gospodarczych, ale także w szczególnych upodobaniach estetycznych, będących wynikiem określonej aktywności kulturowej napędzanej przez wrodzone preferencje (Vallerani za Herzogiem 2017, str. 162). Już w czasach starożytnych, płynąca woda stanowiła element symboliki powiązanej z obrazem idealnej wsi, której wyobrażenie wychodziło daleko ponad poziom praktyczności (Shama u Valleraniego 2017, s. 162). Turystyka wiejska nie działa w pełni bez aspektów związanych z wodą i uosabiających krajobrazy wodne, których wielofunkcyjność wzbogaca powszechnie uznawaną atrakcyjność terenów wiejskich. Te z kolei najczęściej postrzegane są jako tzw. tereny zielone (*green space*), których odbiór korzystnie wpływa na ludzkie samopoczucie i zdrowie³¹. Wszelkie elementy hydrografii wzbogacają jakość obszaru zieleni i w tym przypadku można uznać, że występują tam także „tereny błękitne” (*blue spaces*), które stanowią wszystkie widoczne wody powierzchniowe w przestrzeni (analogicznie do *green spaces*) (Völker i Kistemann u Valleraniego 2017, s. 163).

Podziw dla krajobrazu rzecznoego, jako szczególny przejaw fascynacji krajobrazem wiejskim, może wzbudzić ogólniejsze uznanie dla wiejskości, oparte na powszechnym postulatcie przebywania w zdrowszej jakości środowisku (Vallerani za Resiną i Viestenzem 2017, s. 158). Każdy segment hydrograficzny jest podnoszącą wartość estetyczną krajobrazu jednostką morfologiczną, ale przede wszystkim znaczącym dziedzictwem środowiskowym, gdzie specyficzne krajobrazy wodne wykształciły się wskutek naturalnej dynamiki oraz ewolucji ludzkiego bytowania (Vallerani 2017, s. 158).

Krajobrazy rzeczne mogłyby być zatem z sukcesem zaliczone do potencjalnych destynacji ekoturystyki, z uwagi na wrodzone nastawienie ludzi wpływające na

³¹ Vallerani za Abrahamem, Sommerhalderem i Ablem, 2017

preferencje krajobrazowe - potrzebę eksploracji i poznania. Taki potencjał dają zawite sieci rzek płynące przez lasy i doliny, stwarzając idealne możliwości do eksploracji poprzez spacerowanie, zwiedzanie rowerem lub kajakiem, a przez to ich poznanie. „Wiedza rośnie wzdłuż miriad ścieżek, którymi kroczymy, idąc przez świat w toku codziennych czynności, a nie jest gromadzona z informacji pozyskanych z licznych statych lokalizacji” (Ingold u Valleraniego 2017, s. 166).

Potrzeba odkrywania często pokrywa się z potrzebą przygody, a zasilane są one przez poszukiwanie zachowanych miejsc, które stanowić mogą emocjonalne schronienie, co Robert Fletcher określił jako pociąg do głuszy, leżący w sercu doświadczenia ekoturystyki – większość sportów przygodowych (wspinaczka, spływy rwącymi rzekami, narciarstwo, itp.) odbywa się na zewnątrz, w naturalnym otoczeniu. Możliwość spędzania czasu na świeżym powietrzu w „naturze” jest jednym z głównych czynników skłaniających do podjęcia tego typu sportów (Fletcher u Valleraniego 2017, s. 168). Dla potencjalnego odkrywcy, bardzo ważnym aspektem jest również tajemniczość poznawanego obszaru, która pozwala doznawać nowych doświadczeń podczas pływania w głąb niezbadanego korytarza wodnego, z drugiej strony zaś łączy się z „poczuciem podróżowania”³², będącym jednym z kluczowych elementów w ocenie estetycznej i rekreacyjnej środowisk rzecznych. Tajemniczość wywołuje także pragnienie przygód – wyzwanie wiążące się nie tylko ze świadomością cielesną, ale również mentalnym dostosowaniem się do krajobrazu (Vallerani 2017, s. 168).

Tereny wiejskie, dzięki obecności krajobrazów wodnych, zwiększają swój potencjał jako kapitał środowiskowy i kulturowy określonej niszy turystyki, napędzanej rosnącym zauroczeniem krajobrazami liniowymi, zapewniającymi doświadczenie przemieszczania się w miejscach zbliżonych do naturalnych. Koryta mniejszych rzek i kanałów są przeważnie zgodne z estetyką i oczekiwaniami doświadczenia przeżyć rosnącego sektora alternatywnych turystów, którzy celują w spokojne przygody wśród okietznanej dziczy, gdzie względnie bliskie odległości pozwalają na

³² Meining u Valleraniego 2017, s. 168

odbycie jednodniowej wycieczki w ciszy, a powrót do miejsca zakwaterowania również zajmuje niewiele czasu (Vallerani 2017, s. 169).

Promocja ekoturystyki pozwala z kolei na terenach zamieszkałych przez starzejące się rolnicze społeczności o spadającej produktywności, na wprowadzenie szeregu atrakcyjnych rozwiązań wynikających z zachowanego tradycyjnego krajobrazu wiejskiego. Szeroki wachlarz produktów regionalnych – lokalnej produkcji serów, wędlin, miodów, nalewek - zapewnić może dodatkowy dochód mieszkańcom tych terenów. Odpowiednia polityka regionalna mogłaby doprowadzić do większej integracji sprzedaży lokalnych produktów z potrzebami turystów, ratując w ten sposób podupadłe regiony (Vallerani, 2017 s. 161).

4. Kanały

Kanały, rzeki, nabrzeża i inne drogi wodne są elementami często pomijanymi w krajobrazie kulturowym, choć są one trwale powiązane z niektórymi z najważniejszych wydarzeń w historii ludzkości, a żadna z ziemskich kultur bez nich nie byłaby tak zaawansowana, jak jest obecnie.

Timothy Dallen³³

4.1. Znaczenie kanałów jako elementów hydrografii w krajobrazie wodnym

Rosnące mistrzostwo w kreowaniu krajobrazów wodnych wywodzi się w Europie z czasów średniowiecza - od praktyki ujarzmiania lokalnej hydrografii, której prawne zarządzanie stanowiło najbardziej strategiczny cel polityki lokalnej. Początkowo dotyczyła ona lokalnych problemów i potrzeb, takich jak osuszanie łąd, irygacja, zaopatrzenie miast otoczonych murami, czy napędzanie młynów wodnych - wszystkie one były jednak rozwiązywane bez zakłócania ciągłości żeglugi śródlądowej (Vallerani 2017, s. 1).

Ponieważ krajobraz leży w obrębie zainteresowań różnych dyscyplin (m. in. geografii, planowania przestrzennego, humanistyki) wymaga badań, jak dziedzictwo kulturowe może zwiększyć powszechną wiedzę o krajobrazie, historycznym, ale i współczesnym.

Hydrokrajobraz (*hydro landscape*)³⁴ nie jest jedynie wynikiem aktywności ludzkiej; jest zarówno bytem materialnym, jak i konceptualnym szkieletem świata. Hydrokrajobraz nie jest neutralny, reprezentuje on specyficzne połączenie pomiędzy krajobrazem rodzimym a hegemonicznym.

Zabytkowe drogi wodne i związane z nimi tereny zapewniają wysoką jakość doświadczenia rekreacyjnego i odpowiadają rosnącej potrzebie ochrony kultury

³³ Waterways and The Cultural Landscape, red. F. Vallerani, F. Visentin, Londyn: Routledge 2017, s. xix

³⁴ Słowo hydrokrajobraz zostało przetłumaczone z wyrażenia *hydro landscape* i celowo użyte w tej formie, choć znaczy ono również „krajobraz wodny”, ale tego terminu używam przy tłumaczeniu *waterscapes*, które występuje w innym kontekście niż *hydro landscape* i nie występuje z nim wymiennie

i środowiska, przez co wchodzi w skład zasobów turystyki zrównoważonej. Co więcej, po obszarach systemów dróg wodnych można wędrować, a są to często regiony dopiero poznawane, o dużym potencjale rozwoju, cieszące się znacznym zainteresowaniem, przez co są atrakcyjne dla turystów. Rekreacyjne wykorzystanie rzecznych grobli, lasów i łąk wzdłuż brzegów historycznych kanałów oraz okolicznych dróg i ścieżek do wędrówek, również rowerowych lub konnych, wskazują na rosnące zainteresowanie naturą oraz turystyką rekreacyjną (Vallerani 2017, s. 3).

Dla przykładu, kajakarstwo, które można przyrównać do zwykłej czynności, jaką jest niespieszne chodzenie³⁵, pozwala lepiej dostrzec szczegóły środowiska wodnego, będące widzialnymi rezultatami ewoluujących związków między światem naturalnym a strukturami socjoekonomicznymi. „Ciche pływanie mniejszymi rzekami bez napędu motorowego może być zatem przyrównane do uroku spacerowania, oba pozwalają podróżującemu świadomie eksplorować znaczenie powierzchni ziemi, po której stąpają”³⁶. Z kolei w przypadku krajobrazów wodnych śródlądowych, w tym małych rzek i kanałów, poznanie dróg wodnych przez podróżnego wiąże się z powstaniem innowacyjnego połączenia między ruchem ciała a ugruntowanym wyczuciem rzeki – jest to wąska granica między doświadczeniem ekoturystyki a umocnieniem pogłębionego doświadczenia naukowego, dodatkowo zawierająca ocenę estetyki rzecznej, odczucie uroku łagodnej przygody i przyjemność czerpania z dziedzictwa kulturowego wzdłuż nieudeptanych ścieżek ostatnich ostoi europejskiego krajobrazu wiejskiego (Vallerani 2017, s. 5).

W stosunku do krajobrazów wodnych odczuwa się różnorodne emocje, od nastrojów kontemplacyjnych, wręcz hipnotycznych w przypadku spokojnych wód, po ekscytację w obliczu huczących bystrzy wodospadów; z kolei wody płynące z reguły budzą fascynację i intrygują³⁷. Postrzeganie wody i wzajemne z nią

³⁵ Wylie, Ingold, Vergunst u Valleraniego 2017, s.

³⁶ Vallerani 2017, s. 5

³⁷ Herzog u Valleraniego 2017, s. 6

oddziaływanie wymaga użycia wszystkich zmysłów. W podobny sposób jak w *Topophilii* Yi-Fu Tuana³⁸, zajmującej się złożonością związków emocjonalnych między ludźmi i miejscami, powinno również być możliwe rozwinięcie konceptu *hydrofilii*, którą można by zdefiniować jako dziedziczną percepcję dotyczącą doświadczenia estetycznego wód, zaczynającą się od fizycznej stymulacji zmysłów – wzroku, węchu i słuchu, a kończącą na nastrojach, emocjach i znaczeniach (Vallerani 2017, s. 6).

Krajobrazy wodne z jednej strony przyciągają i urzekają ludzką percepcję oraz zaspakajają potrzeby psychologiczne i praktyczne, z drugiej zaś, silna modernizacja przemysłowa na całym świecie nie tylko powszechnie przyczyniła się do niewłaściwego zarządzania zasobami wody, ale również z tego powodu spadła kulturowa wartość krajobrazów wodnych (Vallerani 2017, s. 7). Mimo to, uwodzicielski wpływ krajobrazów wodnych jest niezaprzeczalny, tak samo jak przemiana kulturowa praktycznych i symbolicznych związków społeczeństw i dynamiki hydrologicznej – od sztuk pięknych po literaturę i od filozofii po nauki przyrodnicze.

Od czasu renesansu we Flandrii i Włoszech ikonografie wodne dominowały w malarstwie pejzażowym, jako pożądane narracje reprezentujące niezakończoną i sprawną kontrolę nad żywiołem wodnym³⁹. Krajobraz rzeczny ze wszystkimi swoimi zróżnicowanymi cechami, był zawsze wybierany jako sprawdzony temat, któremu nie mogły zagrozić nawet zmieniające się ruchy artystyczne, gusta estetyczne oraz nastroje społeczne i polityczne (Vallerani 2017, s. 8).

Odczuwane emocje najbardziej jednak zależne są od tego, czy doświadcza się miejsca jako wtajemniczony mieszkaniec, czy odwiedzający. Oba te doświadczenia, zwłaszcza odnosząc się do krajobrazów wodnych, są nie tylko prostymi warunkami bytowymi. Obejmują one indywidualną świadomość emocjonalnych związków z „*terenami błękitnymi*”, gdzie długoterminowe procesy kulturowe wchodzą

³⁸ zasadniczy dla geografów kulturowych tekst z 1974 r.

³⁹ Mels u Valleraniego 2017, s. 8

w związku z percepcją społeczną i wynikłymi z nich zachowaniami (Vallerani 2017, s. 9).

Drogi wodne mają dziś nie tylko znaczenie gospodarcze, ale znacznie szerszy kontekst kulturowy i rekreacyjny. Co więcej, okazują się one niezbędne do jakiegokolwiek interwencji w planowanie środowiskowe – ta nowa coraz powszechniejsza wrażliwość bierze się z potrzeby przywrócenia równowagi w środowisku i przewartościowania określonych geo-historycznych kamieni milowych⁴⁰. Z jednej strony wyjątkowość realnych krajobrazów wodnych wymaga uważniejszych interwencji lokalnej administracji, a z drugiej, jest ona źródłem niezwyklej różnorodności tradycyjnych społecznych zwyczajów związanych z cichą obecnością dróg wodnych (Vallerani 2017, s. 10).

Kwestie dotyczące krajobrazów wodnych ogniskują w sobie jednak nie tylko ochronę środowiska naturalnego i dziedzictwo kulturowe – pokazują one, jak wzrost świadomości jest ściśle powiązany z emocjonalnym zaangażowaniem ludzi z „terenami błękitnymi”, zgodnie z coraz częstszymi postulatami poprawy jakości życia codziennego. Krajobrazy wodne wywołują bardziej empatyczne postawy w stosunku do środowiska, wynikające z emocjonalnych i estetycznych implikacji nawet najmniejszego pływu wodnego. Takie podejście prowadzi do humanizacji przestrzeni życiowej, która w konsekwencji znaczy nie tylko troskę o fizyczne umiejscowienie, ale także znajdowanie środków do zaspakajania potrzeb mieszkaniowych lokalnej populacji, co wpływa na przywrócenie radości z relacji społecznych, jednocześnie wzmacniając bardziej świadome poczucie miejsca w znaczeniu *topophilii* (Vallerani 2017, s. 14).

Dzięki innowacyjnemu i szeroko sięgającemu kulturowemu spojrzeniu na rolę człowieka w zmianie powierzchni Ziemi, jak również wpływom wielu popularnych ruchów żądających lepszego zarządzania miejskimi i wiejskimi ekosystemami oraz ustalenia efektywnych strategii przywracania naturalnego dziedzictwa, wdrażana

⁴⁰ Vallerani u Valleraniego 2017, s. 10

jest polityka dążąca do bardziej świadomego odzyskiwania terenów w powszechnym użytku, szczególnie miejskich nabrzeży (Castonguay i Evenden u Valleraniego 2017, s. 12). To zapotrzebowanie społeczne i kulturowe istotnie wpływa na wzrost znaczenia rehabilitacji koryt rzecznych, co realizowane jest w postaci różnych inicjatyw planistycznych promujących zarówno turystykę rzeczną, jak i rekreację wodną. W tym nakreślonym przez Valleraniego socjalno-kulturowym i gospodarczym kontekście, krajobrazy wodne są ważnym zasobem środowiska, będąc przedmiotem działań prowadzących do pożądanego przez społeczeństwo przywrócenia równowagi i odzyskania zarówno miejskich, jak i wiejskich terenów. Procesy te, obecne od późnych lat 60.⁴¹, były korzystne dla odzyskiwania odziedziczonych krajobrazów wodnych – w tym czasie popularne stały się tematy dotyczące natury, lokalnej historii i wycieczki na wieś – wtedy właśnie rozwinęła się turystyka wiejska⁴² (Vallerani 2017, s. 12).

Krajobrazy wodne tworzą cenne naturalne, historyczne oraz kulturowe dziedzictwo, z powodzeniem wykorzystywane do celów rekreacji w turystyce, zwłaszcza biorąc pod uwagę malownicze rzeczne scenerie szeroko przytaczane w ikonograficznej tradycji europejskiego malarstwa i fotografii końca wieku XIX (dominowało wówczas zainteresowanie aktywnością na powietrzu, taką jak żeglarstwo, kąpiele wodne i wioślarstwo)⁴³, a także różnorodnych wspomnieniach „tych ludzi, którzy kochali pływać łodziami i szukali przygód na wodach śródlądowych Brytanii i Europy w drugiej połowie XIX w.”⁴⁴. Ich bohaterowie nastawieni byli na przyjemność eksploracji „nieznanej” rodzimej hydrografii, tj. pływania dla przyjemności (w odróżnieniu od pływania regatowego), gdzie wspólnym celem wioślarzy była ekscytacja wędrówką rozrywką, manewrowanie po nieznanymi rzecznych drogach i badanie najbardziej zacisznych wodnych zakamarków, czy pomniejszych strumieni. Rozpowszechnienie podróżowania łodzią dla przyjemności może być uznane za równoległe ze współczesną mu,

⁴¹ Linton i Leopold u Valleraniego 2017, s. 12

⁴² Vallerani za Dunne’em i Leopoldem 2017, s. 12

⁴³ Natier, Piguet i Heuvel u Valleraniego 2017, s. 13

⁴⁴ Vine u Valleraniego 2017, s. 13

bardziej znaną eksploracją nieznanymi egzotycznymi lądami, o których chętnie czytała wiktoriańska publiczność (Vallerani 2017, s. 13). Przykładem może tu być śródlądowa wyprawa Roberta Stevensona z Antwerpii do Pontiose, czy pełna przygód wyprawa angielskich dżentelmenów po Tamizie u Jerome'a K. Jerome'a.

Sprawozdanie Stevensona, nie mające ani epickiego charakteru, ani nie przedstawiające szczególnie fascynujących krajobrazów wodnych, wyraża raczej głęboką przyjemność nieśpiesznej nawigacji po drogach śródlądowych z jednego miejsca do kolejnego. W owym czasie turyści rzeczni nie mogli polegać ani na dokładnych przewodnikach, ani na specjalnych mapach poświęconych europejskim drogom wodnym, nie mogli również znaleźć wielu informacji pomocnych w planowaniu swoich wypraw, ponieważ wielkoskalowe mapy zazwyczaj nie pokazywały odpowiednich szczegółów i były trudno dostępne⁴⁵. Pierwszy kompletny przewodnik o rzekach i kanałach na potrzeby turystyki w Wielkiej Brytanii i Irlandii został wydany pod koniec XIX w., w nim zaś pojawił się pierwszy duży spis dróg wodnych do nieśpiesznej żeglugi⁴⁶ (Vallerani 2017, s. 13-14).

Obecnie, nasze przyzwyczajenie polegania na przewodnikach, mapach i znakach drogowych zamieniane jest stopniowo na coraz bardziej rozpowszechniające się narzędzia cyfrowe oparte na technologiach geolokalizacji, które mogą zaspokoić zainteresowanie postmodernistycznej turystyki kanałowej dzięki stworzeniu konkretnych baz danych infrastruktury. Drogi wodne jako liniowe sieci dróg idealnie nadają się do wykorzystania aplikacji smartfonowych, szczególnie w przypadku pomniejszej hydrografii, dzięki czemu dodatkowo budują społeczną świadomość i rozpowszechniają znajomość dziedzictwa kulturowego i środowiskowego krajobrazów wodnych (Vallerani 2017, s. 14).

⁴⁵ Vine u Valleraniego 2017, s. 13-14

⁴⁶ Prothero i Clark u Valleraniego 2017, s. 14

4.2. Kanały w aspekcie turystycznym

Forma turystyki obejmująca aktywność związaną z kanałami ma długą tradycję. Dwa najbardziej znane europejskie systemy kanałowe, Wenecja i Amsterdam, które powstały z potrzeby transportu dóbr i pasażerów w zdominowanym przez wodę miejskim środowisku, przyciągały rodzimych i zagranicznych turystów już przed powstaniem zjawiska zwanego powszechnie turystyką. Owi podróżni przybywali zarówno w interesach i aby doświadczyć kultury, ale także, jak w przypadku członków europejskiej elity klasy wyższej, jako element tzw. Grand Tour⁴⁷, popularnej formy edukacji i doświadczenia opartego poznawaniu kultury poprzez podróżowanie, gdzie system kanałów zapewniał podróżnikom formę przemieszczania oraz sam w sobie stanowił atrakcję (Prideaux 2017, s. 145).

Dzięki zdolności przemysłu turystycznego do generowania nowych źródeł dochodów wiele dawnych i często zaniedbanych konstrukcji przemysłowych, w tym kanałów, fabryk, obiektów kolejowych itp., zostaje ponownie wykorzystywana. Wiele z obecnie opuszczonych kanałów ma potencjał do odrestaurowania i przekształcenia w obiekty turystyki kulturowej.

Do dziś wody śródlądowe – czy to zabytkowe kanały, czy naturalna hydrografia – powszechnie uznawane są w Europie za oferujące atrakcyjne możliwości w turystyce kulturowej, co więcej, wspierają skuteczne administrowanie regionalne. Warto również dodać, że czas wolny jest kolejnym kluczowym punktem odniesienia w kontekście coraz bardziej świadomych kwestii środowiskowych i dzięki odpowiednim działaniom przemysł turystyczny pobudził odnowienie zabytkowych kanałów na cele turystyki zrównoważonej. Potencjał dróg wodnych wyrażony został zarówno w postaci konkretnych szlaków, jak i elementów regionalnej sieci hydrograficznej, której tereny nabrzeżne – uznane w całej Europie

⁴⁷ popularnego od XVI i XVII wieku (Prideaux za Timothyem i Boydem 2017, s. 145), przeżywającego swe apogeum w XVIII i XIX w.

za wspaniałe miejsca dziedzictwa – przeżywają odrodzenie, idealnie wpisując się w oczekiwania turystyki kulturowej. W następstwie słabnącego znaczenia roli, jaką historyczne kanały odgrywały w czasie okresu rewolucji przemysłowej, te liniowe miejsca dziedzictwa przeszły wiele procesów odnowy i promowane były w różnoraki sposób – Falkirk Wheel⁴⁸ i Park Kelpie⁴⁹ w Szkocji są przykładem imponującej ingerencji w odmłodzenie cyklu życia tradycyjnego obszaru turystycznego, wychodząc daleko poza zwyczajowe praktyki stosowane przy przywracaniu do użytku dróg wodnych i terenów poprzemysłowych. Nieco inaczej postąpiono w przypadku śluz Fonseranes na kanale Du Midi⁵⁰ we Francji – miejsce to od końca XVII w. stało się symbolem udanego osiągnięcia hydraulicznego służącego celom gospodarczym, podczas gdy stosunkowo od niedawna ten niezwykle szereg śluz jest objęty procesem uznania za dziedzictwo i odkrywania ich turystycznego potencjału (Vallerani 2017, s. 12-13).

⁴⁸ ukończony w 2002 r. system nowo wybudowanych urządzeń dźwigowych służących do transportu jednostek pływających pomiędzy Kanałami Forth and Clyde oraz Union położonych na różnych wysokościach, niegdyś połączonych 11 śluzami

⁴⁹ znajdujący się na terenie Parku Helix koło Falkirk, grupa monumentalnych rzeźb przedstawiający legendarne konie Kelpie wybudowany w 2014 r. nad brzegiem Kanału Forth and Clyde

⁵⁰ będącego na liście światowego dziedzictwa UNESCO od 1997r., kanał budowany był w latach 1661-1681 r., po utracie znaczenia gospodarczego po ekspansji kolei w XIX w., od lat 80. XX w. przeżywa renesans popularności jako atrakcja turystyczna



Kanał Forth and Clyde i park Helix z rzeźbami Kelpies



Falkirk Wheel, źródło: <https://pl.m.wikipedia.org/>

4.3. Kanały a turystyka kulturowa

Mimo rosnącej popularności kanałów właśnie jako zasobów turystyki kulturowej, do lat 90. było bardzo mało opracowań na ten temat i były one mocno rozproszone, ponieważ zagadnienie to nie cieszyło się zainteresowaniem badaczy, a informacje na ten temat można było znaleźć głównie w raportach technicznych. Dopiero Robert Shipley w swoim sprawozdaniu z nieudanej próby przekształcenia kanadyjskiego kanału Welland w atrakcję turystyczną stwierdził, że „klucz do restaurowania kanałów leży w poprawie środowiska, uwydatnieniu znaczenia towarzyszącego im dziedzictwa przemysłowego oraz wprowadzaniu aktywności turystycznej i rekreacyjnej wzdłuż kanałów”⁵¹. Według tego autora, aby przedsięwzięcie takie się powiodło, muszą zajść określone okoliczności. Począwszy od uzmysłowienia sobie, że kanały mogą być wykorzystane jako zasób turystyczny, przez udział i wsparcie lokalnej społeczności i oddanie kierownictwa sektorowi publicznemu, aż po zapewnienie, że nie zostanie ono zdominowane przez sektor biznesowy.

W ostatnich latach, szczególnie w Europie i części Stanów Zjednoczonych, znaczenie kanałów jako spuścizny dziedzictwa przemysłowego i zasobu turystycznego zostało zauważone zarówno przez sektor publiczny, jak i prywatny, a w wielu krajach ten pierwszy wziął wręcz na siebie odpowiedzialność za dziedzictwo kanałowe, jak choćby Canal and River Trust w Zjednoczonym Królestwie, Scottish Canals w Szkocji⁵², czy New York State Canals w USA.

Kanały, stanowiące element dziedzictwa, przywracają zainteresowanie lokalną historią, dzięki czemu stwarzają społecznościom możliwość nawiązania do własnej przeszłości, a także mogą stać się magnesem przyciągającym odwiedzających z regionu lub spoza niego. Miejsca dziedzictwa powinny łączyć przeszłość z teraźniejszością w takiej postaci, która umożliwiłaby promowanie zarówno poznawania, jak i aktywności. Wg Johna Schofielda „dziedzictwo nie powinno być

⁵¹ Shipley u Prideaux 2017, str. 146

⁵² Prideaux, 2017, str. 145

niezmiennym zapisem ludzkiej działalności, a raczej, w przypadku stale zmieniającej się postaci krajobrazu, którego dziedzictwo jest integralną częścią, pozwala ono zmieniać zachowane elementy z przeszłości nie tylko do celów kultywowania wartości kulturowych i socjalnych, ale również umożliwia ożywienie i włączenie go do obecnego krajobrazu ludzkiej aktywności”⁵³. Kilkadziesiąt lat temu kanały zostały „odkryte” przez przemysł turystyczny i uznane za żywe i interaktywne dziedzictwo, a powstały wokół nich rynek turystyczny wzbudził zainteresowanie lokalnych społeczności i turystów, którzy przyczynili się do rozwoju nowego komercyjnego sektora obejmującego zakwaterowanie, gastronomię, festiwale, sztuki i rzemiosło, sklepy oraz wodniactwo, które zastąpiły dawne funkcje kanałów (napędzanie młynów, przechowywanie zasobów oraz produkcję i budowanie łodzi, itd.). Rekreacja na kanałach rozwinęła się nie tylko na wodzie, ale również na lądzie poprzez kolarstwo, zwiedzanie piesze i bieganie (Prideaux 2017, s. 143). Atrakcje wodne zwykle obejmują wycieczki zabytkowymi łodziami i barkami, kajakarstwo oraz podróżowanie w przerobionych lub specjalnie zaprojektowanych barkach kanałowych, natomiast aktywność lądowa obejmuje głównie biwakowanie, rekreację, przemysł hotelarski i noclegowy, handel, festiwale, wynajem przestrzeni biurowych oraz okazjonalne wydarzenia (Prideaux 2017, s. 145).

Turystyka kanałowa, dająca możliwość – zwłaszcza, jeśli obejmuje ona nocowanie – poznania lokalnej kultury, w tym lokalnej kuchni oraz kontaktu z naturą poprzez zwiedzanie piesze, kajakiem lub rowerem, zaliczana jest do niespiesznej turystyki, czyli – przyjęte również w polskiej nomenklaturze angielskie określenie – *slow⁵⁴ tourism*,. Podróżowanie kanałami jest z perspektywy *slow tourism* czymś więcej niż przemieszczaniem się z jednego miejsca do drugiego; oferuje doświadczenia czasoprzestrzenne, sposób przemieszczania się pozwalający „zanurzyć się” w otoczenie, a także etyczne relacje z lokalnymi społecznościami. *Slow tourism*

⁵³ Prideaux za Schofieldem 2017, s. 143

⁵⁴ *Slow* w rozumieniu: rezygnacja z rutyny, poszukiwanie równowagi w życiu oraz odrzucenie dominującej logiki wyścigu – Fullagar, Willson i Markwell u Prideaux 2017, s. 147

przywołuje nostalgiczne obrazy przeszłości, oferuje nawiązanie więzi między lokalnością a globalnością, a także atrakcje, których ślad węglowy jest niewielki, dzięki czemu cechuje się niską ingerencją w środowisko⁵⁵ i uświadamia potrzebę zrównoważenia (ang. *sustainability*).

4.4. Kanały a turystyka zrównoważona

Bezwzględne zasady nowoczesnego kapitalizmu tworzą niepokojącą ilość eksploatacyjnego szaleństwa, które nie jest w stanie uwzględnić alternatywnych narracji, aby osłabić swój wpływ. Stoimy w obliczu arogancji *hybris*, nieposkromionej sily indywidualizmu, która nie waha się targać na naturalny porządek zasobów uznawanych przez nią za nieskończone. Natychmiastowość i zastępowalność są kluczowymi cechami powierzchownych potrzeb „jednorazowego” społeczeństwa, które uczyniło nietrwałość jedną ze swoich cech charakterystycznych (Vallerani za Baumanem 2017, s.158). Po rozpoznaniu przez badaczy tego zagrożenia, zaczęto podejmować stosowne inicjatywy, aby zapobiec całkowitej destabilizacji świata i niekontrolowanej oraz nieograniczonej eksploatacji dóbr pozyskiwanych z mocno już wydrenowanej z zasobów planety. W 1987 r. po raz pierwszy pojawił się termin „zrównoważony rozwój” (ang. *sustainable development*) w raporcie Komisji Brundtland⁵⁶ pt. *Our Common Future: The World Commission on Environment and Development (Nasza wspólna przyszłość: raport Światowej Komisji do spraw Środowiska i Rozwoju)* i został zdefiniowany jako zdolność ludzkości do prowadzenia rozwoju w sposób zrównoważony „aby mieć pewność, że zaspokaja współczesne potrzeby tak, aby nie uniemożliwić zaspokojenia potrzeb przyszłym pokoleniom”; obecne wykorzystanie musi być prowadzone tak, aby następne pokolenia miały możliwość cieszyć się danymi zasobami w formie niezniszczonej przez obecne użytkowanie (Prideaux

⁵⁵ Prideaux 2017 za Fullagarem, Wilsonem i Markwellem, s. 147

⁵⁶ Inaczej Światowa Komisja ds. Środowiska i Rozwoju (ang. The World Commission on Environment and Development)

2017, s. 147). Co więcej, *Raport...* podsumowuje, że „zrównoważony rozwój nie jest ustanowionym stanem harmonii, lecz raczej procesem zmian, w którym wykorzystanie surowców, kierunek inwestycji, orientacja rozwoju technologicznego i zmiany instytucjonalne są dokonywane zgodnie z przyszłymi, jak i obecnymi potrzebami” (*Report of the World Commission on Environment...*).

Aby nastąpił realny postęp w kwestii środowiska, należało w przystępniejszy sposób przybliżyć wymiar socjalny i ekonomiczny powyższych założeń (Elkington, 2004). W tym celu John Elkington wprowadził w 1994 r. zasadę potrójnej odpowiedzialności (ang. *triple bottom line* – *TBL*) – „mechanizm planowania i raportowania zapewniający model decyzyjny wspomagający przedsiębiorstwa i instytucje z sektora prywatnego i publicznego w osiągnięciu zrównoważonego zarządzania zasobami (...)” (Prideaux 2017, s. 147) – w przypadku branży turystycznej – zasobami turystycznymi. *TBL* uznaje potrzebę osiągnięcia celów środowiskowych, ekonomicznych i socjalnych a nie tylko czysto finansowych⁵⁷.

Zasadę potrójnej odpowiedzialności, z perspektywy długoterminowego zrównoważenia, można zastosować przy projektach mających na celu stworzenie atrakcji dla celów turystyki kulturowej związanej z kanałami, której sukces można mierzyć poprzez trzy kryteria: zrównoważenia środowiska, zrównoważenia ekonomicznego oraz zaangażowania społeczności. W ujęciu z perspektywy kanałowej zrównoważenie środowiska może być mierzone m. in. przez pomyślność działań nakierowanych na zachowanie kanałów i ich infrastruktury przed zniszczeniem oraz ponowne jej wykorzystanie, czy udane prace adaptacyjne umożliwiające przywrócenie aktywności związanej z kanałami, jak wodniactwo rekreacyjne i komercyjne. W przypadku zrównoważenia ekonomicznego ważne jest utrzymanie aspektów kulturowych kanałów przy jednoczesnym zapewnieniu zyskowności działalności komercyjnej obsługującej odwiedzających. Natomiast w zaangażowanie społeczne (gdzie lokalne społeczności pełnią rolę gospodarza

⁵⁷ Termin *TBL* wyewoluował w 1995 r. w formułę 3P: populacja, planeta, profit (ang. people, planet, profits)

dla przyjezdnych], z perspektywy zrównoważenia, jest konieczne, aby zrównoważony rozwój został zaakceptowany zarówno jako cel, ale i bieżąca praktyka (Prideaux 2017, s. 147-148).

Z punktu widzenia Regionu Kanału Elbląskiego, wprowadzenie turystyki zrównoważonej opartej na dziedzictwie kulturowym mogłoby przyczynić się do zrozumienia bogatej historii tego regionu, a także przybliżyć życie dawnych, jak i obecnych jego mieszkańców. Takie podejście pobudza lokalną ekonomię w najbardziej zrównoważony sposób, poprzez dbałość o zachowanie walorów krajobrazowych, będącą kluczowym warunkiem powodzenia nowego modelu turystyki. Co więcej, drogi wodne dają możliwość poznania regionu w najbardziej autentyczny sposób oraz przeżycia i doświadczenia wrażeń właściwych estetycznemu odbiorowi krajobrazu, ukazując go jako nieskończone dzieło połączenia natury i kultury (Nyka 2017, s. 187).

4.5. Kanały a krajobraz

*.....pejzaż, o ile tylko się w nim zanurzę, daje mi wolność i spokój. Ponieważ przyroda ma inne poczucie czasu.
W pejzażu czas jest wielki, podczas kiedy w mieście jest on zagęszczony na równi z przestrzenią.”
Peter Zumthor*

Aby móc określić rolę kanałów w turystyce, John Prideaux zaproponował dwa podejścia. Jedna koncepcja zakłada rozpatrywanie kanałów przez pryzmat krajobrazowy, a druga z perspektywy transformacji, jaka dokonana się w akwenu od czasu, kiedy pełnił funkcję tranzytową do przeobrażenia go w atrakcję turystyczną (Prideaux 2017, s. 148). Z uwagi na to, że Kanał Elbląski był wykorzystywany do celów żeglugi turystycznej już w drugiej dekadzie XX w. - czyli stosunkowo szybko po ukończeniu jego budowy – i dodatkowo, właściwie bez przerwy tę funkcję pełnił, koncepcja krajobrazowa wydaje się atrakcyjniejszą i trafniejszą ścieżką dla tego akwenu.

Krajobraz nie jest tylko, z punktu widzenia historycznego i geograficznego, „miejszem ludzkiego zamieszkiwania i interakcji środowiska”⁵⁸, w znaczeniu terytorium i scenerii - jak zostało powiedziane już we wcześniejszym rozdziale, ale może także być „postrzegany jako ogniwo łączące społeczność, sprawiedliwość, naturę i kapitał środowiska”⁵⁹. Innymi słowy, idea krajobrazu zawiera w sobie nie tylko formy terenu naturalne i przekształcone (np. na potrzeby rolnictwa czy urbanistyczne), ale także „to, w jaki sposób widziany jest przez obserwatora, jego obecne wykorzystanie gospodarcze oraz znaczenie socjalne i kulturalne konkretnych krajobrazów z perspektywy społeczności” (Prideaux 2017, s. 149). Krajobraz rozumiany jako zbiorowe znaczenie miejsca i wyobrażenia estetycznego uzupełniony o idee jego wykorzystania, wartości i czasu, idealnie wpisuje się w zmienną naturę kanałów jako zasobów turystycznych, która obejmuje ich dziedzictwo przemysłowe oraz zmieniające się socjalne, kulturowe i fizyczne środowiska, określające w jaki sposób kanały są wykorzystywane (Prideaux 2017, s. 149).

Związek krajobrazu z turystyką różni badacze charakteryzując z różnej perspektywy, m. in. przedstawiając krajobraz jako niepowtarzalny zasób turystyczny⁶⁰, będący jednocześnie naturą, przedmiotem, problemem, ideologią, miejscem, estetyką, itp. lub jako czynnik przyciągający turystów do jakiegoś miejsca⁶¹, czy poprzez fakt, że turystyka jest doświadczeniem z natury wizualnym i wielozmysłowym, ponieważ osadzona jest w środowisku wizualnym⁶². W podobny sposób można opisać zależność między krajobrazem kanałowym a turystyką, jako że kanały przepływając przez różne typy krajobrazów, mają z nimi punkty stykowe, które mogą być postrzegane jako „połączona jednostka zawierająca wykorzystanie przestrzeni, przystający ład, formy i style budynków, życie miasta i wsi, naturalne ekosystemy i znaczenia kulturowe, które powstają z unikalnych wzorców

⁵⁸ Olwig u Prideaux, 2017, s. 149

⁵⁹ tamże

⁶⁰ Knudsen, Soper i Metro-Roland u Prideaux, 2017, s. 149

⁶¹ Daugstad, Lane, Sznajder, Przezgórska i Scrimgeour u Prideaux 2017, s. 149

⁶² Urry u Prideaux 2017, s. 149

zachowań, wartości i wizualności”⁶³. Co więcej, na krajobraz kanałowy składają się formy terenu, przez które kanał przepływa, ekosystemy – naturalne i zmodyfikowane (m. in. rolnicze i produkcyjne) – zajmujące obszary przylegające do kanału, dawne i obecne przemysłowe użytkowanie systemu kanałów, socjalne i kulturowe rozumienie społeczności żyjących w okolicy kanału, aspekty temporalne odwołujące się do zmiany wykorzystania kanału w czasie oraz struktury niezbędne do obsługi kanału (śluzy, nabrzeża, magazyny, itp.). Są to podstawowe komponenty, które występują powszechnie w krajobrazach kanałowych, choć każdy aspekt krajobrazu związanego z konkretnym kanałem jest unikalny (Prideaux 2017, s. 149-150). Każdy kanał potencjalnie może stać się produktem turystycznym w zależności od jego wyjątkowości, dostępności oraz atrakcyjności.

Bardzo istotne dla przyciągnięcia turystów jest zrozumienie terenu, przez który dany kanał przepływa, jak również każdego elementu krajobrazu kanałowego. Jednym ze sposobów na osiągnięcie tego celu jest skupienie się na aspektach wykorzystania terenów, które przecina kanał, dzięki czemu uzyskuje się wgląd w porównawcze i konkurencyjne korzyści danego kanału, które można wykorzystać do celów aktywności turystycznej (Prideaux 2017, s. 150). Ponadto, w krajobrazie kanałowym można wyróżnić trzy elementy wizualne: krajobraz naturalny – *naturescape* (świat zwierzęcy i roślinny tworzący specyficzne typy ekosystemów, formy terenu, drogi wodne – w stopniu, w jakim te naturalne ekosystemy zostały zmodyfikowane dla potrzeb ludzkich), rolniczy – *farmscape* (gospodarstwa wraz z budynkami, pastwiska, uprawy) oraz krajobraz kulturowy – *culturscape* (działalność ludzka pozarolnicza, jak osady, infrastruktura drogowa i inne modyfikacje w krajobrazie kanałowym). W tym ostatnim, elementami turystyki są m. in. obiekty noclegowe, drogi i lotniska, atrakcje turystyczne oraz takie aspekty kulturowe, jak tradycje, sposób życia, czy festiwale⁶⁴. To, jak bardzo krajobraz kanałowy podoba się turystom, zależy od jego zestawionych ze sobą unikalnych

⁶³ Prideaux za Terkenlim 2017, s. 149

⁶⁴ Thompson i inni u Prideaux 2017, s. 150

elementów, np. wyrazem tego, że krajobraz kanałowy naturalny (*naturescape*) podoba się odwiedzającym jest dążenie do łączności z naturą poprzez wycieczki piesze, rowerowe, czy kajakiem.

4.6. Przykłady udanej rewitalizacji kanałów w Europie i USA

Restauracja kanałów w Wielkiej Brytanii sięga lat 40. XX w., kiedy to w 1946 r. w Anglii powstała Inland Waterways Association. Organizacja ta początkowo prowadziła akcję informacyjno-petycyjną, walcząc z lokalnymi administratorami, aby nie zamykać zaniedbanych i prawie zupełnie opuszczonych kanałów⁶⁵. Z biegiem czasu IWA zwiększała swój zasięg, powstawały wokół niej lokalne jej oddziały, a także towarzystwa, które – często dzięki pracy wolontariuszy – do lat 90. przywróciły do życia i odnowiły wiele kanałów angielskich i walijskich, które wydawały się utracone na zawsze. Inicjatywa ożywiania dróg wodnych miała na celu spopularyzowanie – nierzadko także przywrócenie – ruchu turystycznego na tych akwenach, które szybko stały się atrakcją turystyczną, zachęcając odwiedzających swoją estetyczną formą i czystą wodą (Burton 1989, s. 203-210).

Z kolei kanały szkockie zaczęły przeżywać renesans znacznie później, pod koniec lat 90., dzięki funduszom Millennium Commission⁶⁶ przeznaczonym na projekty transformacyjne z punktu widzenia gospodarczego i społecznego. Zarządzającymi wtedy szkockimi kanałami British Waterways Scotland⁶⁷, wraz z innymi instytucjami powołał projekt Millenium Link, którego zadaniem była „transformacja i ożywienie nie tylko sieci kanałów, ale także towarzyszących im socjalno-ekonomicznych elementów, na które kanały wpływały, aby przywrócić je

⁶⁵ Do roku 1962 kanały były własnością spółek kolejowych, od 1962 r. znajdowały się pod nadzorem specjalnie w tym celu powołanej rządowej organizacji British Waterways, natomiast od 2012 r. kanały Anglii i Walii znajdują się pod zarządem fundacji charytatywnej Canal & River Trust

⁶⁶ Organizacja publiczna powstała 1993 r. w Zjednoczonym Królestwie, aby upamiętnić koniec tysiąclecia i dysponująca funduszami zebranymi w National Lottery, wspierającymi różnorodne projekty społeczne

⁶⁷ Od 2012 r. BWS używa nazwy Scottish Canals

jako wartość służącą lokalnej społeczności. Zielony i błękitny korytarz, który miałby również pozytywny wpływ na zdrowie i społeczeństwo, a także stałby się obywatelską dumą”⁶⁸. Projekt zakładał 7 nowych mostów zwodzonych, 28 mostów drogowych, 9 nowych śluz, remont 32 śluz i 38 murowanych mostów, budowę 5-kilometrowego odcinka kanału, oczyszczenie zaniedbanych kanałów oraz usunięcie przeszkód żeglugowych. Dodatkowo, aby połączyć ze sobą kanały Union oraz Forth i Clyde (zastępując nieistniejące już 11 śluz, pozwalających pokonać różnicę wysokości wynoszącą ponad 35m), zaprojektowana została unikalna winda obrotowa do transportu jednostek pływających – Falkirk Wheel. Konstrukcja ta tuż po otwarciu w 2002 r. stała się ikoną designu i inżynierii, przyciągając rzesze turystów. Poza samą windą, zbudowane zostało również centrum dla zwiedzających oraz park wodny dla dzieci. Cała inwestycja zaplanowana została na skażonym przemysłowym terenie, co dodatkowo podkreślało temat rewitalizacji i odrodzenia⁶⁹.



Centrum dla zwiedzających przy Falkirk Wheel na skrzyżowaniu kanałów Union i Forth & Clyde

⁶⁸ McKean i Lennon 2017, s. 196

⁶⁹ Ibidem, s. 197

Kolejnym krokiem w rewitalizacji wspomnianych wyżej kanałów było stworzenie Parku Helix, wybudowanego nie tyle w celach turystycznych, co przede wszystkim dla lokalnej społeczności, jako projekt rozwoju terenów zielonych (ze ścieżkami pieszymi i rowerowymi oraz miejscem przeznaczonym do organizacji imprez plenerowych) w miejscu, gdzie dawniej znajdowała się zanieczyszczająca powietrze i grunt destylarnia smoty. Największą atrakcją otwartego w 2014 r. parku są The Kelpies – prawie 30-metrowe metalowe rzeźby głów końskich, przedstawiające mityczne konie o ogromnej sile, symbolizujące zarówno skalę transformacji, jaką przeszedł ten region Szkocji, jak i konie ciągnące niegdyś barki, co nawiązuje do ciężkiego przemysłu, rozwiniętego na tych terenach równoległe z budową kanałów⁷⁰.

Obie wspomniane wyżej atrakcje związane z kanałami – przekraczające granice inżynierii, designu i sztuki – uczyniły z Falkirk ugruntowaną turystyczną destynację i pozwoliły na stworzenie bezprecedensowej strategii zrównoważonej turystyki (McKean i Lennon 2017, s. 200). O powodzeniu projektu rewitalizacji świadczy skala odwiedzin turystów – utrzymuje się ona w granicach 300-600 tysięcy rocznie w latach 2002-2015, notując znaczący wzrost po otwarciu Parku Helix z rzeźbami Kelpies⁷¹.

Z kolei w sąsiedniej Irlandii, gdzie kanałami zarządza Waterways Ireland⁷², jedynie nieliczna ich część doczekała się rewitalizacji. Wraz z systemem połączonych ze sobą rzek i jezior, tworzą sieć dróg wodnych biegnącą z zachodu na wschód i z południa aż poza granicę z Irlandią Północną, o łącznej długości przeszło 1000 km. Aby ożywić ruch na odrestaurowanych kanałach, WI stworzyła program Blueways – „zespół 4 tras⁷³ przebiegających pośród jezior, rzek i kanałów, składający się ze szlaków pieszych i rowerowych oraz drogi wodnej dostępnej dla

⁷⁰ Ibidem, s. 199

⁷¹ Ibidem, s. 198

⁷² Organizacja ta została powołana do zarządzania drogami wodnymi Irlandii i Irlandii północnej na mocy traktatu/porozumienia Brytyjsko-Irlandzkiego z 1998 r.

⁷³ Są to odcinki: Shannon, Shannon-Erne, Royal Canal oraz Lough Derg

kajakarzy i innych sportów wodnych”⁷⁴. W sercu najlepiej zachowanych krajobrazów można poruszać się nie tylko jednostkami pływającymi, ale też rowerem lub pieszo. System ścieżek pozwala ponadto przemieszczać się między miastami i okolicznymi miejscowościami po drogach odnowionych lub nowo powstałych, w tym m. in. po pływającej kładce na jeziorze Acres koło miasteczka Drumshanbo.



Pływająca kładka na jeziorze Acres koło Drumshanbo

⁷⁴ Wleklińska 2018



Kanał Lough Allen (obszar Blueways Shannon) w okolicy jeziora Acres i Drumshanbo, po lewej widoczna ścieżka rowerowo-pieszna powstała z dawnej ścieżki do burtaczenia

Program Blueways miał na celu zbliżenie odwiedzających z naturą oraz pozytywny wpływ na ich zdrowie. Ponadto miał on stanowić przyjazny środowisku produkt turystyczny oraz przyczynić się do ochrony bioróżnorodności oraz dziedzictwa objętych nim okolic⁷⁵ – odnowione i unowocześnione zostały elementy techniczne kanałów, takie jak śluzy, powstały nowe nabrzeża, a roślinność została wykarczowana tylko po jednej stronie rzek i kanałów, aby zachować tamtejszą zróżnicowaną faunę i florę⁷⁶. Na potrzeby nowego programu przyjęta została strategia promocyjna, m. in. utworzona specjalnie została nowa marka *Blueways Ireland* wraz z kompleksową identyfikacją wizualną. Co więcej, turyści mają dostęp do różnorodnych udogodnień i usług – miejsc noclegowych, restauracji i lokali gastronomicznych, a także wypożyczalni rowerów (przy samej trasie),

⁷⁵ Informacje pozyskane z ustnego referatu wygłoszonego przez Sharon Lavin z Waterways Ireland 27.09.2017 r.

⁷⁶ *Ireland's Waterways...* 2006, s. 42

przewodników po szlakach i sprzętu wodnego – służą one nie tylko odwiedzającym, ale i lokalnym społecznościom, dając im pracę (w regionie tym przybyło 8 rodzajów działalności gospodarczej), zapewniając tereny zielone do wykorzystania w czasie wolnym oraz czyste i przyjazne środowisko. Sukces przedsięwzięcia przykładowo zilustrować może stutysięczny przyrost odwiedzających w odcinku Shannon Blueway w 2017 (był to wtedy jedyny ukończony element Blueways Ireland)⁷⁷.

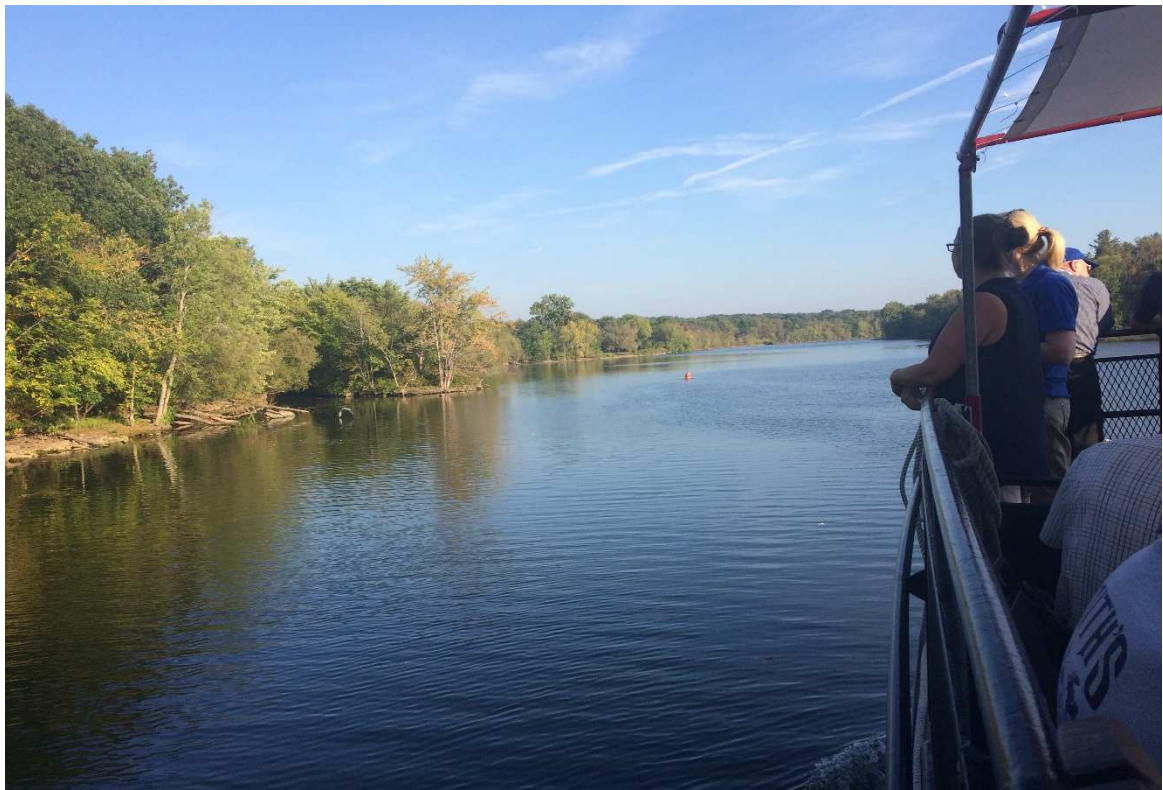
Jeszcze innym przykładem udanej rewitalizacji może być kanał Erie⁷⁸ w Stanie Nowy Jork w USA. Chociaż swoją skalą znacznie odbiega od kanałów Europejskich, to jego los potoczył się podobnym torem. Obecnie większa część kanału jest odrestaurowana, a sama droga wodna przyciąga malowniczymi widokami, bogatą okoliczną fauną i florą oraz odnowionymi zabytkami hydrotechnicznymi, jak jedyny działający w tym systemie kanałów akwedukt Camillus czy liczne śluzy. Uroki kanału można podziwiać również z wody, dzięki sprzętowi wodnemu, który dostępny jest do wypożyczenia wzdłuż akwenu. Na uwagę zasługuje projekt współpracy organizacji charytatywnej⁷⁹ zajmującej się ułatwianiem osobom niepełnosprawnym korzystanie z rekreacji nad kanałem z Erie Canal Boat Company – firmą wynajmującą sprzęt wodniakom. Ta obustronnie owocna współpraca pozwala osobom z niepełnosprawnościami, tak samo jak zdrowym/pozostałym turystom, cieszyć się rekreacją na kanale, a z racji ich sporej liczby, firma wynajmująca sprzęt ma dodatkowy zysk. Najbardziej spektakularnym elementem turystycznym związanym z kanałem Erie jest jednak bliskość Empire State Trail - trasy rowerowo-piesznej, ciągnącej się przez 1200km wzdłuż rzek i systemu kanałów stanu Nowy Jork od NYC na południowym wschodzie, aż do Buffalo na północnym zachodzie – trwający ponad 25 lat projekt ogromnej i prężnej

⁷⁷ Informacje pozyskane z ustnego referatu wygłoszonego przez Sharon Lavin z Waterways Ireland 27.09.2017 r.

⁷⁸ Razem z mniejszymi kanałami: Oswego, Champlain oraz Cayuga-Seneca, droga wodna (nosząca nazwę New York State Canal System) liczy niemalże 844km (524 mile) i na obszarze prawie 13000km² (5000 mil kwadratowych) łączy rzekę Hudson, jezioro Champlain, jezioro Ontario, Jeziora Fingers oraz rzekę Niagara z jeziorem Erie; znajduje się pod zarządem The New York State Canal Corporation

⁷⁹ Fundacja APACC (Adaptive Paddling And Cycling Center)

organizacji turystycznej I love NY. Ukończenie odcinka biegnącego wzdłuż kanału – Erie Canalway Trail zaplanowane było na 2020 r., kończąc tym samym prace budowlane. Badania z 2014 roku⁸⁰ wykazały, że w owym roku odbyło się tylko na tym fragmencie szlaku ok 1.6 miliona wycieczek, a prognozowana liczba na 2020 r. wykazywała wzrost do 3.5 milionów. ECT przynosi nie tylko ogromne zyski, ale zapewnia również ok 3.5 tysięcy miejsc pracy (O’Neal 2018, World Wide Waterways, Nr 31, s. 6).



Rejs Kanatem Oswego



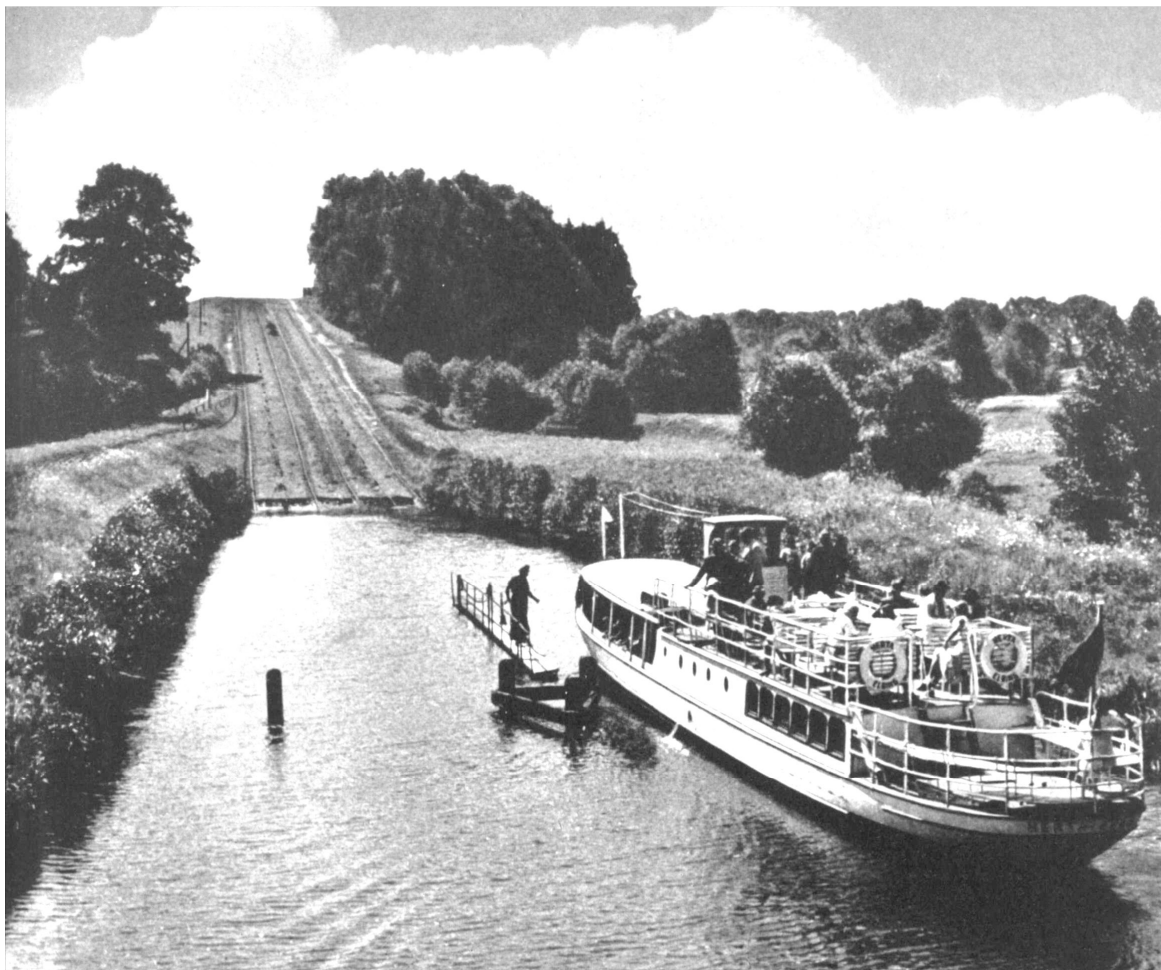
Erie Canalway Trail, źródło: ericanalway.org

⁸⁰ Przeprowadzone przez Parks & Trails New York

5. Charakterystyka Kanału Elbląskiego

5.1. Kanał Elbląski współcześnie

Kanał Elbląski funkcjonuje. To zdanie może wydawać się nieco zbyt lakoniczne, ale tyle właśnie można powiedzieć w pierwszej połowie XXI w. o tym wybudowanej w XIX w. akwenu/ drodze wodnej. Słowo „funkcjonuje” jest w zasadzie nadużyciem, gdyż sens jego znaczenia nie zawsze pokrywa się ze stanem, w jakim Kanał obecnie się znajduje. Zdarza się bowiem, niestety coraz częściej, że ze względu na awarie elementów mechanicznych pochylni, niektóre odcinki Kanału są wyjęte z użytku. Wspomniane pochylnie są to urządzenia hydrotechniczne, które umożliwiają transportowanie jednostek na znaczne wysokości po lądzie, w przypadku Kanału Elbląskiego – za pomocą systemu wózków poruszających się po torach i działających na zasadzie przeciwwagi. Napędzane są one za pomocą koła wodnego lub turbiny wodnej, wykorzystujących siłę grawitacji wody. Zbudowane w latach pięćdziesiątych i osiemdziesiątych XIX w. były szczytem osiągnięć ówczesnej inżynierii hydrotechnicznej, a dziś stanowią największą atrakcję Kanału. Co więcej, są nie tylko wyjątkową atrakcją w skali krajowej, jako jedyne takie urządzenia w Polsce, ale są to także jedyne zachowane i – co również niespotykane – jedyne nieprzerwanie działające pochylnie tego typu na świecie. Zarówno wszystkie europejskie, jak i te z za oceanu zostały rozebrane przed 1930 rokiem.



Tymczasem z Kanatu Elbląskiego korzystają obecnie głównie dwa typy użytkowników. Jedni, przeważnie właściciele niewielkich jednostek, głównie żaglowych oraz innych typów łodzi, wykorzystują Kanat jako drogę tranzytową z obszarów Pobrzeża Gdańskiego (głównie z Trójmiasta, okolic Zalewu Wiślanego, czy Zatoki Gdańskiej) na jeziora Pojezierza Iławskiego, przede wszystkim jeziora Jeziorak i Drwęckie. Drugi typ odwiedzających KE to turyści tzw. „masowi”, w większości zagraniczni, którzy przyjeżdżają w te okolice w głównej mierze po to, by „przepełznąć” przez pochylnie. Do obsługi tej grupy turystów służy tzw. Biała Flota – stosunkowo duże, jak na ten akwen, statki pasażerskie. Większe – około 50-tonowe (m. in. Birkut, Pingwin i Kormoran) oraz mniejsze – 20/30-tonowe (np. Cyraneczka) statki zabierają na pokład kilkadziesiąt osób, oferując widoki na otwartym pokładzie górnym oraz piwo i kiełbaski na zamkniętym pokładzie głównym. Są to jednostki w większości pamiętające lata 60. i 70. XX w., napędzane silnikiem spalinowym, głośne i emitujące wyraźnie wyczuwalny zapach spalin. Statki te kursują przeważnie z Elbląga lub Iławy do pochylni i przeprawiają się przez nie, zapewniając pasażerom niezapominane wrażenia „pływania po trawie”, kiedy to jednostki umieszczone na wózkach wciąganych linami toczą się po szynach w górę lub w dół zboczy pochylni, aby znów znaleźć się w kolejnym, niżej lub wyżej położonym odcinku drogi wodnej. Jednak, ze względu na wspomniane wcześniej awarie, trasy tych wycieczek muszą być skracane lub nawet nie mogą się odbywać, a żeglarze zmierzający na jeziora nie mogą na nie dotrzeć systemem kanałów i skazani są albo na kosztowny transport swojej łodzi drogą lądową, albo na czarter łodzi na miejscu, na docelowych jeziorach. W ostatnich latach zdarzyło się, że otwarcie sezonu letniego na Kanale Elbląskim, który zaczyna się wraz z uruchomieniem działalności pochylni, musiało zostać opóźnione, a w 2017 roku Kanat był nieczynny przez prawie cały sezon (trwający od 1 maja do 30 września – żeglowność przywrócono dopiero 18.08.2017r.)⁸¹. Nie byłoby w tym nic dziwnego – Kanat liczy ponad 150 lat – gdyby nie to, że w latach 2011-2014 akwen został

⁸¹ <https://www.portel.pl/wiadomosci/wpuszczeni-w-kanal-czyli-pechowe-kolo-w-olesnicy/99414> ;
<http://navicula.org.pl/o-nas/kanal-elblaski/328-ta-niedziela-bedzie-wolna> ;
<http://navicula.org.pl/o-nas/kanal-elblaski/338-awaria-pochylni-jelenie> dostęp 30.11.2020r.

poddany rewitalizacji dzięki środkom z Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego w ramach Programu Operacyjnego Innowacyjna Gospodarka 2007 – 2013. Remont obejmował głównie budynki i elementy mechanizmów pochylni, a dodatkowo miejscowe bagrowanie i pogłębianie toru wodnego, naprawę nabrzeży skutkującą karczowaniem roślinności wodnej i brzeżnej/brzegowej, a także budowę nabrzeży i stanowisk cumowniczych przy pochylniach. Inwestycja ta nie została jednak należycie przeprowadzona, ponieważ w trakcie prac skradzione zostały oryginalne elementy torowisk, a mechanizmy napędzające pochylnie nie zostały wymienione w całości, a jedynie te koła zębate, które były w najgorszym stanie technicznym. W konsekwencji elementy maszynarii są obecnie wykonane z różnych materiałów: stare – żeliwne lub ze słabej jakości stali, a nowe – ze stali znacznie twardszej, co powoduje nierówne zużycie materiału. W wyniku tego starsze elementy się wycierają lub łamią.⁸²

Wymiana popsutych kół zębatach nie byłaby takim problemem, gdyby Kanał znajdował się pod zarządem mniejszej instytucji niż Państwowe Gospodarstwo Wodne Wody Polskie⁸³ – państwowej instytucji zajmującej się całością krajowej gospodarki wodnej. Do 31.12.2017r. za Kanał Elbląski odpowiedzialny był północnopolski oddział Regionalnego Zarządu Gospodarką Wodną – organ także ogromny, ale jednak znacznie mniejszy w porównaniu ze scentralizowaną jednostką organizacyjną, jaką są PGW Wody Polskie. W tej sytuacji Kanał Elbląski, jak i inne akweny naszego kraju jemu podobne są w tej instytucji „kroplą w morzu” - w skali kraju problemy 152-kilometrowego systemu wodnego w województwie Warmińsko-Mazurskim wydają się mało istotne w porównaniu z coraz częstszymi klęskami susz czy powodzi na innych obszarach kraju.

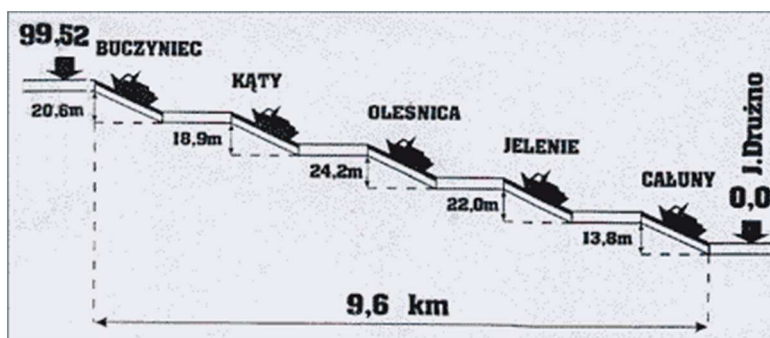
⁸² *(dane otrzymane ustnie od prezesa Stowarzyszenia Mitośników Kanału Elbląskiego Navicula monitorującego stan kanału dostęp 2019r.)*

⁸³ <https://www.wody.gov.pl/o-wodach-polskich/informacje-ogolne> dostęp 30.11.2020r.

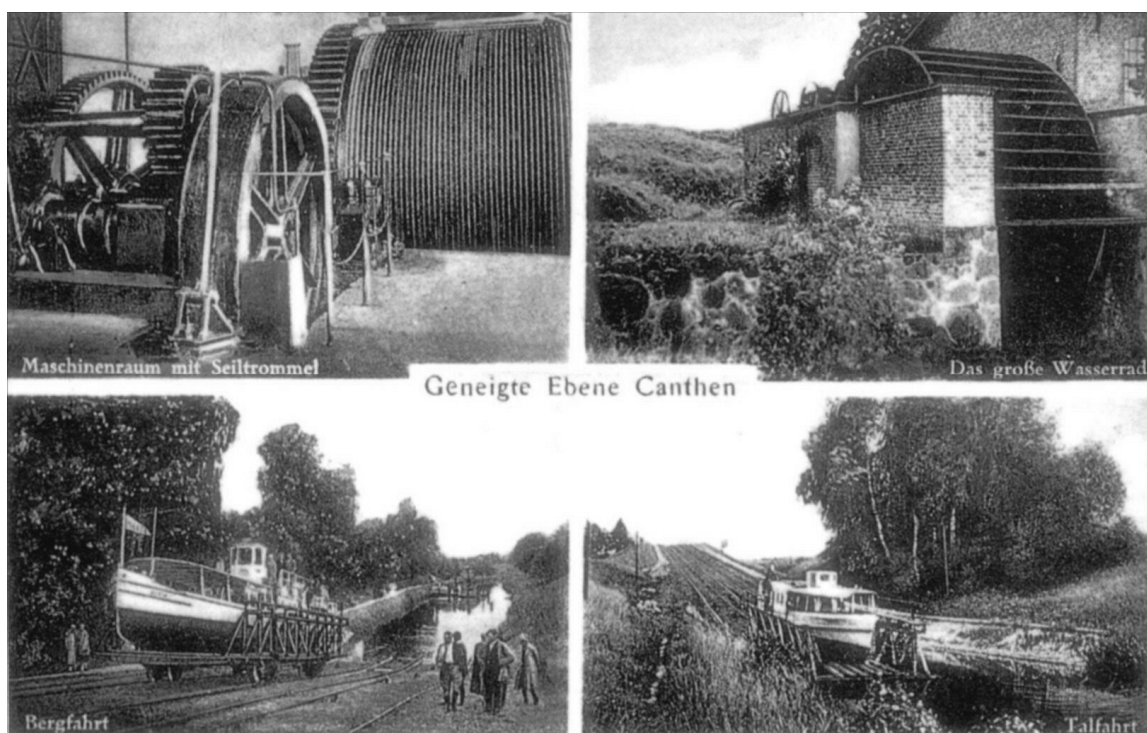
5.2. Północny Kanał Elbląski

Kanał Elbląski jest jednym z najdłuższych kanałów żeglownych w Europie. Jego sześć odcinków, które można podzielić na szlaki żeglowne: Jezioro Drużno-pochylnie, pochylnie-Miłomłyn, Miłomłyn-Iława, Iława-Zalewo, Miłomłyn-Ostróda, Ostróda-Stare Jabłonki łącznie liczy ok. 152km. Całość stanowi system połączonych ze sobą kanałów i jezior. Aby ten system stworzyć, tafla wielu z tych jezior została sztucznie obniżona, aby zrównać się z poziomem najniższego położonego, a zarazem największego zbiornika – jeziora Jezioraka. Tam, gdzie takie rozwiązanie nie było możliwe, a różnica wysokości poziomów była nieznaczna, zastosowane zostały znane i powszechnie na świecie budowane śluzy. Z racji umiejscowienia na obszarze, gdzie tereny o bardzo małej lub nawet ujemnej wysokości bezwzględnej sąsiadują z wysoczyznami górującymi nad nimi przeszło sto metrów, przy budowie odcinka łączącego jezioro Drużno – niemalże zrównane poziomem z Morzem Bałtyckim, z jeziorem Piniewem – znajdującym się 99.7 m n. p. m., konieczne było zastosowanie wielu śluz w ułożeniu kaskadowym – rozwiązanie znane choćby z angielskiego kanału Kennet and Avon (29 śluz), czy Leeds and Liverpool Canal (5 śluz). Różnicę wysokości wspomnianego odcinka Kanału Elbląskiego miały niwelować 32 śluzy rozmieszczone po kilka w układzie jedna za drugą odległe od siebie o ok 1 – 2,6 km. Jednak już w trakcie budowy kanału, rozwiązanie to zostało zastąpione zupełnie nowatorskimi w tamtych czasach urządzeniami hydrotechnicznymi – pochylniami. Te konstrukcje, mało znane i nielicznie stosowane w Europie, zrewolucjonizowały drogi wodne Ameryki Północnej, skąd ideę i technologię przywiózł projektant i budowniczy Kanału Elbląskiego – Georg Steenke. Początkowo pochylnie zostały wprowadzone w miejscach tylko czterech planowanych zespołów śluz od strony jeziora Piniewa (kolejno w Buczyńcu, Kątach, Oleśnicy i Jeleniach); w Całunach system drewnianych śluz był już w tym czasie gotowy. Ostatnia pochylnia w Całunach pojawiła się znacznie później, bo po ok. 33 latach po oficjalnym otwarciu szlaku żeglownego Kanału Elbląskiego w 1850r. i zastąpiła 5 śluz, które znacznie

spowalniały spław kanałem. Pochylnia ta, jako jedyna działa w oparciu o turbinę wodną – technologię nieznaną Steenke w okresie, kiedy projektowane były wcześniejsze pochylnie napędzane za pomocą tradycyjnego koła wodnego podsiębiernego (Kowalski i Wawrzyński 2010).



Schemat odległości i różnicy wysokości między poszczególnymi pochylniami, źródło: rzgw.gda.pl





Statek białej floty na pochylni w Buczyńcu, źródło ruszajwdroge.pl

Cały rozległy system wodny Kanatu Elbląskiego leży w granicach trzech mezoregionów fizyczno-geograficznych prowincji Nizy Środkowoeuropejskiego: Pojezierza Iławskiego, Żuław Wiślanych i Garbu Lubawskiego. Na potrzeby stworzenia nowego modelu turystycznego dla Kanatu Elbląskiego, obszar ten, stanowiący pole badań, nazwany zostaje Regionem Kanatu Elbląskiego (RKE), choć

nie jest on ani istniejącą jednostką administracyjną, ani wyodrębnioną krainą geograficzną.

Głównym założeniem projektu jest integracja szlaku wodnego z obszarami lądowymi do niego przylegającymi, a jak już zostało wcześniej wspomniane, w przypadku Kanału Elbląskiego jest to kilka regionów fizycznogeograficznych, przez które ten system wodny przepływa. Dodatkowo, do RKE włączone zostały również tereny, które znajdują się w bezpośrednim sąsiedztwie akwenu, a przez które on sam nie przepływa. Obszary, które wchodzą w skład RKE to od północy: południowy fragment makroregionu Pobrzeża Gdańskiego – mezoregion Żuław Wiślanych, a w szczególności Żuławy Elbląskie, fragment Małych Żuław Malborskich oraz niewielki południowy fragment Wysoczyzny Elbląskiej; makroregion Pojezierza Ławskiego (zwanego dawniej Oberlandem, od którego Kanał Elbląski wzięł swoją pierwotną nazwę – Oberländische Kanal), na którego obszarze znajduje się większość odcinków Kanału Elbląskiego oraz na południu: północny fragment makroregionu Pojezierza Chełmińsko-Dobrzyńskiego – Dolina Drwęcy i północny skraj Wzgórz Dylewskich będących wyodrębnionym obszarem mezoregionu Garbu Lubawskiego. Wymienione wyżej regiony są jednostkami fizyczno-geograficznymi wydzielonymi przez Jerzego Kondrackiego w ramach podziału Polski na obszary odmienne pod względem różnorodności geomorfologicznej i hydrograficznej.⁸⁴

5.3. Rzeźba terenu

Wielość zróżnicowanych obszarów sprawia, że RKE nie jest jednorodny pod względem ukształtowania terenu, a co za tym idzie, krajobrazowym. Całość areatu, na którym znajduje się RKE leży na terenie północnej Polski, której rzeźba została ukształtowana przez Łądolód Skandynawski (głównie w ostatniej fazie – stadiu

⁸⁴ Kondracki 2000, s. 21-28

pomorskiego zlodowacenia Północnopolskiego), który w czasie czwartorzędowego plejstocenu czynił spustoszenie w całej północnej Europie. Podczas stadiału pomorskiego, na skutek wielokrotnych zmian klimatu, czoło lądolodu często ulegało transgresji i recesji, przez co było wyjątkowo aktywne. W skutek tego wielokrotnego nachodzenia i cofania się lodowca, który jezorami zwanymi lobami zabierał i przesuwiał materiał skalny oraz osady naniesione podczas wcześniejszych trzeciorzędowych glacjałów, powstawały faliste i pagórkowate formy przestrzenne takie jak moreny czołowe i denne, formujące tzw. wysoczyzny morenowe tworzące Wysoczyznę Elbląską, Wzgórza Dylewskie, czy Pojezierze Iławskie, dodatkowo obfitujące w jeziora powstałe w zagłębieniach między fałdami moreny dennej i tzw. rynnach polodowcowych. Natomiast niżej położone obszary, takie jak Żuławy Wiślane czy Dolina Drwęcy, są efektem działania wód roztopowych, jakie pozostały po wycofaniu się lądolodu w skutek ponownego ocieplenia się klimatu. Podczas kolejnej fazy zlodowacenia – gardzieńskiej, lądolód znajdował się już poza obszarami Polski, ale pozostawił za sobą ogromne masy wody, które zgromadziły się u czoła kurczącego się lodowca. Początkowo utworzyły one ok 9000 lat temu ogromne rozlewisko – Bałtyckie Jezioro Lodowe - z chwilą jego powstania na terenie Polski rozpoczął się okres postglacjatu i nowa era – holocen. Przez kolejnych kilka tysięcy lat owo rozlewisko zmieniało swój zasięg⁸⁵, stając się morzem Mya, czyli współcześnie nam znanym Morzem Bałtyckim. W wyniku erozji powierzchniowej, zaczęły powstawać również ciekły wodne, najpierw niewielkie strumienie, które z czasem przeobraziły się w obecne rzeki. Wody te, spływając z wyżej położonych terenów niósłły ze sobą ogromne masy materiału skalnego – głównie piasków, żwirów i iłów, które osadzały się na niżej położonych terenach (Powiat Elbląski. Przyroda i historia 2000).

W wyniku akumulacji osadów naniesionych przez Wisłę oraz Nogat spływające z wyżej położonych terenów na obszar odstąpiły po wycofaniu się morza Litorynowego powstały żyzne Żuławy Wiślane. Jedyną pozostałością przedostatniego stadium Bałtyku jest, stanowiące niegdyś jego zatokę, jezioro

⁸⁵ kolejne fazy to morze Yoldia, jezioro Ancylusowe i morze Litorynowe

Drużno, które po przesunięciu się linii brzegowej morza na północ, zostało odcięte przez tworzącą się deltę Nogatu i, choć w mocno zmniejszonym rozmiarze, w wyniku lądowania stref brzeżnych, zachowało się do dnia dzisiejszego (Powiat Elbląski. Przyroda i historia 2000).

Poza naturalnymi procesami kształtującymi rzeźbę Żuław od początku trwania holocenu, znaczną rolę w obecnej formie ukształtowania odegrał człowiek. Chcąc zapobiegać sezonowym wylewom rzek pokrywającym żyzne tereny uprawowe grubą warstwą piasków, których nie można było w żaden sposób usunąć, już w czasach średniowiecznych osadnicy budowali potężne wały przeciwpowodziowe ciągnące się kilometrami wzdłuż brzegów Wisły i Nogatu, a także tamy i groble. W późniejszym okresie, zaczęto również karczować lasy i osuszać tereny podmokłe w celu pozyskania nowej ziemi pod uprawę – ogromne obszary zostały pocięte systemem mniejszych wałów, rowów odwadniających i kanałów, dzięki czemu stan wody naturalnych cieków, właściwie przekształconych też w kanały, jest regulowany sztucznie (Powiat Elbląski. Przyroda i historia 2000).

Tereny Żuław Elbląskich są najniżej położonymi obszarami Polski – znaczna ich część znajduje się poniżej poziomu morza. W ich granicach leży najniższy punkt na terenie naszego kraju: 1.8m p. p. m w miejscowości Raczki Elbląskie. Od północnego wschodu, tereny te sąsiadują z obszarami o znacznie większej wysokości bezwzględnej sięgającej prawie 200m n. p. m. – dość znacznej, jak na tereny nizinne. Ta górująca nad Żuławami kraina to mezoregion Wysoczyzny Elbląskiej, zwanej inaczej Wzniesieniem lub Garbem Elbląskim. Jak sama nazwa wskazuje, jest to obszar wysoczyznowy, powstały w czasie stadiału pomorskiego. Powierzchnię jego tworzy morena denna falista lub płaska. Ze względu na duże różnice wysokości między podnóżem a krawędzią terenu Wysoczyzny Elbląskiej, w wyniku erozji powierzchniowej cieków wodnych spływających jej zboczami, zbocza te charakteryzują się głębokimi wąwozami i parowami. Ponadto, wszystkie ciekły wodne, mające swe źródła w centralnej części Wzniesienia Elbląskiego i spływające na niżej położone tereny charakteryzują się znacznymi spadkami

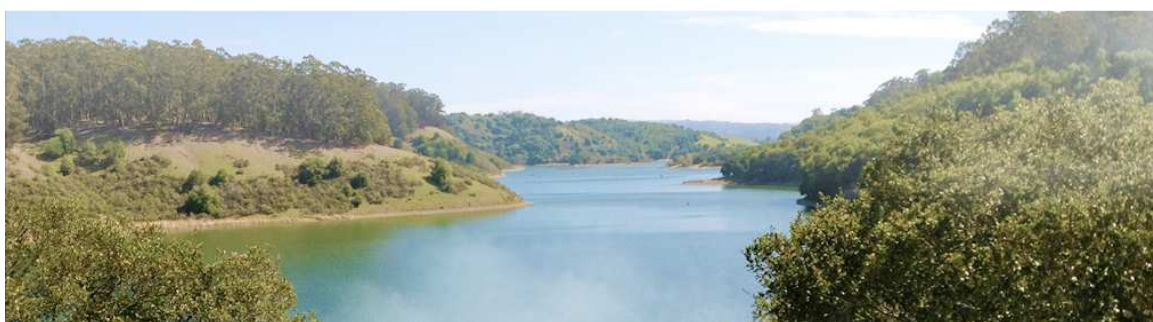
koryt, typowymi raczej dla terenów wyżynnych, podczas gdy ich górne odcinki już mają spadki charakterystyczne dla terenów nizinnych. Ze względu na swoją specyfikę, obszar Wysoczyzny Elbląskiej został sklasyfikowany przez Jerzego Kondrackiego jako odrębna jednostka geograficzna (Powiat Elbląski. Przyroda i historia 2000).



Widok z jeziora Drużna na Wysoczyznę Elbląską

Tak samo, jak w przypadku Wzniesienia Elbląskiego, także Pojezierze Iławskie sąsiadujące od południa z Żuławami Wiślanymi, jest w znacznej mierze wysoczyzną moreny dennej płaskiej lub falistej. Kraina ta stanowi makroregion bez wydzielonych mniejszych jednostek fizyczno-geograficznych. Choć wysokości bezwzględne są tu mniejsze niż w przypadku Wysoczyzny Elbląskiej, bo sięgają maksymalnie 165m n. p. m., to jednak ten obszar górujący nad depresyjnymi Żuławami nosił w przeszłości miano „wysokiego kraju” lub „wyższego kraju”, a w języku niemieckim zwany był Oberlandem. Poza formą moreny dennej można na tym obszarze spotkać pasma moren czołowych, które wyznaczały granice zasięgu cofającego się lądolodu w poszczególnych fazach zlodowacenia Baltyckiego i ciągną się przeważnie w kierunku północno-wschodnim i południowo-zachodnim (Rokoszówna w Powiat Elbląski. Przyroda i historia). Poza wytworami bezpośredniej działalności lądolodu, na terenie Pojezierza Iławskiego występują także formy powstałe w wyniku działania erozyjnego i akumulacyjnego wód roztopowych. Należą do nich rynny i niecki powstałe wskutek wytopu

martwych brył lodu, ale przede wszystkim piaszczysto-żwirowe pola sandrowe, które w większości porośnięte są lasami iglastymi sosnowymi, jako że nie nadają się pod uprawy. Również pagórkowate, przypominające wzgórza moren czotowych ozy i długie wały zwane kemami utworzone z osadów potoków polodowcowych, także głównie z piasków i żwirów, występują na obszarach moreny dennej i, podobnie jak sandry, są prawie całkowicie zalesione. Innym nieodłącznym elementem pojezierza są licznie występujące jeziora, których łączna powierzchnia stale się kurczy, głównie w wyniku procesów eutrofizacji i torfienia (Iława. Z dziejów miasta i powiatu). Zbiorniki wodne wypełniają tu głównie rynny i niecki powstałe w wyniku erozji powierzchniowej. Najliczniejsze jeziora rynnowe ułożone są najczęściej w układzie południkowym, gdyż powstawały zgodnie z kierunkiem przesuwania się lądolodu. Ich zbocza są zazwyczaj dość wysokie i strome. Innym często występującym typem akwenów są jeziora moreny dennej, których powierzchnia jest przeważnie stosunkowo duża, a głębokość nieznaczna. Takie uwarunkowania sprawiają, że często ulegają one zatorfieniu. Z kolei również niewielkie płytkie jeziora – oczka zanikają, tyle że głównie w wyniku działalności człowieka. Większość stałych akwenów Pojezierza jest przepływowa, dzięki czemu uczestniczą w oczyszczaniu i regulacji poziomu wód w rzekach. Natomiast mnogość zbiorników, często występujących w skupiskach, została wykorzystana w XIX w. do zbudowania systemu wodnego Kanału Elbląskiego.



Jezioro rynnowe Pojezierza Iławskiego, źródło: lot.ilawa.pl

Na południe od Pojezierza Iławskiego ciągnie się natomiast Dolina Drwęcy, do której sphywały wody z topniejącego lodowca z opadającej w tym kierunku

wysoczyzny. Dolina ta wyłobiona została w równinie dennomorenowej; jest szeroka i słabo wcięta, a dno jej jest raczej płaskie. W zboczach występują liczne poprzecznie ułożone formy erozyjne utworzone przez spływające stale lub okresowo wody.



Dolina Drwęcy, źródło: brodnica.com.pl

Z kolei negatywna forma terenu tworzona przez Dolinę Drwęcy sąsiaduje z najwyższym wznoszącym się obszarem RKE – Wzgórzami Dylewskimi. Jest to obszar znajdujący się w północnej części krainy geograficznej mezoregionu Garbu Lubawskiego. Wzniesienia te zostały ukształtowane w czasie trwania stadium pomorskiego zlodowacenia bałtyckiego. Czoło lądolodu utworzyło wtedy dwa jezory lodowcowe: na zachodzie wiślany, a na wschodzie mazurski, pomiędzy którymi powstała potężna morena międzylobowa. Rzeźba Wzgórz Dylewskich jest przeważnie falista i pagórkowata ze znajdującymi się w centrum wzgórzami, wśród których wyróżnia się Dylewska Góra o imponującej, jak na obszar nizinny, wysokości 312 m n. p. m. Grupa najwyższych wzniesień tworzy rozległą morenę

spiętrzoną. Inne utwory polodowcowe, jakie można spotkać na tym terenie to moreny czołowe akumulacyjne, równiny sandrowe, ozy, kemy, a także rynny polodowcowe i zagłębienia wytopiskowe⁸⁶. Poza wymienionymi pozytywnymi i negatywnymi formami rzeźby terenu, na obszarze Wzgórz Dylewskich licznie występują głazy narzutowe, pojedynczo lub w większych skupiskach⁸⁷.



Wzgórza Dylewskie, źródło: stylowi.pl

Wszystkie wyżej opisane krainy tworzące Region Kanātu Elbląskiego są jednorodne pod względem pochodzenia oraz czasu powstania – zostały wytworzone w wyniku peregrynacji lodowca w późnej fazie plejstocenu, a następnie ich kształt ewoluował i erodował dalej w holocenie za sprawą procesów denudacyjnych⁸⁸. Jednak bogactwo form, jakie ostatecznie przybrał ten obszar i jego niejednorodny

⁸⁶ Gałązka, Skrobot, Szarzyńska, s.

⁸⁷ Ostróda. *Z dziejów...*, s.

⁸⁸ degradacja, niszczenie, np. erozja, powodujące wyrównywanie i stopniowe obniżenie powierzchni Ziemi

charakter przekładają się bezpośrednio na zróżnicowanie krajobrazu wyznaczonego regionu.

5.4. Charakterystyka krajobrazowa i przyrodnicza RKE

Ze wszystkich obszarów wchodzących w skład Regionu Kanału Elbląskiego, zdecydowanie wyróżnia się krajobraz Żuław Wiślanych. Odnosząc się do ich historii, jaką przedstawia w swoich wspomnieniach „Z wiślanej delty. Żuławy, Tczew, Malbork. Szkice z podróży 1856” XIX-wieczny pruski przyrodnik i podróżnik Ludwig Passarge, właściwe zasiedlanie⁸⁹ (tzn. na tyle intensywne, że znacząco i trwale wpłynęło na kształt krajobrazu, jako że wcześniej na tych terenach występowało osadnictwo, jednak nie ingerowało ono w obszary trudne do zamieszkiwania i przede wszystkim nienadające się pod uprawę) terenów Żuław nastąpiło wraz z przybyciem na te tereny zakonu krzyżackiego – nie ma żadnych informacji świadczących, aby przed ich przybyciem depresyjne tereny zalewowe były zamieszkałe lub wykorzystywane pod uprawę. W zaledwie sześć lat, poczynając od roku 1288, wielki mistrz krajowy Reinhardt z Kwerfurtu zabezpieczył żyzne ziemie żuławskie przed powodzią, budując systemy grobli, tam i wałów. Średniowieczne wały przetrwały do dnia dzisiejszego. Prace te miały miejsce dopiero po podbiciu całych ziem Prusów, a odzyskane przez osuszenie ziem trzeba było zasiedlić. Ponieważ przystosowanie gruntów pod uprawę wymagało wielkich nakładów pracy, między innymi wycinania lasów, zakon krzyżacki zachęcał potencjalnych osadników korzyściami gospodarczymi i politycznymi. W ten sposób niemieccy chłopcy, przybyli z przeludnionej już wtedy Fryzji, otrzymywali ziemię albo całkowicie zwolnioną od opłat, albo z nałożonym niewielkim czynszem. W przeciwieństwie do panujących w tych czasach w Europie

⁸⁹ Passarge 2016, „Z wiślanej delty. Żuławy, Tczew, Malbork. Szkice z podróży 1856”, s. 192

stosunków feudalnych, chłopci ci byli wolni i nie podlegali pańszczyźnie, a jedynym zobowiązaniem była „służba zbrojna w obronie krzyża”⁹⁰.



Płaski krajobraz Żuław Wiślanych. Po horyzont widoczne pola uprawne rozdzielone szpalerami wierzby ogławianej

Jednak dopiero wiek XVIII uznać można za początek działalności gospodarczej na Żuławach, która przez wieki odnosiła ogromne szkody wskutek kapryśnego charakteru warunków wodnych rzek Wisły i Nogatu. Aby problem ten wyeliminować, należało na tych terenach uregulować stosunki wodne, a zadanie to powierzone zostało sprowadzanym do Polski od połowy XVI w. Holendrom, w tym szczególnie mennonitom⁹¹. Nowi osadnicy zaczęli osuszać tereny Żuław, budować sieci kanałów oraz rowów, a także wały przeciwpowodziowe (większość cieków żuławskich jest obwałowana, a stan wody jest w nich właściwie regulowany sztucznie – można je w zasadzie nazwać kanałami)⁹², dzięki czemu zyskali ogromne obszary żyznej ziemi, idealnie nadającej się do uprawy roli.

Ingerencja ludzka w sieć hydrograficzną na terenie całych Żuław trwająca kilka stuleci zadecydowała o obecnym kształcie tamtejszego krajobrazu, w którym dominują elementy naturalne, takie jak ziemia, woda i zieleń. Pomimo przeważających elementów przyrodniczych, krajobraz ten jest praktycznie całkowicie ukształtowany przez człowieka, a zatem jest to krajobraz kulturowy, zbudowany – zarówno elementy naturalne, jak drzewa, czy woda, a także elementy

⁹⁰ Ibidem, s. 214

⁹¹ Holenderska sekta religijna

⁹² *Powiat elbląski...* 2000, s. 30

kulturowe, jak budynki, drogi, czy wały, są w takim samym stopniu pochodzenia antropogenicznego⁹³. Krajobraz Żuław scharakteryzować można jako otwarty, ale jednocześnie jest to, w ujęciu funkcjonalnym, krajobraz wiejski, rolniczy. W przypadku krajobrazu Żuław Wiślanych, ukształtowanie terenu jest elementem neutralnym, zaś podstawową jednostką krajobrazową jest pokrycie terenu – „jednostka przestrzeni silnie związana z wydarzeniami historycznymi”, zróżnicowana i o wielowiekowych nawarstwieniach⁹⁴. Z kolei czynnikiem, który najbardziej wpływa na krajobraz, jest woda, której sposób ujarzmiania znajduje wyraz w formach przestrzennych – prostych, dość wysoko obwałowanych kanałach odwadniających, których powierzchnia często znajduje się wyżej od przylegających do nich pól uprawnych i łąk⁹⁵. Najbardziej charakterystyczny widok Żuław – rowy melioracyjne obsadzone, tworzącymi proste linie, szpalerami z ogławianej⁹⁶ wierzby białej, krzyżują się ze sobą pod kątem prostym, budując (razem z alejowo obsadzonymi wysokimi drzewami i również biegnącymi po liniach prostych drogami) przestrzenną matrycę, stanowiącą krajobraz, który określić można jako „przezroczysty”, składający się z umownych wnętrz kompozycyjnych⁹⁷.



Kanały melioracyjne z częściowo zachowanym szpalerem wierzbowym

⁹³ Lipińska 2011, s. 31

⁹⁴ Ibidem, s. 32

⁹⁵ Ibidem, s. 34

⁹⁶ Charakterystyczny kształt przypominający głowę na szczycie pnia, powstały przez ciągłe obcinanie gałęzi

⁹⁷ Lipińska 2011, s. 35

Z kolei patrząc na krajobraz większych cieków Żuław, a szczególnie największego – Wisty, to jest to szeroki pejzaż spokojnego nurtu, do którego z obu stron przylegają rozległe tereny zalewowe porośnięte zaroślami wierzbowymi, ograniczone w oddali potężnym, wysokim wałem przeciwpowodziowym – całość nadaje otoczeniu monumentalnego charakteru. Przecinające się proste linie wód i wałów oraz przylegające do nich ogromne obszary płaskiego terenu, „potęgują wrażenie nieskończonej dali i rozległości krajobrazu”⁹⁸. Podobnie, choć w mniejszej skali prezentuje się krajobraz Nogatu. Natomiast w miejscach występowania pozostałości form naturalnych, jak np. jezioro Drużno, zamiast układu geometrycznego pojawia się labiryntowy układ sieci wodnej, którą można odczytać jedynie po obszarach zwartej roślinności wodnej i szuwarowej oraz zarośli wierzbowych. Tereny te, właściwie niedostępne dla ludzi, są idealnym ekosystemem dla ptactwa i ryb – na obszarze jeziora Drużna znajduje się rezerwat przyrody o tej samej nazwie⁹⁹, w którym przez 150 lat badań stwierdzono występowanie 232 gatunków ptaków, stanowiąc cenny obszar lęgowy ptactwa wodno-błotnego.

Krajobraz pozostałych obszarów wyraźnie naznaczony jest działalnością lodowca oraz procesami związanymi z wycofywaniem się lądolodu i pozostałościami po nim z epoki holocenu. W ujęciu przestrzennym, krajobraz tych terenów można sklasyfikować jako młodoglacjalny krajobraz równin morenowych, pagórkowaty, pojezierny – w przypadku Pojezierza Ławskiego. W ujęciu historycznym jest to krajobraz antropogeniczny – kulturowy z elementami zbliżonymi do naturalnych, natomiast leśno-rolniczy, z przewagą rolniczego (uprawowo-hodowlanego) oraz rekreacyjny – w ujęciu funkcjonalnym.

Centralna, falista część Wysoczyzny Elbląskiej pokryta jest w większości gruntami ornymi i użytkami zielonymi, rozciągającymi się na sporych powierzchniach terenu

⁹⁸ Ibidem

⁹⁹ Od 2002 r. rezerwat „Jezioro Drużno” znajduje się na liście obszarów chronionych konwencją Ramsar o ochronie obszarów wodno-błotnych o znaczeniu międzynarodowym, a od 2004 r. jest częścią obszaru specjalnej ochrony ptaków Natura 2000 (PLB280013) – Nitecki, Jakubas i Typiak w *Jezioro Drużno...*, red. C. Nitecki, s. 113

z wyłaniającymi się zza pagórków zabudowaniami miejscowości. Na większości stromych, pociętych głębokimi jarami i parowami¹⁰⁰, zboczy tego mezoregionu rosną kompleksy lasów mieszanych¹⁰¹ z przewagą drzewostanu bukowego. Ponadto w tutejszym środowisku leśnym występują licznie gatunki roślin górskich, szczególnie nad strumieniami, w jarach i wąwozach¹⁰². Rozległość i monumentalizm krajobrazu Żuław zastąpione są tu formami krajobrazu bardziej kameralnymi, tworzącymi system naturalnych korytarzy – ograniczonych ścianami drzew wewnątrz liniowych jarów i wąwozów.



Wysoczyzna Elbląska w okolicy Weklic

Z kolei najważniejszym elementem krajobrazu Wzgórz Dylewskich jest ich ukształtowanie – bardzo dynamiczna rzeźba terenu o znacznych deniwelacjach (nawet 80 m)¹⁰³. Na obszarze tym występują doliny wód roztopowych, które wewnątrz Wzgórz są głęboko wcięte, a wychodząc na zewnątrz łączą się, tworząc początek równin wód roztopowych. Zróżnicowanie formy terenu wpływa również na różnorodność szaty roślinnej. Większość powierzchni pokryta jest użytkami rolnymi, które przecinane są mniejszymi i większymi kompleksami leśnymi, które razem z ekosystemami zaroślowymi stanowią najważniejsze zbiorowiska

¹⁰⁰ Powstały w wyniku erozji powierzchniowej cieków wodnych

¹⁰¹ Są to lasy o charakterze ochronnym: glebochronne – na zboczach jarów i parowów oraz wodochronne rosnące wzdłuż cieków wodnych i rozcięć erozyjnych

¹⁰² *Powiat...*, red. A. Kotliński, s. 33-37

¹⁰³ Różnica pomiędzy najwyższym i najniższym wzniesieniem na danym terenie

roślinne. Najczęściej występują tu lasy liściaste: buczyny i grądy, ale także łągi i olsy na niewielkich terenach zabagnionych, rozmieszczonych w rozproszeniu. Na uwagę zasługuje rzadko spotykany zboczowy las lipowo-klonowy w okolicach wsi Wygody¹⁰⁴. Szerokie plany rozłogów pól i łąk ograniczone są kępami drzew porastającymi kopulaste wzniesienia, tworzące konkretne ściany zamykające ze wszystkich stron, charakterystyczne dla tego obszaru, wnętrza krajobrazowe. Sieć dróg pochodząca jeszcze z XIX w. tnie ten obszar na fragmenty o nieregularnych kształtach i zróżnicowanej wielkości, a większość dróg jest porośnięta alejami wysokich drzew, często lipowymi, które tworzą liniowe wnętrza osiowe o suficie zbudowanym z koron drzew i prześwitującego przez nie nieba oraz obiektywnych ścianach, przez które zza kulis drzew widać falujące tereny otwarte pokryte uprawami lub łąkami, oraz lasy.



Wzgórza Dylewskie

Podobnie jak w przypadku Wzgórz Dylewskich, ukształtowanie obszaru Pojezierza Łławskiego bardzo silnie naznaczone jest procesami geologicznymi późnego plejstocenu i wczesnego holocenu. Wycofujący się lądolód zostawił za sobą ogromne ilości wody oraz oderwane bryły lodu, które z czasem przekształciły się w zbiorniki wodne. Te, w postaci cieków oraz mniejszych i większych jezior, licznie występują na tym terenie, stanowiąc jego najbardziej charakterystyczny element,

¹⁰⁴ Matuszek, Rodziewicz, Sokołowski, s. 4-10

odróżniający go od sąsiednich, omawianych wcześniej mezoregionów. Krajobraz ten, można scharakteryzować zarówno jako kulturowy harmonijny, jak i pojezierny sfalowany – wg ukształtowania, które zostało w większości pierwotne. Pokrycie krajobrazu w przypadku tego regionu jest drugorzędne, jednak nie jest zupełnie nieistotne. Krajobraz Pojezierza Łławskiego jest typowym krajobrazem rolniczym, w którym rozłogi pól sąsiadują z obszarami leśnymi, głównie buczynami, stanowiącymi element krajobrazu zbliżony do naturalnego – flora tutejszych lasów (m. in. w okolicach największego miasta regionu – Łławy) nie odbiega bardzo od pokrywy leśnej, która wytworzyła by się tu bez ingerencji człowieka w sposób naturalny¹⁰⁵. Krajobraz tego regionu tworzy szerokie panoramy, w których potacie pól uprawnych, pastwisk i nieużytków otoczone są przeważnie ścianami lasów lub mniejszych skupisk drzew. Czasem w panoramie tej pojawiają się niewielkie jeziora, tzw. oczka, których brzegi porośnięte są grubą warstwą roślinności szuwarowej, niekiedy szuwały pokrywają całą powierzchnię jeziora sprawiając, że lustro wody jest niewidoczne. Jednostką typową dla pojezierza jest krajobraz jezior, tworzący charakterystyczne wnętrza krajobrazowe. Dominuje tu płaszczyna wnętrza – tafla wody – nad słabiej lub silniej zarysowanymi ścianami zieleni w postaci roślinności szuwarowej, zarośli lub ścian lasu¹⁰⁶.



Sfalowany teren Pojezierza Łławskiego z charakterystycznym zarastającym jeziorkiem oczkiem

¹⁰⁵ Sawicki, s. 23

¹⁰⁶ Bogdanowski s. 146-150

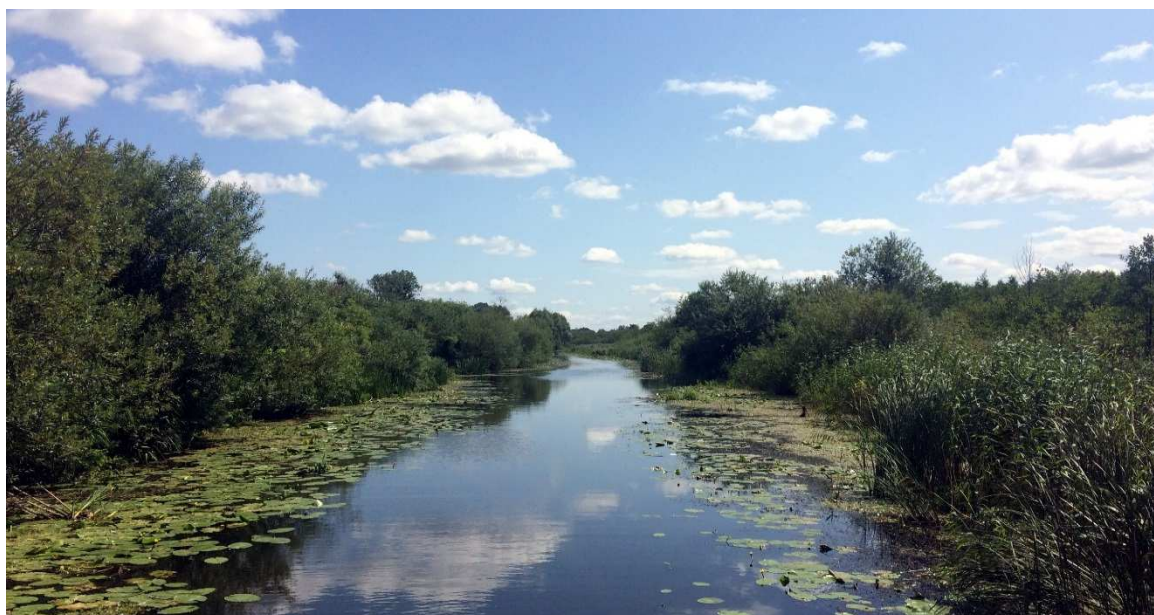
Natomiast na omawianym obszarze występuje unikalny dla Pojezierza Iławskiego element – Kanał Elbląski, którego większość znajduje się właśnie tu, jako że jego system składa się z połączonych ze sobą sztucznymi akwenami liniowymi jezior. Krajobraz samego Kanału jest krajobrazem antropogenicznym zbudowanym, choć kilkadziesiąt lat zaniedbania przyczyniło się do swobodnej ekspansji zieleni – z pierwotnego założenia mało co jest obecnie widoczne – wzdłuż akwenu pojawiła się bujna roślinność wodna i szuwarowa, a ścieżki służące do ciągnięcia łądem barek są zupełnie niewidoczne zza ogromnych drzew i zarośli, czy wręcz całkowicie zarośnięte i nieczynne. Natomiast z perspektywy osoby nim płynącej, Kanał jawi się jako długie wnętrza osiowe o przeważnie konkretnych¹⁰⁷ ścianach (choć są fragmenty, gdzie ściany są obiektywne¹⁰⁸ i subiektywne¹⁰⁹) tworzonych z otaczającego lustro wody (płaszczyznę wnętrza) terenu (pól, łąk i lasów), czy najczęściej porastającej nabrzeża i wchodzącej do kanału roślinności wodnej i szuwarowej, która może występować po obu stronach symetrycznie lub niesymetrycznie. Dodatkowo, mosty i wrota przeciwpowodziowe tworzą okna widokowe wewnątrz osiowych. „Korytarze” kanału są odcinkami osiowymi prowadzącymi przeważnie na jeziora, stanowiące otwarcie widokowe na szerokie wnętrza jezior. Podobnie, jak w regionie Wzgórz Dylewskich, drogi prowadzone są w sposób geometrycznie nieuporządkowany. Te, biegnące przez otwarte krajobrazy rozłogów pól i łąki, obsadzone są wysokimi drzewami w jednorzędowym jednogatunkowym układzie alejowym – XIX-wiecznej pozostałości. Tworzą one, tak jak w sąsiednich regionach, wnętrza o obiektywnych ścianach. Drogi biegnące przez tereny zalesione tworzą również wnętrza osiowe, ale ich ściany są konkretne – zbudowane z przydrożnych drzew i podszytu. Rosnące bardzo gęsto korony drzew często przycinane są w świetle drogi, tworząc efekt naturalnego bindażu¹¹⁰.

¹⁰⁷ zwarte, czytelnie zdefiniowane, a ilość otwarć nie przekracza 30%

¹⁰⁸ wykazują znaczną porowatość ukazując dalsze ściany na zewnątrz, ilość otwarć od 30 do 60%

¹⁰⁹ Ściany wyczuwalne tylko wrażeniowo, mogą być zredukowane do elementów symbolicznych, jak linia czy punkty; ilość otwarć w ścianach przekracza 60%

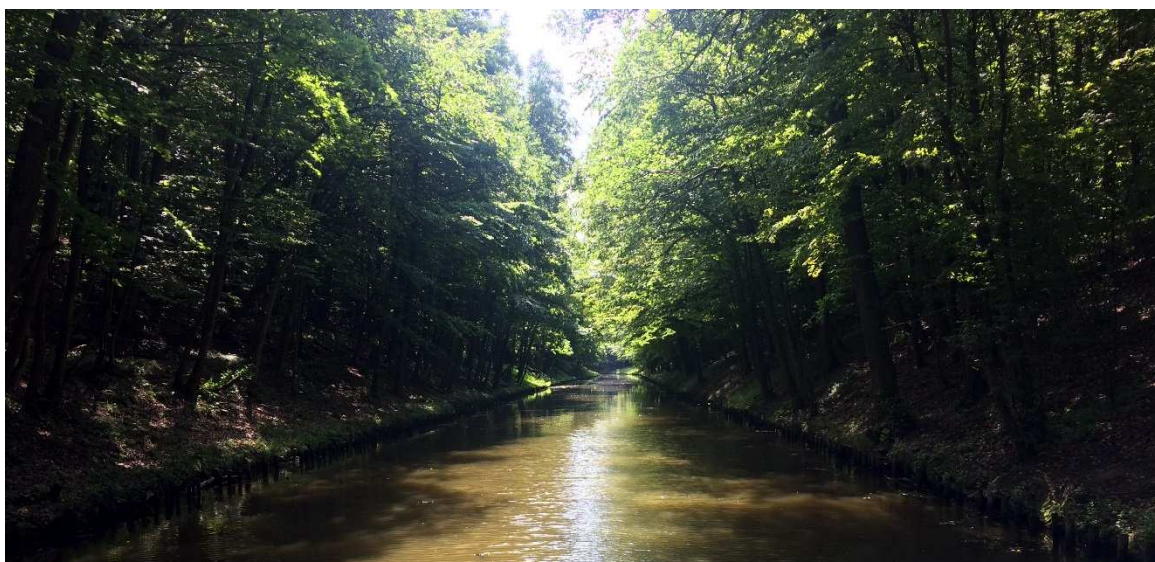
¹¹⁰ kryta aleja ze sklepieniem z kratownicy obrosłej pnączami i rozpiętymi na niej gałęziami lip lub grabów



Wnętrze Kanału Elbląskiego o konkretnych ścianach utworzonych z zarośli i roślinności szuwarowej



Kanał Elbląski – otwarcie widokowe na jezioro Dauby zza kulis drzew



Wnętrze kanału o konkretnych ścianach tworzonych przez porastający brzegi las

6. Nowa koncepcja turystyczna dla Kanału Elbląskiego – próba projektowa

6.1. Obecny model turystyczny

Żegluga pasażerska odbywa się na Kanale Elbląskim od 1912 r., kiedy to przedsiębiorca żeglugowy z Ostródy Adolf Tetzlaff zwodował na kanale, a dokładnie na Jeziorze Drwęckim, pierwszy statek pasażerski Seerose. Wkrótce na kanale pojawiło się kilka kolejnych jednostek, które kursowały po różnych odcinkach systemu kanału. Niektóre z nich były parowe, inne motorowe, natomiast prawie wszystkie były jednostkami przypadkowymi, zakupionymi na kanał, ale nie zbudowanymi z myślą o nim. Tłocząc się na pokładzie otwartym lub pod nim, pasażerowie odwiedzali popularne wtedy miejscowości turystyczne, takie jak Tarda, Czarny Róg, czy Piławki, które z czasem przerodziły się w modne wakacyjne kurorty. Dodatkowo latem organizowane były tzw. „rejsy księżycowe”, które odbywały się w nocy i cieszyły się popularnością głównie wśród młodych.





Po wojnie, w której Kanał Elbląski uległ nieznacznym zniszczeniom (jedna śluza i jedna pochylnia), ruch pasażersko-transportowy został przywrócony w 1947 r., lecz pływająca dotychczas po kanale flota została znacjonalizowana, a statki otrzymały nowe imiona. Państwowa żegluga oferowała wycieczki z Ostródy do Elbląga oraz z

Jeziora Szelaąg przez Ostródę i Miłomłyn do Ławy¹¹¹. Stare i wystużone statki pruskie zaczęły być wymieniane w latach 60. na nowe, które do dziś można spotkać na kanale i są one obecnie tak samo stare i wystużone, jak ich poprzednicy. Również, tak jak wszystkie poprzednie, „nowe” statki są białe, zgodnie z tradycją, i noszą miano białej floty. Poza regularnymi rejsami, kanał przez dekady wykorzystywany był przez kajakarzy oraz żeglarzy, którzy do dziś przeprawiają się nim na jeziora Pojezierza Ławskiego.



Jeszcze 15 lat temu można było spotkać w Ławie statki pasażerskie kursujące z Elbląga, czy Ostródy, natomiast obecnie zobaczyć je można wyłącznie w okolicach pochylni, kursujące w te i z powrotem z najwyższej pochylni w Buczyńcu do najniższej w Całunach lub na trasach jeszcze krótszych. Nieliczne rejsy w rejon pochylni startują z Elbląga lub Ostródy. Zaokrętowanie najczęściej odbywa się na nabrzeżu przy jednej z pochylni, gdzie na pokład wchodzi kilkadziesiąt osób – jedna

¹¹¹ Kowalski i Wawrzyński 2010, s. 93-101

lub dwie wycieczki autokarowe, przybyłe tylko po to, aby podróżni mogli popłynąć statkiem „po trawie”. Największe statki zabierają na pokład 65-69 pasażerów, a mniejsze 34. Ze względu na ograniczenia szerokości podyktowane wymiarami wózków na pochylniach, wszystkie statki białej floty są bardzo wąskie (poniżej 3.5 m), a przy tym stosunkowo długie, bo aż do 26 m. Część większych statków składa się z dwóch pokładów, a wszystkie mniejsze są jednopokładowe. Statki te zostały zaprojektowane na Kanał Elbląski, ale jedynie pod kątem ograniczeń gabarytowych. Wszystkie one oferują bardzo skromną ofertę turystyczną – pasażerowie mogą na siedząco z zamkniętej kabiny, lub jeśli jest – z pokładu otwartego – na stojąco odbyć rejs po wyznaczonej trasie, z roku na rok coraz krótszej. Przy tak wąskim kadłubie i tak dużej liczbie pasażerów, mogą oni albo siedzieć dwójkami w kabinie, skąd niewiele widać, albo tłoczyć się na pokładzie otwartym, skąd trudno nawet robić zdjęcia, ze względu na panujący tam przy dobrej pogodzie ścisk. Taki sposób zwiedzania kanału jest pełen ograniczeń – zarówno co do trasy wycieczki, czasu jej trwania, współtowarzyszy podróży, jak i co do samego kontaktu z kanałem i jego otoczeniem. Na statkach panuje bowiem ścisk i hałas wywołany zarówno pracą silnika, jak i gwarem tłoczących się pasażerów, męczący wszechogarniający zapach spalin, co w zasadzie uniemożliwia głębsze przeżycie kontaktu z dziką przyrodą czy pięknem kanału.

Poza samymi statkami, problemem jest również brak jakiegokolwiek infrastruktury turystycznej nad kanałem. Nie istnieją na brzegach miejsca, w których można się zatrzymać, zjeść piknik, czy skorzystać z sanitariatów – nie ma bowiem w ogóle przystani poza nabrzeżami pochylni, a istniejąca tam szczątkowa infrastruktura wręcz odstrasza.



Obecnie funkcjonujący model turystyki wymaga stałego bagrowania i pogłębiania kanału (największe statki mają zanurzenie 80 cm, przy głębokości toru wodnego poniżej 1 m), co zaburza zrenaturalizowany ekosystem. Co więcej, napęd tak dużych jednostek pływających wymaga silników o dużej mocy wywołujących spore fale, które niszczą nabrzeże. Dodatkowo, jest to przykład turystyki masowej, a zarazem powierzchniowej, która uniemożliwia poznanie regionu i okolicy samego kanału, a jednocześnie tego rodzaju turyści w żaden sposób nie przyczyniają się do ożywienia gospodarczego regionu – nie nocują w pobliżu, nie korzystają z okolicznej gastronomii, nie zwiedzają zabytków, generując zysk z biletów. Przez to okolicznym miejscowościom brakuje impulsu do poprawy sytuacji gospodarczo-społecznej i nie ma bodźca do utworzenia nowych miejsc pracy w agroturystyce czy gastronomii.

6.2. Myśl przewodnia nowego modelu turystycznego

Kanał Elbląski został wybudowany przez ludzi i – w swoim obecnym stanie, jako atrakcja turystyczna – służy ludziom. Nowy model turystyczny również projektowany jest dla człowieka, bo to właśnie ludzie będą jego użytkownikami.

W wyniku trwających kilkadziesiąt lat zaniedbań, krajobraz wzdłuż kanału mocno się zmienił (miejscami nie do poznania) i z zadbanego i uporządkowanego krajobrazu, typowego dla kanałów doby rewolucji przemysłowej, stał się niemalże puszczą zarośniętą bujną roślinnością porastającą brzegi i wchodzącą do wody, stanowiącą raj dla dzikiej przyrody, ale jednocześnie utrudnienia dla tradycyjnej żeglugi motorowej. Można wręcz powiedzieć, że kanał uległ procesowi renaturalizacji – pojawiły się endemiczne gatunki roślin, oraz nowe, dla których warunki nad kanałem okazały się dogodne do rozwoju, a wraz z nimi awifauna¹¹², herpetofauna¹¹³ i owady, a w szczególności odonatofauna¹¹⁴ (nad samym Jeziorakiem żyje 30% wszystkich gatunków występujących w Polsce). Czerpiąc z nurtu posthumanistycznego, nowy model turystyczny zakłada, że Kanał Elbląski ma nie tylko służyć ludziom, ale i pozostałym organizmom, które nad nim znalazły sobie nowe nisze ekologiczne, stanowiąc nieodłączny, równocenny element tego akwenu i jego krajobrazu, ale i mający niepowtarzalną wartość. Jest to „okazywanie szacunku wobec innych gatunków (także nie-zwierzęcych) oraz ucieleśnienie i osadzenie w międzygatunkowej symbiozie”¹¹⁵, które wg Rosi Braidotti w filozofii posthumanizmu ma fundamentalne znaczenie dla człowieka, a raczej postczłowieka.

Co więcej, krajobraz Kanału Elbląskiego jest obszarem krajobrazu chronionego, dlatego działania projektowe przewidziane dla tego obszaru powinny być ściśle przemyślane i dostosowane do warunków przyrodniczych¹¹⁶. Ponadto, zachowanie fragmentów krajobrazu naturalnego ma ogromne znaczenie dla rekreacji, a dodatkowo ma walory gospodarcze, naukowe i dydaktyczne¹¹⁷,

Krajobraz stale ulega przekształceniu, które następuje progresywnie lub regresywnie. W przypadku kanału, będącego elementem krajobrazu kulturowego harmonijnego z dużą ilością elementów naturalnych, wprowadzonych w sposób

¹¹² ptaki

¹¹³ Gady i płazy

¹¹⁴ wążki

¹¹⁵ Hoły-Łuczaj 2014, s.184

¹¹⁶ Bogdanowski 1976, s. 59

¹¹⁷ Ibidem, s. 23

sztuczny oraz w wyniku procesów naturalnych, może on zamienić się w krajobraz, niemalże, naturalny, poprzez naturalne procesy biologiczne, np. zarastania nabrzeży¹¹⁸. Krajobraz kulturowy jest harmonijny wtedy, kiedy „sposób jego użytkowania jest dostosowany do charakteru środowiska przyrodniczego i geograficznego oraz zgodny z prawami nimi rządzącymi”¹¹⁹. Rejon wzdłuż KE, jak każdy krajobraz kulturowy, zachował pozostałości swojej ewolucji historycznej – naturalne i częściowo pierwotne ukształtowanie, zaś jego pokrycie jest typowo kulturowe – pola uprawne, lasy gospodarcze, zabudowa.

Również istotnym czynnikiem przemiany omawianego krajobrazu jest jego dostosowywanie się głównie do potrzeb wypoczynku i rekreacji, ale także mieszkaniowych.

W tak traktowanym krajobrazie, nowy model turystyki musi spełniać pewne założenia

Z konieczności przystosowania kanału dla potrzeb turystów zwiedzających region, ale z jednoczesnym poszanowaniem potrzeb gatunków, które znalazły nad tym kanałem siedliska, wynika opisany poniżej charakter, napęd, wielkość, dobór materiałów jednostki oraz elementów małej architektury, jak też usytuowanie tych elementów w przestrzeni i środowisku kanału.

6.3. Założenia projektowe

Najistotniejszym założeniem nowej koncepcji turystyki dla Regionu Kanału Elbląskiego jest zmiana charakteru samego kanału – aby zamiast drogą tranzytową, którą można jedynie przepłynąć, stał się pretekstem do zreaktywizowania turystycznego całego regionu. Dzięki interwencji, jaką jest nowy model turystyczny, nadal można służyć kanałem, ale jest to dopiero początek

¹¹⁸ Ibidem, s. 37

¹¹⁹ Ibidem, s. 23

przygody, którą kanał oferuje. Istotą jest to, aby spędzić czas *na* kanale i w jego pobliżu, poznać otaczającą go okolicę, a nie żeby tylko „*odhaczyć*” kolejną atrakcję. Sam kanał ma służyć temu, aby turysta mógł się po nim poruszać, zatrzymać się w dogodnym miejscu i stamtąd dalej wyruszyć w głąb regionu, czy to na rowerze, czy też pieszo. Podczas takiej wycieczki, zwiedzający mógłby zobaczyć miejscowe zabytki i atrakcje przyrodnicze, spróbować regionalnej kuchni i poznać lokalną kulturę.

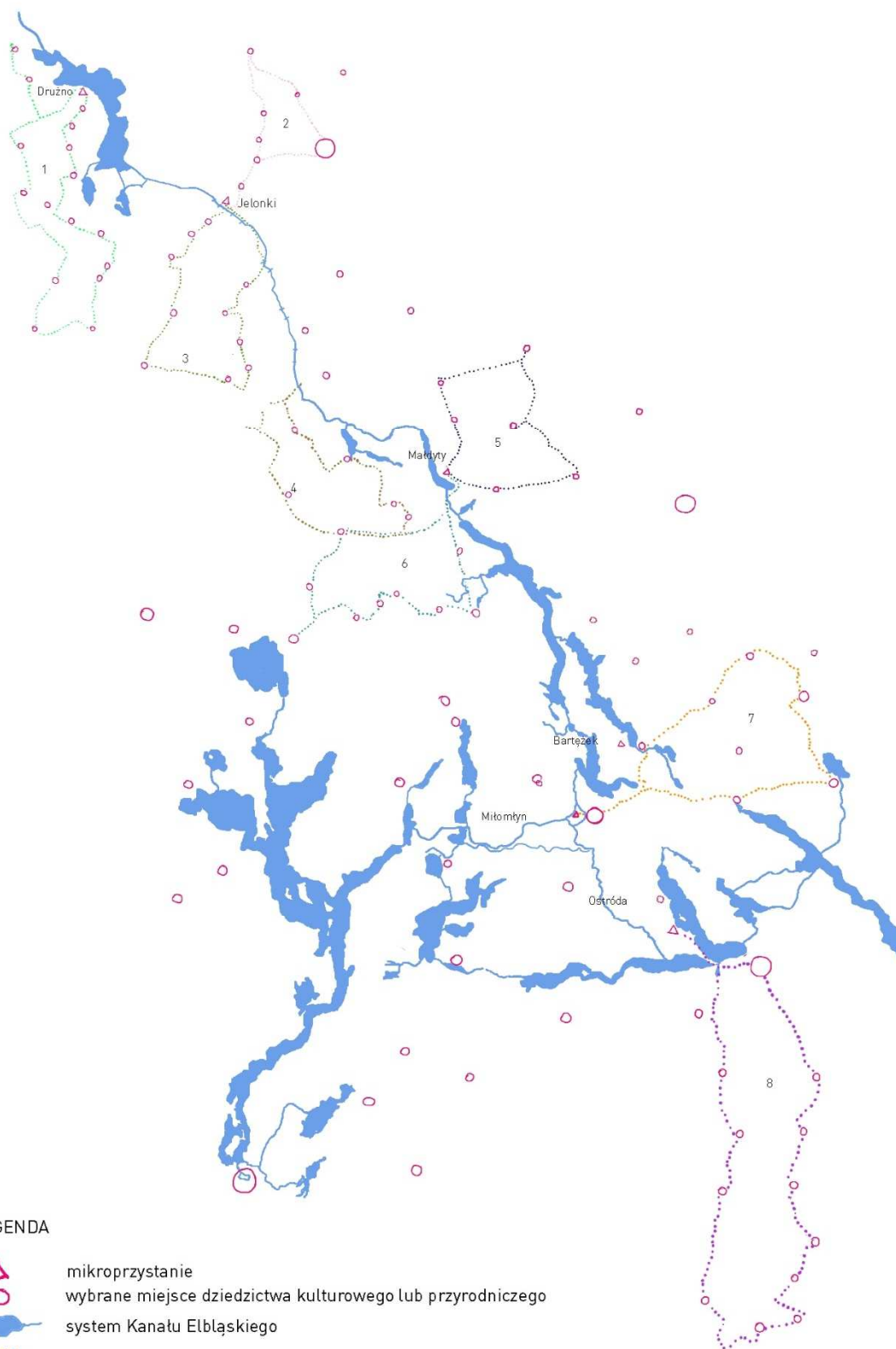
Następnym elementem projektowanego nowego modelu turystyki jest stopniowe zastąpienie dominującego obecnie transportu zbiorowego – w skali kanału, wręcz masowego – transportem indywidualnym lub zbiorowym przeznaczonym dla mniejszych grup. Dotychczasowy model oferujący głównie rejsy statkami pasażerskimi jest dla turystów ograniczający, statki są ciasne, zatłoczone i niekomfortowe, zanieczyszczają środowisko spalinami i uniemożliwiają zróżnicowanie trasy wycieczki w zależności od indywidualnych upodobań poszczególnych turystów. Zastąpienie transportu zbiorowego siecią mniejszych, a zarazem zróżnicowanych jednostek, pozwoli turystyce wzmocnić indywidualne odczucia przeżywania bliższej więzi z naturą oraz samym kanałem i jego wyjątkowym urokiem. Taki sposób zwiedzania umożliwi także lepsze dopasowanie oferty atrakcji turystycznych do indywidualnych upodobań – jedni będą podążać śladami minionych kultur (np. szlakiem mennonitów), inni tropić będą rzadkie chronione gatunki fauny i flory zasiedlające okolice kanału.

Kolejnym, nie mniej istotnym, założeniem projektowym jest dochowanie standardów zrównoważonego rozwoju poprzez jak najmniejszą ingerencję w środowisko przyrodnicze. Szuwary, bujnie porastające brzegi nie tylko jezior, ale i kanału, są bardzo cenne przyrodniczo, ponieważ stanowią miejsce gniazdowania i kryjówek ptaków wodnych, a dodatkowo pełnią funkcję fitosanitarną – zatrzymują i stabilizują zanieczyszczenia w wodzie. Oznacza to nie tylko pozostawienie maksymalnie zrenaturalizowanego kanału, z najmniejszą możliwą ingerencją w zadrzewienie i zakrzewienie brzegów kanału, ale też pozostawienie maksymalnie dużej ilości roślinności wodnej, stanowiącej siedlisko wielu cennych





i chronionych gatunków ptaków i owadów, a jednocześnie filtrującej wodę kanału. Z drugiej strony, wyrazem ograniczenia ingerencji w środowisko jest również ograniczenie liczby turystów jednocześnie korzystających z tego samego odcinka kanału.

Rezultatem powyższych założeń, jest projektowana nowa koncepcja turystyki, która tworzy program, zakładający przemieszczanie się drogą wodną (systemem kanałów i jezior Kanału Elbląskiego) na dedykowanej dla niej jednostce pływającej między wyznaczonymi w wyselekcjonowanych na trasie punktach – mikroprzystaniami, zapewniającymi miejsce odpoczynku, noclegu pod namiotem, a także dostęp do sanitariatów (wc i prysznic). Co bardzo istotne, z owych miejsc postoju wyruszać będą mogli turyści na dalsze wycieczki eksplorujące bliższą i dalszą okolicę.

Poniższa mapka pokazuje wstępnie wybrane lokalizacje przystani oraz przykładowe trasy wycieczek rowerowych, jakie można odbyć z danych mikroprzystani.



LEGENDA

-  mikroprzystanie
-  wybrane miejsce dziedzictwa kulturowego lub przyrodniczego
-  system Kanału Elbląskiego
-  przykładowe trasy wycieczek rowerowych

Trasa 1: przystań „Drużno” – Jeziorna – Tropy Elbląskie – Raczki Elbląskie – Żurawice – Jezioro – Markusy – Stare Dolno – Święty Gaj – Kwietniewo – Powodowo – Grądowy Młyn – Nowe Dolno – Dzierzgonka – Węgle Żukowo – Jeziorna, dł. trasy: około 65 km, czas jazdy: około 3.5h

Trasa 2: przystań „Jelonki” – Jelonki – Marwica – Topolno Wielkie – Rychliki – Rejsyty – Gotutowo – Dziśnity – Lepno – Buczyniec – Barzyna – Śliwice – prz. „Jelonki”, dł. trasy: ok. 60 km, czas: ok. 3h

Trasa 3: przystań „Jelonki” – Nowe Kusy – Krosno – Zielony Grąd – Aniotowo – Marianka – Stegny – Pastęk – Krosno – Nowe Kusy – „Jelonki”, dł. Ok. 50 km, czas: ok. 2.2h

Trasa 4: prz. „Buczyniec” – Lepno – Dziśnity – Kreki – Połowite – Jarnottowo – Rezerwat Zielony Mechacz – Budwity – Gumniska Małe – Niedźwiada – Sasiny – Lepno – prz. „Buczyniec”, dł.: ok. 65 km, czas: ok. 3.5h

Trasa 5: prz. „Małdyty” – Sambród – Sarna – Chojnik – Rezerwat Niedźwiedzie Wielkie – Kiekuły – Dobrocin – Wilamowo – Czulpa – „Małdyty”, dł. ok. 25 km, czas: ok 1.5h

Trasa 6: „Małdyty” – Jarnottowo – Bądky – Pozorty – Tarpno – Girgajny – Zalewo – Jaśkowo – Kąty – Klonowy Dwór – Płękity – Sople – „Małdyty”, dł. ok. 51 km, czas: ok. 2.2h

Trasa 7: przystań „Miłomtyn” – Tarda – Prośno – Ruś – Florczaki – Rez. Jez. Długie – Niedźwiady – Rez. Sosny Taborskie – Szeląg – „Miłomtyn”, dł. ok. 50 km, czas: ok. 2.2h

Trasa 8: przystań „Ostróda” – Ornowo – Brzydowo – Rudno – Pietrzwałd – Wysoka Wieś – Rez. Jez. Francuskie – Miejska Wola – Bednarki – Ryn – Dziadyk – Kraplewo – Lichtajny – Ostróda – przystań „Ostróda”, dł. ok. 71 km, czas: ok. 4h

Powyższe przykładowe trasy częściowo pokrywają się ze szlakami rowerowymi, ale w większości przebiegają nieoznaczonymi drogami, w dużej mierze pomniejszych, często gruntowymi. Wyznaczone trasy są jedynie propozycją, mogą być dłuższe lub krótsze, w zależności od preferencji turystów. Prowadzą przez miejsca dziedzictwa kulturowego (zabytki architektury i osadnictwa) oraz przyrodniczego (rezerваты

przyrody i aleje drzewne). Według mojej koncepcji, trasy te osiągalne będą z poszczególnych wyznaczonych przeze mnie lokalizacji przystani – umiejscawiając przystanie brałam pod uwagę zarówno korzystne warunki brzegowe, niewymagające drastycznej ingerencji w okoliczną roślinność, ukształtowanie terenu niewymagające niwelacji, jak i bliskość do lokalnych atrakcji przyrodniczych i kulturowych.

Obecnie, jedyne miejsca, w których można się zatrzymać na głównych odcinkach KE, czyli między Elblągiem i Ostródą oraz Łławą, znajdują się albo przy pochylniach, albo na niektórych jeziorach „na dziko”. W przypadku miejsc zatrzymania zlokalizowanych przy pochylniach, w ciągu dnia służą one krótkim postojom wymuszonym czekaniem na swoją kolej „przeptknięcia po trawie” i składają się z dość krótkiej, wymurowanej kei. Ponieważ pochylnie nie działają przez noc, jednostki odbywające dłuższy rejs, które nie zdążą z nich skorzystać, muszą spędzić gdzieś noc, najczęściej tuż przy pochylniach, ponieważ tylko tam można wyjść na nabrzeże. Nie ma jednak w tych miejscach żadnej infrastruktury, jedynie przy niektórych z nich znajdują się przenośne toalety typu TOI-TOI, a przy pochylni Kąty ustawiona jest wątpliwej urody klinkierowa wiata nieudolnie imitująca dawną architekturę, we wnętrzu której ustawione są ordynarne betonowe stół i ławki. W takiego samego stylu czerwonej wiacie stoją także charakterystyczne niebieskie toalety z tworzywa sztucznego. Choć oba te obiekty stoją na uboczu, mocno rzucają się w oczy i rażą w naturalnym otoczeniu. Elementy małej architektury, takie jak sanitariaty, w krajobrazie zielonym nie powinny się wyróżniać, a harmonijnie wtapiać w pejzaż¹²⁰, zgodnie z założeniem nowego modelu turystycznego, mówiącym o jak najmniejszej ingerencji w środowisko i krajobraz KE.

¹²⁰ Chyba, że założenie jest takie, że obiekt taki ma być główną „ozdobą” i atrakcją miejsca



Toalety i wiaty biwakowe przy przystani Kąty

6.4. Jednostka pływająca: studium projektowe

„Dany obiekt stwarza miejsce. Tam, gdzie stoi, jest tył i przód, jest lewo i prawo, jest bliskość i oddalenie, wewnątrz i zewnątrz, są formy wyostrzenia, zagęszczenia czy przetworzenia krajobrazu. Powstaje otoczenie.

Obiekt i jego otoczenie: współbrzmienie przyrody i sztucznie stworzonego dzieła, które jest inne niż czyste piękno przyrody – i inne niż czyste piękno obiektu.”

Peter Zumthor¹²¹

Pierwszym elementem nowego modelu jest zatem jednostka pływająca, która wpisywać się będzie w omówioną powyżej koncepcję. Umożliwia ona bowiem najdogodniejsze przemieszczanie się po akwenu, a zarazem spełnia założenia ekologiczne. Dodatkowo, jest to nawiązanie do tradycji turystycznej kanału – wożącej pasażerów od ponad stu lat w różne rejony systemu KE tzw. białej floty.

Przed przygotowaniem jakichkolwiek założeń projektowych dla obiektu pływającego do nowej koncepcji turystyki, przestudiowałam internetowo jednostki, jakimi pływa się po drogach śródlądowych na świecie, szczególnie skupiając się na takich, które zostały konkretnie zaprojektowane z myślą o danym akwenu, i które wykorzystują ekologiczne rozwiązania. Po przejrzaniu dziesiątek zdjęć i stron internetowych, głównie anglojęzycznych (w tym m. in. holenderskich), ale też niemieckich czy francuskich, nie udało mi się znaleźć żadnej łodzi, która zostałaby zaprojektowana z myślą o konkretnym kanale czy rzece, dostosowując się do ich

¹²¹ Zumthor 2010, s. 75

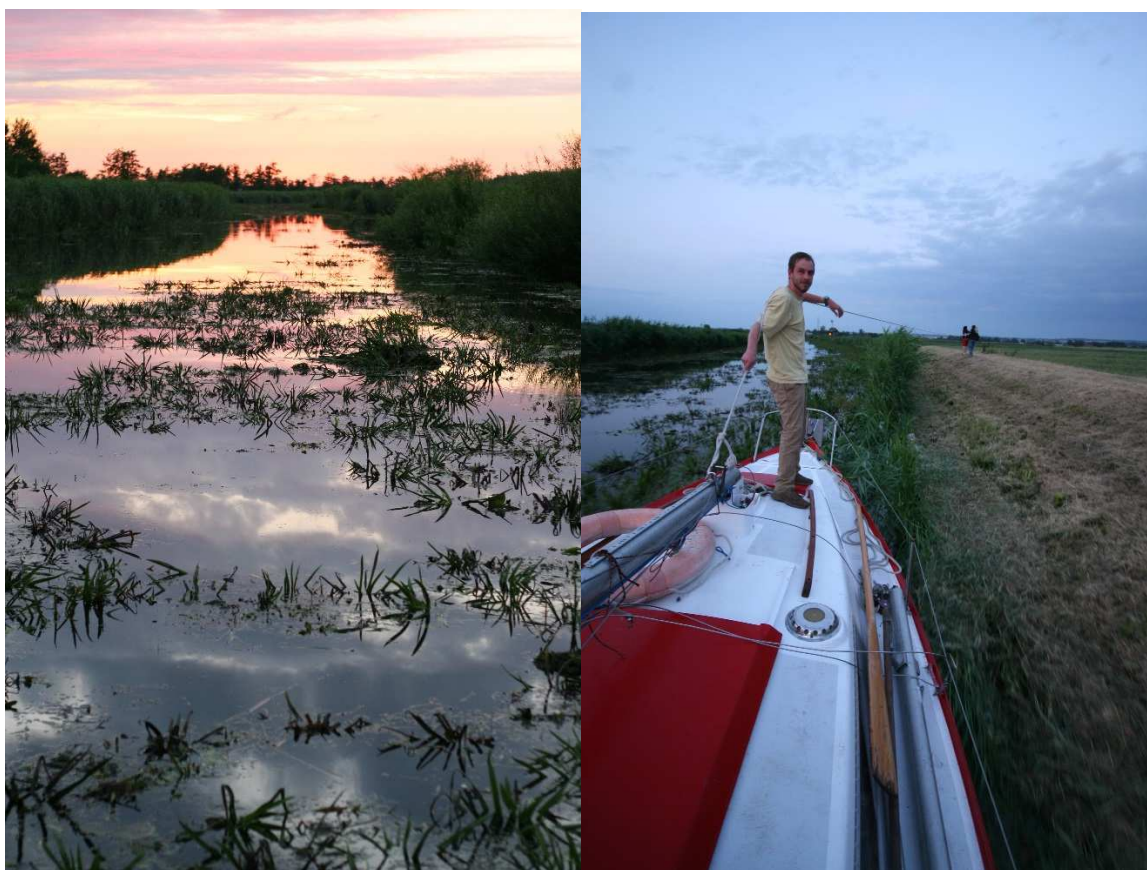
specyfiki i warunków żeglugowych. Napotkałam łodzie i tratwy „piknikowo-spacerowe” o cichym i przyjaznym dla środowiska napędzie elektrycznym, ale były to raczej rozwiązania uniwersalne, nie celujące w żaden szczególny akwen. Najczęstszymi typami łodzi były spore jednokadłubowe kabinowe, zawierające wszelkie udogodnienia, podobne do tych na łądzie, oraz otwarte, lekkie w wyrazie katamarany do maksymalnie jednodniowych wycieczek przy sprzyjającej pogodzie. Zdarzały się także „pływadetka” o nietypowych kształtach, zwykle dla dwóch-czterech osób, do opalania się i biernego wypoczyniania, które do obsługi wymagały niemalże jedynie niewielkiego ruchu nadgarstka, czy wręcz palca, do operowania joystickiem napędu elektrycznego. Wszystkie te jednostki, w bardziej lub mniej udanej formie stylistycznej, lepiej, czy gorzej odpowiadały na zróżnicowane potrzeby użytkowników. Zatem projektowanie obiektu pływającego dedykowanego dla Kanału Elbląskiego, najprawdopodobniej będzie działaniem precedensowym, dotychczas niespotykanym w tym obszarze.



Przykłady ekologicznych jednostek rekreacyjnych

Kanał Elbląski jest specyficznym akwenem, składającym się z sieci jezior połączonych ze sobą odcinkami sztucznych dróg wodnych. Na głównych szlakach,

tj. jezioro Drużno-Miłomłyn i Miłomłyn-Ostróda oraz Miłomłyn-Jeziorak, na jeziorach wyznaczony jest tor wodny (szerokość kanału wynosi min. 7 m, a szerokość toru wodnego nie przekracza 7 m), który teoretycznie zapewnia minimalną głębokość (na kanale wynosi ona poniżej 1 m) oraz pozbawiony jest roślinności wodnej. Z tym ostatnim bywa różnie i zdarza się, że latem, przy sprzyjających dla rozwoju tego typu roślinności warunkach, żegluga na kanale jest utrudniona. Na pomniejszych odcinkach kanału oraz pobocznych zbiornikach wodnych, stan zamulenia dna i głębokość tranzytowa są sporadycznie lub nie są w ogóle monitorowane, dlatego żegluga tam jest prawie, lub czasami wręcz zupełnie niemożliwa. Głównym problemem, z jakim spotykają się jednostki motorowe – w zdecydowanej większości lub prawie wszystkie – o napędzie śrubowym, jest nawijanie się roślin podwodnych lub pływających na śrubę, co powoduje obciążenie dla pracy typowych silników zaburtowych o niskiej mocy kilku KM (łódzie motorowe o dużych silnikach oraz statki pasażerskie raczej nie mają tego problemu). To z kolei wymusza nieplanowane zatrzymania na środku kanału w celu, często ręcznego, usunięcia nawiniętej roślinności. Przy intensywnym zarośnięciu, operacje takie trzeba wykonywać co kilkadziesiąt metrów lub w ekstremalnych przypadkach przejść np. na napęd wiosłowy. W trakcie sezonu żeglugowego, na odcinkach stale uczęszczanych przez statki wycieczkowe, jednostki te swoim napędem wyrywają i rozdrabniają roślinność, dzięki czemu pozostałe łódzie o mniejszej mocy mogą swobodniej poruszać się po tym obszarze.



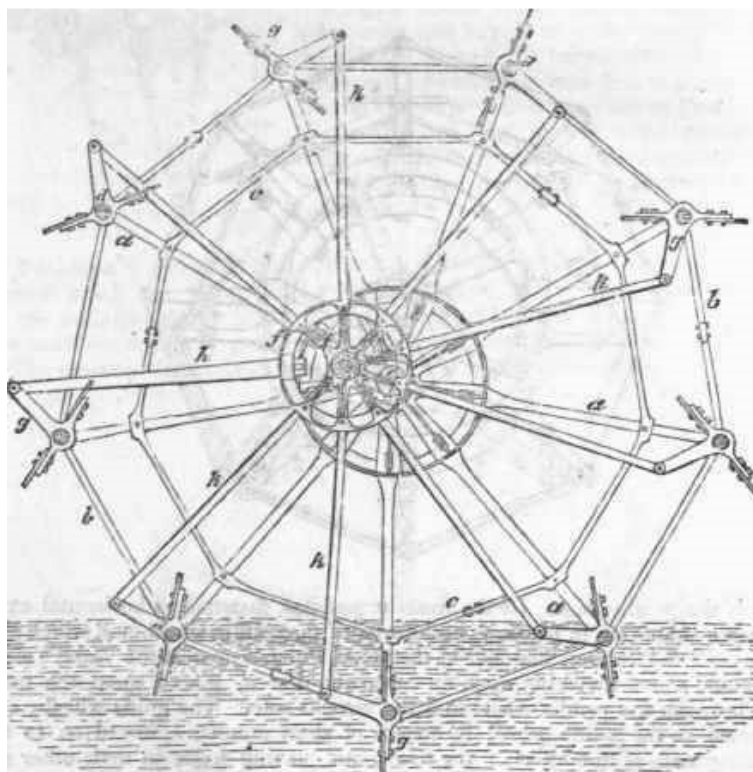
Mocno zarośnięty kanał i próba burtaczenia¹²² jachtu

Ze względu na wyżej wymienione problemy, projektując jednostkę pływającą specjalnie na KE, należało rozważyć najodpowiedniejszą formę napędu. Na wstępie zdecydowałam, że dobrym rozwiązaniem może być koło łopatkowe. Mogłoby ono nie tylko sprawniej przedzierać się przez gęszcz roślinności wodnej, ale i przy okazji natleniać stojącą wodę kanału, korzystnie wpływając na podwodny ekosystem. Po głębszym zapoznaniu się z tego rodzaju napędem, wybrałam koło łopatkowe typu *feathering paddle wheel*¹²³ o samoczynnie zmieniającym się w trakcie obrotu położeniu łopatek. Dzięki takiemu systemowi, łopatki zanurzają się w wodzie i dalej przez cały czas aż do wynurzenia się z niej, znajdują się w pozycji pionowej lub zbliżonej do pionowej. To pozwala zminimalizować lub

¹²² Ciągnięcie barki znajdującej się na wodzie z lądu

¹²³ Ten typ koła właściwie nie ma swojej nazwy w języku polskim – bardzo rzadko można spotkać nazwę „wibrujące koło łopatkowe”, w języku angielskim ten typ koła nazywa się również „vertical paddle wheel”, natomiast tłumaczenie „pionowe koło łopatkowe” jest u nas także praktycznie nie używane – Krzysztof Gerlach na forum www.timberships.fora.pl

prawie zupełnie wyeliminować opór, z jakim woda działa na standardowe koło o stałych łopatkach, wchodzących do wody pod kątem, przy małej sile napędowej.



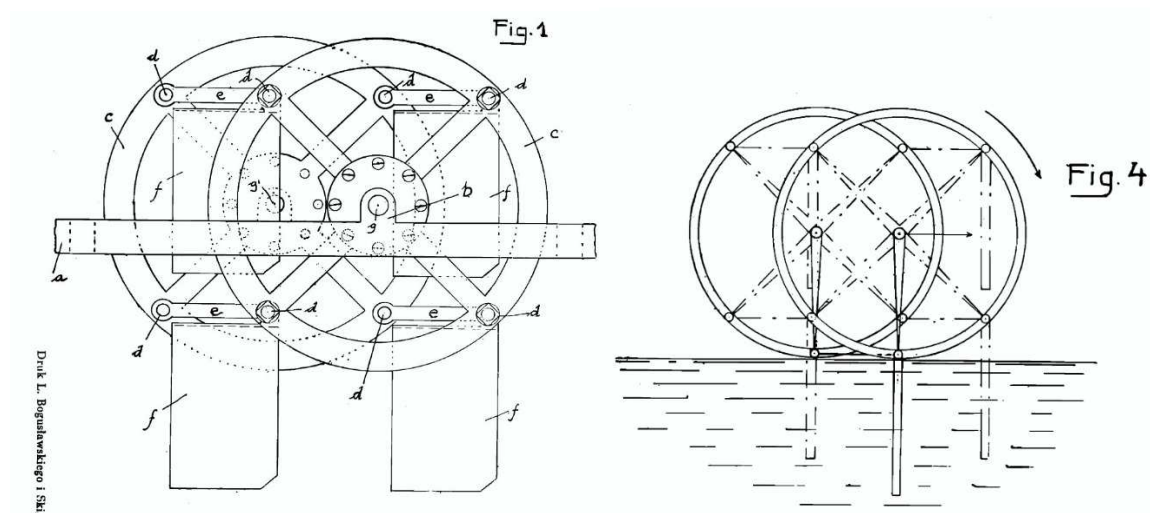
Koło łopatkowe o nastawnych łopatkach Galloway'a/Morgana, źródło: <https://chestofbooks.com>

Koło łopatkowe o nastawnych łopatkach zostało po raz pierwszy opatentowane w 1829 r.¹²⁴, ale mimo jego efektywnego działania, często się psuło ze względu na dużą liczbę przegubów, dźwigni i prowadnic. Przez kolejne lata inżynierowie próbowali to rozwiązanie udoskonalić, wymyślając kolejne wersje kół o zmiennym nastawieniu łopatek¹²⁵. Na szczególną uwagę zasługuje koło łopatkowe opatentowane w Polsce w 1933 r. (nr patentu PL 18554), którego autorem jest Antoni Jajko. Jest to wariacja na temat koła łopatkowego o zmiennym nastawieniu łopatek, lecz w tym mechanizmie, zamiast układu drążkowego, zastosowane zostały dwa niewspółśrodkowo umieszczone koła o równoległych do siebie osiach, połączone ze sobą sworzniami, do których przymocowane są łopatki znajdujące się

¹²⁴ Wymyślone i opatentowane przez Gallowaya, lecz w 1830 r. wykupione i zastosowane przez Williama Morgana, którego imię zwykle przypisuje się temu wynalazkowi – źródło: <https://www.nature.com/articles/124285a0>

¹²⁵ M. in. patent nr US 30804 A Byrona Densmora z 1860 r., patent nr US 464520 F. E. i H. A. Pirrungów z 1891 r., czy patent nr US 688643 A D. W. Hortona z 1901 r.

między kołami. Dzięki temu łopatkki zawsze są do siebie równoległe i zachowują ustawienie pionowe (prostopadłe do powierzchni wody), niezależnie od swojego położenia na obracającym się kole. Po zapoznaniu się z wyżej wymienionym patentem, uznałam go za najlepszy do projektu jednostki pływającej na KE. Poza zwiększoną efektywnością, patent ten ma jeszcze jedną zaletę – koła łopatkowe umieszczone są tuż nad powierzchnią wody, dzięki czemu zanurzają się same łopatkki, a to z kolei jest korzystne przy wodzie obfitującej w roślinność podwodną i pływającą na powierzchni.

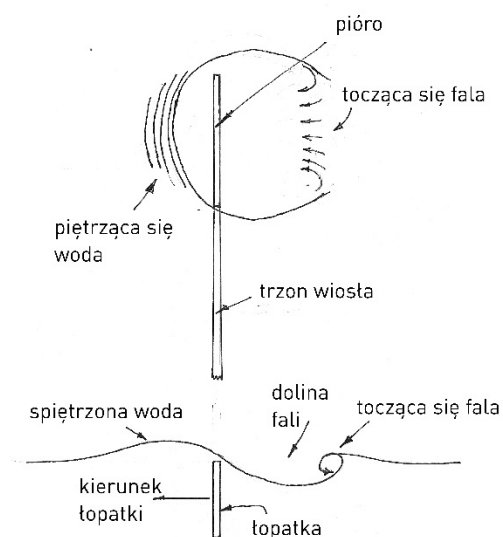


Ilustracje do opisu patentowego wynalazku Antoniego Jajki

Dodatkowo, zgodnie z wywodem Ivora Bittle'a¹²⁶, nie jest potrzebna tak duża liczba łopatek, jak zwykle w przypadku tego napędu stosowano (co najmniej 8, a liczba łopatek wzrastała wraz z wielkością promienia koła). Opierając się na porównaniu pracy łopatek do ruchu wiosła, Bittle, budując model koła łopatkowego obliczył, że wystarczy 5 łopatek¹²⁷. W swoim patencie natomiast, Jajko przedstawił koło o 4 łopatkach, i takie właśnie postanowiłam zastosować w swoim projekcie.

¹²⁶ Ivor Bittle jest pasjonatem amatorem – budowniczym małych modeli statków, w tym parowców bocznokołowych, który relacjonował rezultaty swojej pracy na stronie <http://www.ivorbittle.co.uk>

¹²⁷ Dokładny przebieg obliczeń dostępny na stronie: <http://www.ivorbittle.co.uk/8.%20Paddle%20wheel/Front%20page%20for%20section%208.htm>



Porównanie ruchu łopatki koła do ruchu wiośła, źródło: ivorbittle.co.uk

Ostatnią kwestią dotyczącą napędu był wybór umiejscowienia koła łopatkowego. Opcje, jakie miałam do wyboru, to jedno koło w osi PS¹²⁸, dwa koła lub jedno szerokie za rufą oraz po jednym kole symetrycznie na każdej burcie. Ze względu na możliwość jednoczesnej przeciwbieżnej pracy obu kół i idącą za tym bardzo dużą zwrotnością, zdecydowałam się na ostatnią opcję, czyli rozwiązanie bocznokołowe.

Poza zarastaniem, zamuleniem i miejscami małą głębokością, na KE występują też inne elementy, które bardzo mocno wpłyną na projektowaną jednostkę pływającą. Zarówno wózki na pochylniach, komory śluz, jak i wrota przeciwpowodziowe, a także przejścia pod mostami mają określone parametry, znacząco ograniczające gabaryty projektowanego obiektu. Maksymalna szerokość, jaką projektowana „tódź” może mieć dołem to 2.6 m (dno wózka na pochylni), a górą nieco poniżej 3.2 m (szerokość najwęższej śluzy – Śluza Mała Ruś). Maksymalna możliwa wysokość jednostki to 3.3 m (wysokość do dolnej konstrukcji mostu jednoprzęsłowego Mozgowo i wrót bezpieczeństwa Zagadka)¹²⁹, a długość nie powinna przekraczać 27 m (wynika z konstrukcji wózków na pochylniach).

¹²⁸ Jest to oś wzdłużna statku

¹²⁹ Źródło: <http://www.rzgw.gda.pl/cms/site.files/file/zegluga/warzeglrzgw.pdf>

Ostatnie założenia, jakie przydałoby się ustalić przed rozpoczęciem projektowania kształtu to materiał, z jakiego jednostka ma być zbudowana. Materiały, które brałam w tym celu pod uwagę, to metale i tworzywa sztuczne oraz drewno.

Właściwości drewna:

Zalety	Wady
<ul style="list-style-type: none"> • lekkie, • łatwe w obróbce, • elastyczne • dobra izolacyjność cieplna • duża wytrzymałość połączeń klejonych • charakterystyczny wygląd, nawiązanie do dawnych łodzi i barek, wyjątkowa estetyka, • materiał niezastąpiony przy wykończeniu wnętrza i elementów wyposażenia kadłuba 	<ul style="list-style-type: none"> • długotrwałe sezonowanie, • wady struktury: pęknięcia, sęki, • zmiana właściwości fizycznych pod wpływem czynników zewnętrznych (temp, wilgotność) i podczas pracy – zmiana objętości, klejenie cienkich fornirów w sklejkę poprawia właściwości materiału drewnopodobnego, lecz zmniejsza elastyczność materiału, wpływając na kształt jednostki, ograniczając możliwości swobodnego formowania obłości kadłuba, • podatność na procesy gnilne, łatwopalność – wymaga żmudnej konserwacji, • mała odporność na ścieranie i obciążenia miejscowe, • budowa trudna, wymaga wykwalifikowanych szkieletników, • wysoki koszt materiału – mała opłacalność

Drewno, jako materiał odnawialny, jest w założeniu budulcem ekologicznym, co stanowi jeden z jego największych atutów. Jednakże, ponieważ drewno mocno ogranicza swobodę modelowania kształtu jednostki oraz wymaga wyspecjalizowanych szkieletników, zostało odrzucone, jako materiał na jednostkę projektowaną z myślą o Kanale Elbląskim.

W przypadku konstrukcji z metalu, pod uwagę brałam zarówno konstrukcje stalowe spawane, jak i aluminiowe (ze stopów aluminium).

Właściwości stali:

Zalety	Wady
<ul style="list-style-type: none">• duża wytrzymałość jednostek stalowych i zwiększone bezpieczeństwo• łatwe w budowie,• niski koszt budowy• łatwość naprawy• łatwość konserwacji	<ul style="list-style-type: none">• łatwość wgniatania i trwałego wgniatania• podatność na zmęczenie materiału• duży ciężar• konieczność częstej konserwacji

Właściwości aluminium:

Zalety	Wady
<ul style="list-style-type: none">• lekkość konstrukcji• duża wytrzymałość• mniejsza tendencja do porostania organizmami żywymi części podwodnej w stosunku do stali	<ul style="list-style-type: none">• podatność na korozję elektrochemiczną• obróbka i budowa wymaga wysoko wyspecjalizowanych warsztatów/stoczni• wysoki koszt

O odrzuceniu przez mnie stali zdecydowała łatwość uszkodzenia kadłuba, a także konieczność częstej konserwacji oraz dodatkowo ciężar samego materiału. Natomiast aluminium nie zostało wybrane ze względu na mały dostęp do wyspecjalizowanych stoczni w rejonie Kanatu, co skutkowałoby koniecznością produkcji poza regionem. Wpływałoby to na zwiększenie, już bardzo wysokich, kosztów. Także ze względu na konieczność transportu, produkcja byłaby mniej ekologiczna.

Tworzywa sztuczne brane pod uwagę to laminaty (tworzywa kompozytowe składające się z warstw maty lub tkaniny z włókien szklanych przesycone żywicą – najczęściej – poliestrową lub epoksydową), ABS i polietylen (PE). Ze względu na zakładaną wielkość jednostki (6-8 m), wyeliminowałam styropian (polistyren ekstrudowany), jako że zwykle produkuje się z niego mniejsze łodzie.

Właściwości laminatu:

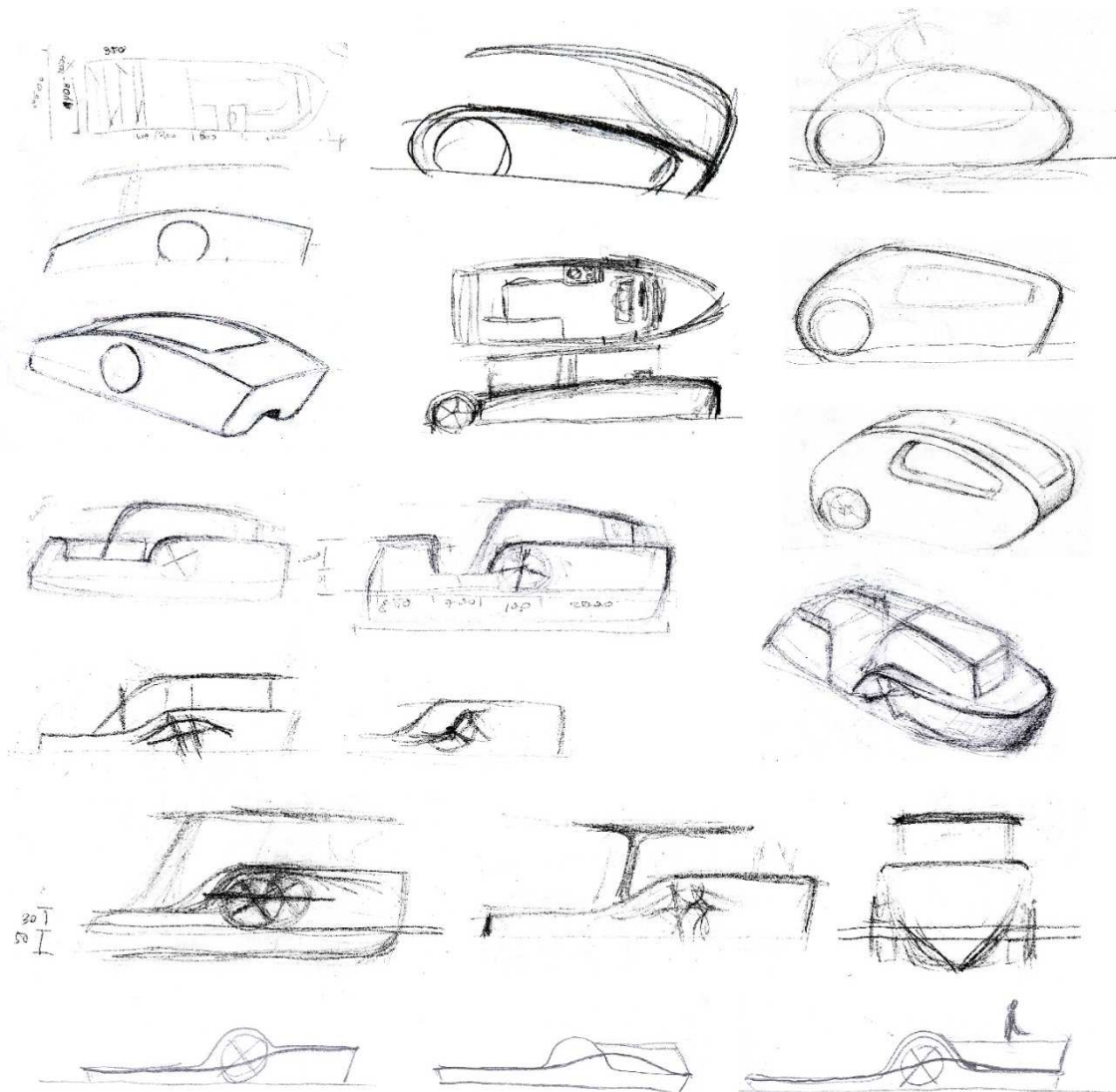
Zalety	Wady
<ul style="list-style-type: none">względnie duża wytrzymałośćniski koszt materiału i produkcji – możliwość seryjnej produkcji z jednej formyłatwość budowy – nie wymaga wyspecjalizowanych rzemieślnikówmożliwość samodzielnej naprawy uszkodzeń	<ul style="list-style-type: none">zwiększający się ciężar w celu zwiększenia wytrzymałości i usztywnienia konstrukcji – nakładanie kolejnych warstw (w konstrukcji kadłuba masywnego)

Właściwości ABS-u i PE:

Zalety	Wady
<ul style="list-style-type: none">mało lub nienasiąkliwe,odporne na popularne środki chemiczne,odporne na ścieranie,łatwe w utrzymaniu czystości,możliwość dowolnego wybarwiania.	<ul style="list-style-type: none">skłonność ABS-u do starzenia się,dość mała sztywność, przy dwupowłokowej konstrukcji stosuje się tworzywa spienione (np. piankę PU) rozprowadzane w przestrzeni między powłokami dla zwiększenia sztywności

Po przeanalizowaniu cech poszczególnych materiałów, zdecydowałam, że jednostka zostanie zbudowana z tworzywa sztucznego. Choć ABS i PE były poważnie rozważane, to jednak ostatecznie zostały odrzucone na rzecz laminatu. Poza dużą swobodą w modelowaniu kształtu, jest on najpopularniejszą w Polsce technologią budowania łodzi i w okolicy Kanału Elbląskiego jest dużo stoczní, w których mogłaby się odbywać produkcja, co zmniejszyłoby ślad węglowy. Dodatkowo technologia ta charakteryzuje się niskimi kosztami i samego materiału, i produkcji, zwłaszcza seryjnej. Co więcej, laminat obecnie coraz częściej podlega recyklingowi¹³⁰, dzięki czemu, po wystąpieniu, jednostki można by utylizować, co również jest korzystne pod względem ekologicznym, ponieważ odpady w postaci laminatu nie będą zalegać na wysypiskach.

¹³⁰ Więcej informacji w Sponberg 1999, s. 44-55 i Wood 2016, s. 82-95



Szkice koncepcyjne

Jednostka pływająca projektowana z myślą o Kanale Elbląskim ma spełniać dwie podstawowe funkcje. Po pierwsze ma umożliwiać spędzanie czasu *na* kanale, pozwalając niespiesznie snuć się po głównych szlakach i pomniejszych odnózkach i jeziorach. Po drugie zaś, pozwalając dowolnie przemieszczać się po systemie dróg wodnych, ma stwarzać możliwość dalszego eksplorowania okolicznego dziedzictwa przyrodniczego i kulturowego na lądzie.

Ponieważ w nowym modelu turystycznym kanał nie będzie służył już tylko do przepływania, nowa jednostka powinna pełnić różne funkcje, w zależności od potrzeb użytkowników, przykładowo: przewożenie rowerów, możliwość spania na

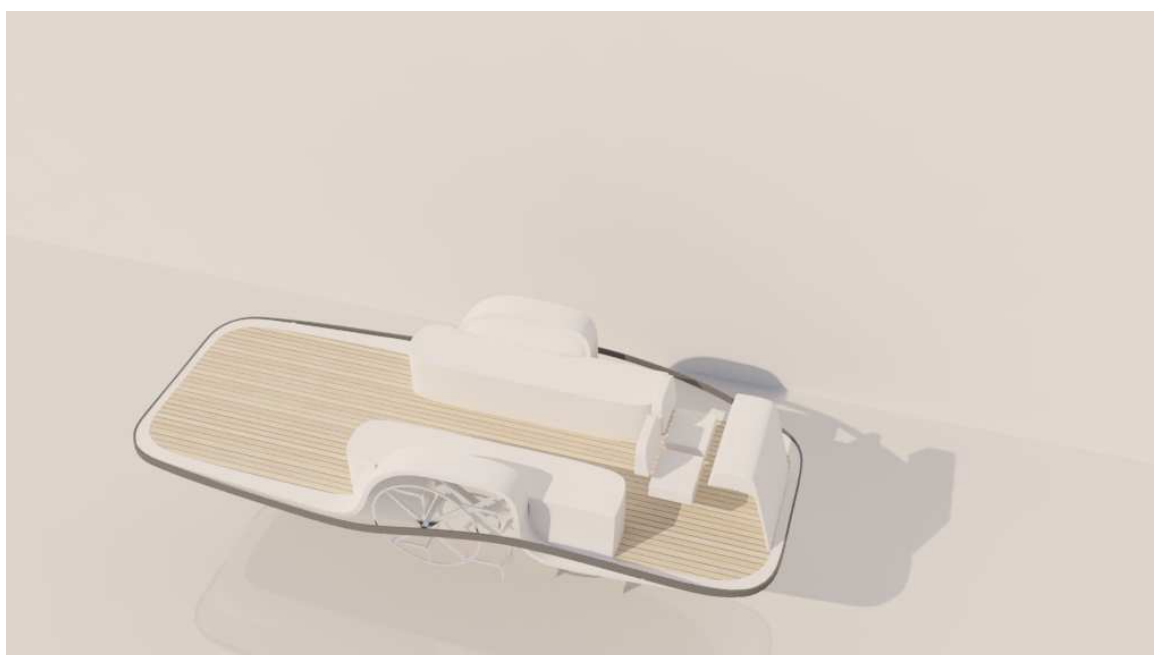
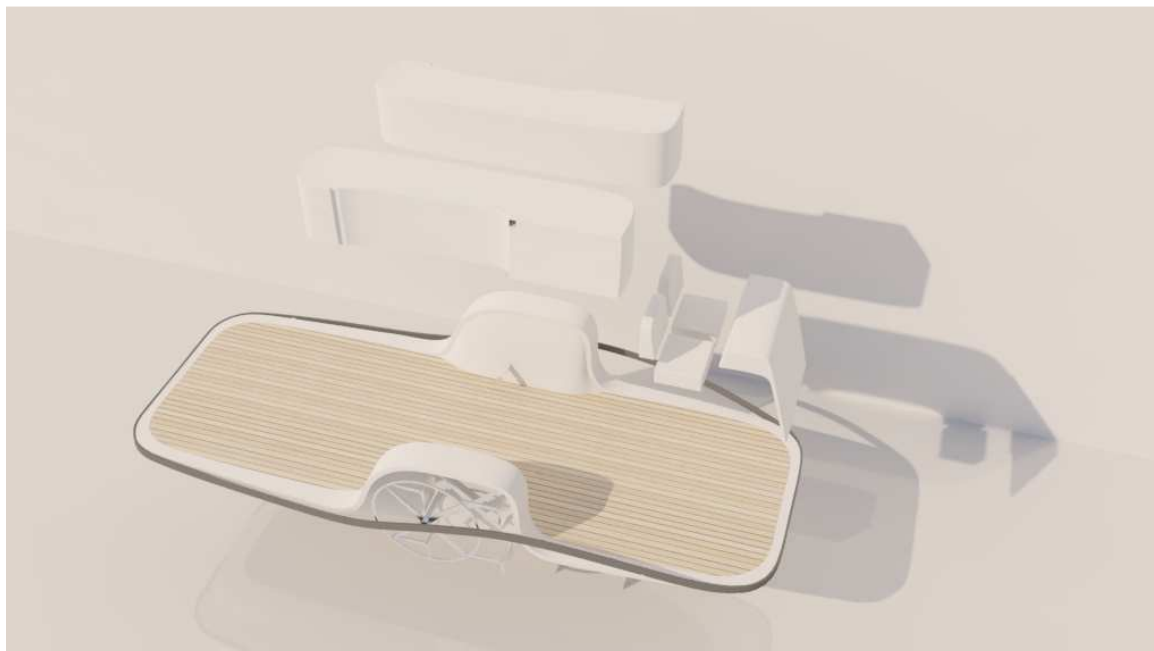
pokładzie, miejsce do opalania, stanowisko do łowienia ryb, piknikowanie na pokładzie. Chcąc przypisać wszystkie te funkcjonalności jednej łodzi, musiałabym stworzyć bardzo duży – w skali kanału – obiekt. Przy zachowaniu postulatu minimalizmu odnoszącego się do minimalnej ingerencji w środowisko przyrodnicze i otoczenie kanału, byłoby to rozwiązanie nietrafione. Ponadto, przedstawienie jednego „słusznego” rozwiązania, miałoby znamiona dyktatu, a nie rozważań projektowych w kontekście całego modelu koncepcji turystycznej. Jeżeli rozważana jest eksploatacja tak specyficznego typu akwenu, to potrzebne są raczej obiekty pływające, które powinny zawierać dwa zbiory cech: cechy wspólne (napęd i wymiary) oraz zróżnicowane, czasem zazębiające się funkcje i dodatkowe elementy. Wielowariantowość łódki nie ogranicza w żaden sposób możliwości turystyki, a przeciwnie – rozwija je, umożliwiając lepsze dopasowanie jednostki pływającej do indywidualnych potrzeb.

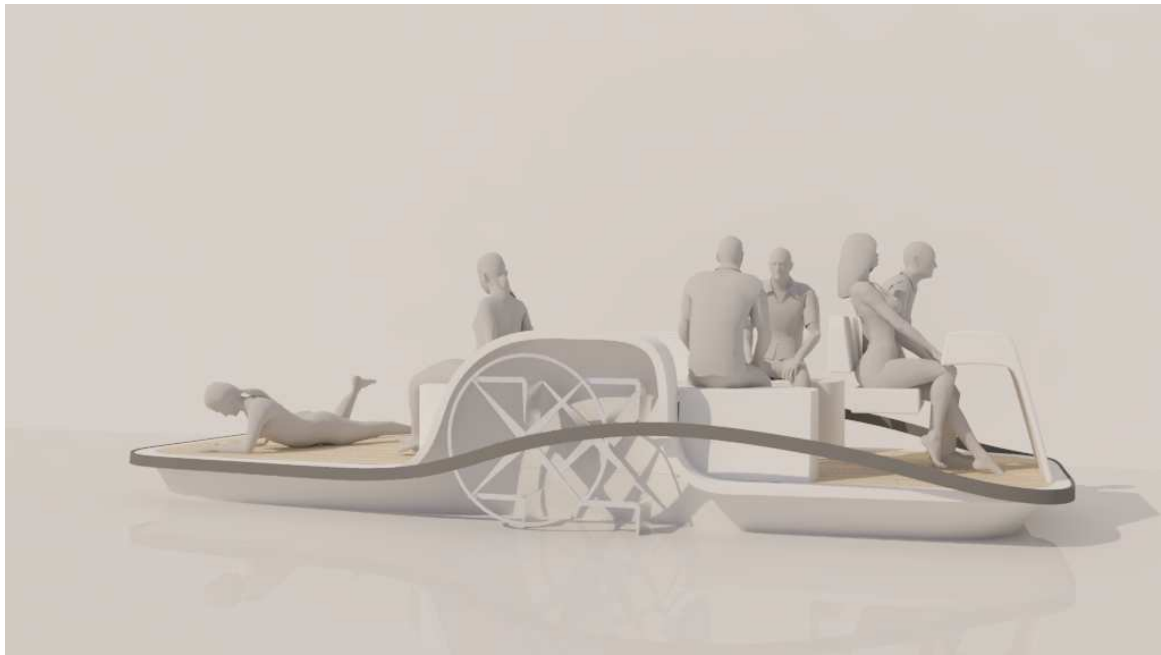
Założeniem moim, jako projektanta, jest wskazanie, co projektować na ten akwen – jakie funkcje, jaki charakter wizualny będzie najlepszy dla Kanału Elbląskiego, na jakie cechy zwrócić uwagę – nie zaś stworzenie jednego konkretnego projektu łodzi. Dlatego poniższe studium przedstawia szkicowe propozycje typoszeregu obiektów pływających o różnych funkcjach i cechach, w zależności od potrzeb i oczekiwań użytkowników. Wszystkie wersje mają tę samą długość i szerokość, taki sam napęd i sterówkę. Również żadna z koncepcji nie zawiera toalety i kambuzu¹³¹.

¹³¹ Kuchnia na statku

Wersja nr 1: „łódź na 3 godziny”

Długość całkowita: 6.1 m, szerokość: 2.6 m, wysokość od linii wodnej: około 1.1 m





Jest to najprostsza, podstawowa wersja jednostki pływającej. Składa się właściwie wyłącznie z płaskodennego kadłuba przypominającego pływającą prostokątną platformę o nieco zwężających się, zaokrąglonych krawędziach. Na środku kadłuba, z lekkim przesunięciem w stronę dziobu¹³², umieszczone są obudowane od góry i od strony pokładu koła łopatkowe, tworzące wyraźne wzniesienie w profilu łodzi i zarazem będące jedynym elementem nadburcia¹³³. Rozwiązanie to jest nawiązaniem do klasycznych parowych bocznokółowców, które w czasach świetności kanału pływały po całym świecie, nostalgicznym elementem ze stylistyki retro, kontrastującym z nowoczesnym charakterem obiektu. Dodatkowo, obudowa koła swoim kształtem podkreśla specyficzną dla tego modelu dwuosiowość. Pokład znajduje się na wysokości około 30 cm nad linią wody, dzięki czemu z łatwością można wsiadać i wsiadać na nabrzeżach kanału, które mają zbliżoną wysokość. Dookoła całego kadłuba biegnie poziomo ułożona odbojnica, która na wysokości kół łopatkowych wygina się w lekki łuk, aby sięgnąć osi koła. Nie tylko chroni ona kadłub i koła przed uszkodzeniem, ale zarazem stanowi element dekoracyjny. Dzięki odbojnicy można cumować przy nabrzeżu

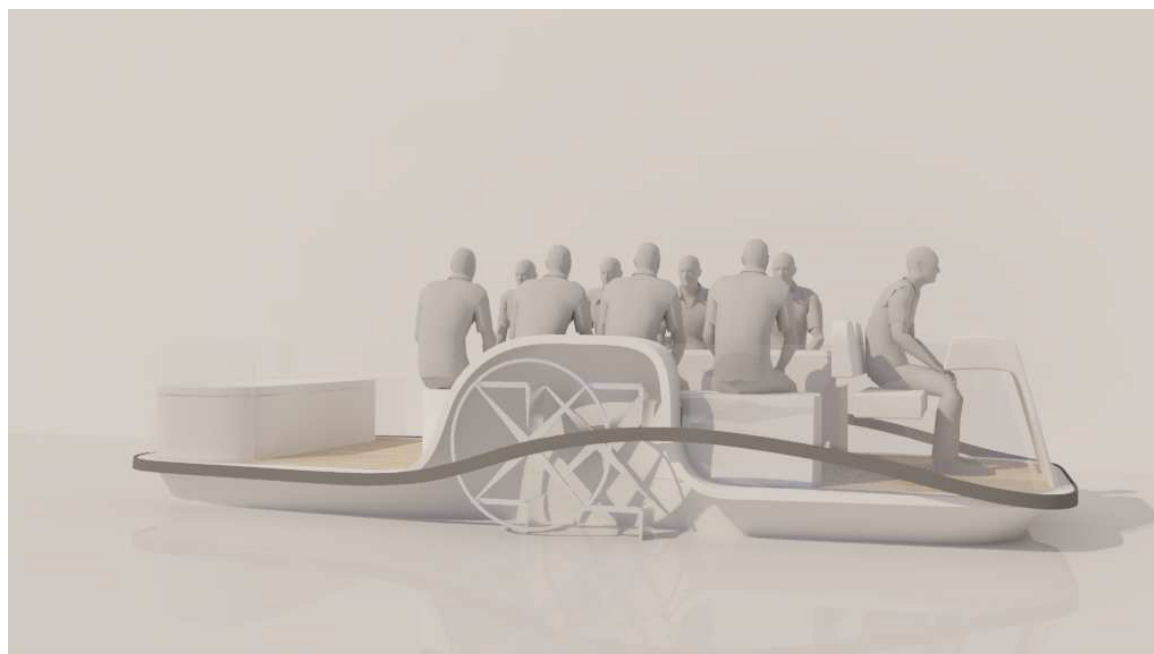
¹³² Prząd statku

¹³³ Pionowe przedłużenie burty

longsidem¹³⁴, ale także dziobem lub rufą¹³⁵. W części dziobowej znajduje się sterówka z miejscem dla sternika oraz drugim miejscem obok dla osoby towarzyszącej, a za nimi miejsca do siedzenia ustawione wzdłuż osi PS na obu burtach¹³⁶. Cała część rufowa przeznaczona jest do wypoczywania i opalania się na pokładzie. Pod siedziskami znajdują się bakisty¹³⁷, w których można schować zabrane ze sobą rzeczy, a także niezbędne elementy wyposażenia łodzi, jak kapoki, cumy czy kotwice. Bakisty znajdują się także pod pokładem w części rufowej. Wersja ta służy do odbywania krótkich 2-3-godzinnych wycieczek, przy ładnej pogodzie – brak w niej zadaszenia i osłony od wiatru. Taki otwarty charakter jednostki i brak barier między pasażerami a naturą zwiększa możliwość sensorycznego doświadczania otoczenia, przede wszystkim przyrody, wszystkimi zmysłami. Łącznie na pokładzie może się znajdować maksymalnie 12 osób wraz ze sternikiem.

Wersja nr 2: „łódź piknikowa”

Długość całkowita: 6.1 m, szerokość: 2.6 m, wysokość od linii wodnej: około 1.1 m



¹³⁴ Wzdłuż osi statku, burtą do nabrzeża

¹³⁵ Tył statku

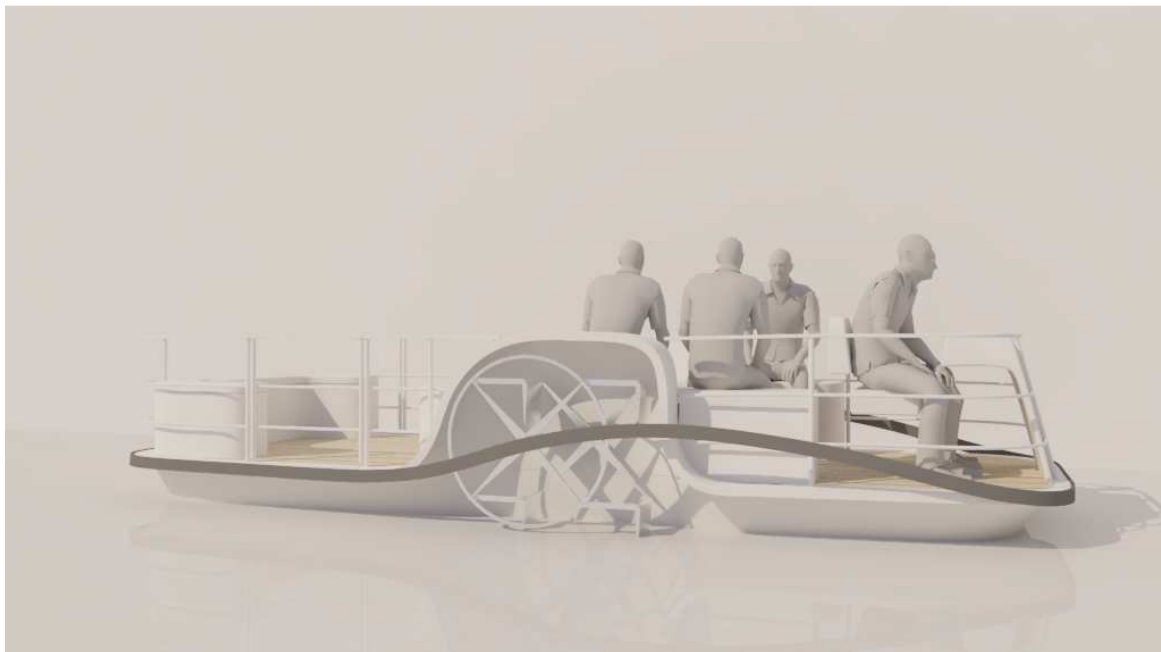
¹³⁶ Bok statku

¹³⁷ schowki

Jest to wariacja na temat wersji „łodzi na 3 godziny”. Jest to ta sama „platforma” bocznokołowa o identycznym kształcie, z identyczną sterówką i przynależącymi do niej dwoma siedzeniami. Za miejscami przy sterówce znajdują się siedziska umieszczone wzdłużnie na obu burtach, na których może siedzieć maks. 8 osób. W osi PS znajduje się składany wzdłuż dłuższej osi stół, o długości odpowiadającej długości siedzisk. Na rufie może znajdować się albo dodatkowe siedzisko w kształcie litery C, albo podniesione do wysokości siedzisk miejsce do opalania i wypoczyniania, wewnątrz którego znajdują się również bakisty. Dookoła całej części dziobowej, aż do obudowy kół łopatkowych, biegnie szklana barierka, zapobiegająca wypadnięciu do wody. Na rufie barierka umieszczona jest za siedziskiem. Między siedziskami wystającymi zza obudowy kół a barierką na rufie znajduje się prześwit szerokości około 90 cm, który umożliwia łatwe wchodzenie i wychodzenie z łodzi. Wersja ta przeznaczona jest do odbywania jednodniowych wycieczek przy dobrej pogodzie (brak zadaszenia), bez możliwości nocowania na pokładzie i przewidziana jest dla 8 osób.

Wersja 3: „dziecko na pokładzie”

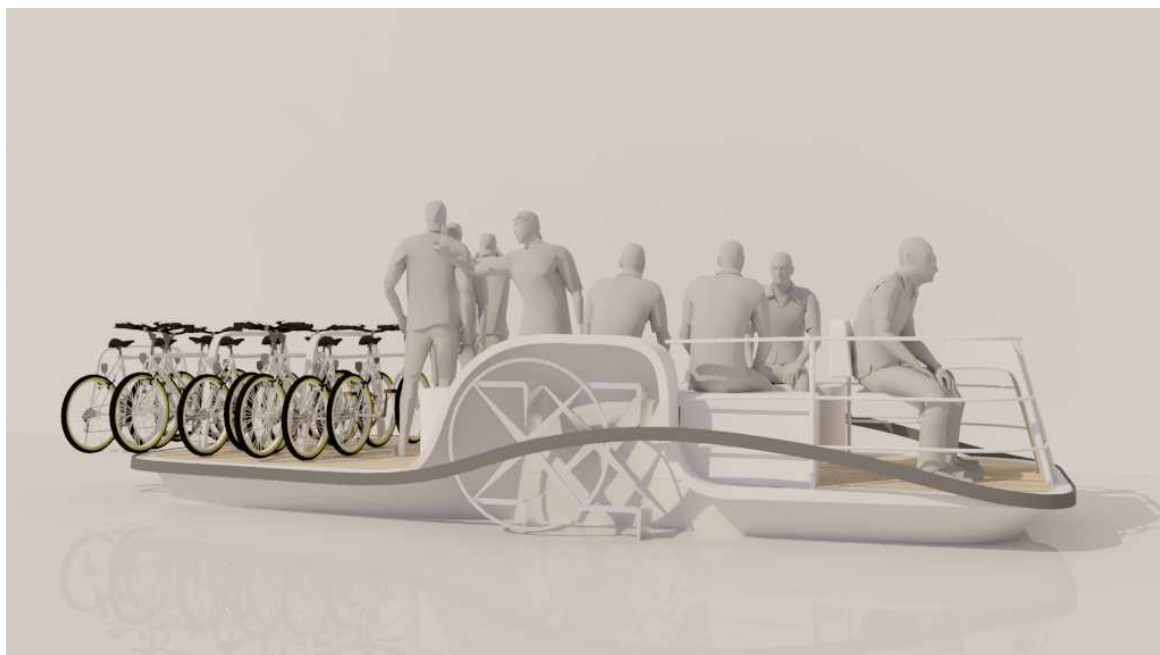
Długość całkowita: 6.1 m, szerokość: 2.6 m, wysokość od linii wodnej: około 1.1 m



Wersja ta, podobnie jak dwie poprzednie, składa się z platformy bocznokątowej ze sterówką na dziobie. W części środkowej, natomiast, znajduje się jedno duże siedzisko umieszczone w osi PS, a po obu stronach wzdłuż burt znajdują się przejścia do części dziobowej. W części rufowej znajduje się siedzisko w kształcie litery C ze stolikiem, z bakistami w siedzisku. Dookoła pokładu biegnie ażurowa barierka stalowa, z otwieraną „furtką” w części rufowej na obu burtach. Jednostka ta przeznaczona jest do jednodniowych rejsów przy ładnej pogodzie (również nie posiada zadaszenia) dla rodzin z dziećmi. Na pokładzie może przebywać jednocześnie 10 osób, włącznie z dziećmi.

Wersja 4: „łódź dla rowerzystów”

Długość całkowita: 6.5 m, szerokość: 2.6 m, wysokość od linii wodnej: około 1.1 m

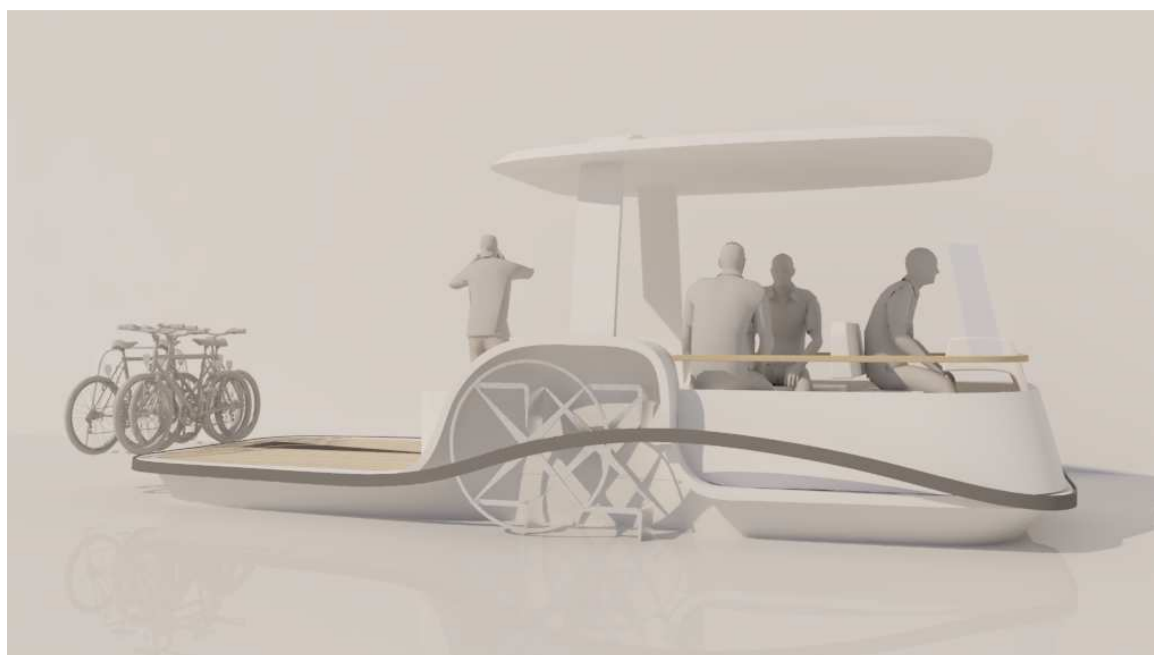


Jednostka ta przeznaczona jest dla grupy rowerzystów, chcących przemieszczać się drogą wodną między różnymi punktami, skąd będą mogli wyruszyć w trasę, by dalej zwiedzać i eksplorować okolicę rowerem. Wersja ta różni się od poprzednich tym, że barierka znajduje się tylko w części dziobowej. Za częścią sterową znajdują się dwa siedziska ustawione wzdłuż burt na wysokości kół łopatkowych, sięgające aż do siedzeń sterówki. Natomiast cała strefa rufowa przeznaczona jest do

przewożenia rowerów. Za rufą przymocowany jest element ramy służący do mocowania pojazdów. Również dwie ramy do podparcia rowerów znajdują się na pokładzie rufowym. Dla ułatwienia wprowadzania jednośladów na pokład, w części rufowej nie ma żadnej barierki. Podobnie jak w poprzednich wersjach, w siedziskach znajdują się bakisty, zamykane na zamek, aby rzeczy w nich pozostawione były bezpieczne podczas nieobecności pasażerów, jeżdżących po okolicy. Łódź ta również nie posiada zadaszenia, ani miejsca do spania. Na pokładzie może przebywać jednocześnie 10 pasażerów i 10 rowerów.

Wersja 5: „łódź na dłuższy rejs”

Długość całkowita: 6.5 m, szerokość: 2.6 m, wysokość od linii wodnej: około 2.4 m



Ostatnia z przedstawianych koncepcji jest łodzią przeznaczoną do odbywania dłuższych, kilkudniowych rejsów, dzięki której można spędzić w RKE więcej czasu i jeszcze lepiej go poznać. Ponadto, jednostka ta przeznaczona jest do pływania także przy złej pogodzie. Jak we wszystkich poprzednich wersjach, podstawą jednostki jest bocznołowa platforma ze sterówką w części dziobowej. Część ta ostonięta jest pełnym nadburciem. Aby bryła nie stała się zbyt masywna, nadburcie pełne jest jedynie do pewnej wysokości, kończąc się odstawionym w górę na

podporach relingiem. Na fragmencie nadburcia umieszczona jest owiewka w postaci szyby chroniącej sternika od wiatru i innych niekorzystnych warunków atmosferycznych. Za siedzeniami sternika znajdują się dwa siedziska długości około 2.5 m ustawione wzdłuż obu burt, które można w razie potrzeby przekształcić w koję¹³⁸. W zamykanych na zamek bakistach siedzisk można przechowywać środki ratunkowe oraz bagaż. Pod pokładem w części rufowej znajduje się zagłębiona koka. Po podniesieniu fragmentu pokładu, rozkłada się namiot, umożliwiając dostęp do koi pasażerom. Na rufie nie ma żadnej barierki, a za nią umiejscowiona jest rama do mocowania rowerów. Na wysokości kót, z pokładu wznosi się konstrukcja w formie przypominającej łuk, podtrzymująca dach o geometrii powtarzającej kształt pokładu. Łódź ta przeznaczona jest dla 4 osób z 4 rowerami.



Przedstawione powyżej koncepcje są jedynie przykładowymi kombinacjami. Zmiana układu poszczególnych elementów i wyposażenia umożliwia stworzenie dużo większej liczby wersji dedykowanych kolejnym scenariuszom użytkowym i odmiennym potrzebom turystów. Podkreślić należy, że zaprojektowane przeze mnie warianty jednostki pływającej są swego rodzaju punktem wyjściowym, po kilku latach użytkowania zaproponowanych typów łodzi mogłoby się okazać, że w

¹³⁸ Łóżko na statku

wyniku ewolucji potrzeb ludzkich i po przebadaniu preferencji użytkowników, wyniknąć może potrzeba zmiany projektu jednostki, ponieważ inny scenariusz użytkowy zyska przewagę i np. potrzebne będą jednostki dla bardziej zorganizowanych grup wycieczkowych.







Pewna szkicowość przedstawionych koncepcji, wynikająca z charakteru pracy, jest raczej wskazaniem kierunków stylistycznych i funkcjonalnych dla jednostek pływających po KE, swoistym drogowskazem wynikającym z mojej autorskiej wizji i intuicji projektanta, poprzedzonej jednakże gruntownymi badaniami akwenu i jego okolicy.



Ponieważ wprowadzenie nowego modelu turystycznego odbywałoby się, w najbardziej prawdopodobnym scenariuszu, stopniowo, wprowadzanie nowego typu ekologicznej jednostki pływającej również odbywałoby się etapami i przez pewien czas nowe obiekty musiałyby współistnieć z wycofywanymi statkami pasażerskimi. W początkowym etapie mogłyby pojawić się łódzie danego typu, np. w najprostszej wersji, na wybranym odcinku kanału, a w miarę postępu programu rewitalizacji, na kolejnych odcinkach można by wprowadzać kolejne jednostki o nieco innych funkcjach, przy założeniu, że na Kanale Elbląskim zmieści się ograniczona liczba jednostek jednocześnie. Po pewnym czasie można by zweryfikować, które rozwiązania projektowe się lepiej sprawdziły i spotkały się z większą aprobatą turystów i na tej podstawie można by kontynuować wdrażanie nowego modelu turystycznego, dodając kolejne obiekty pływające, już konkretnie odpowiadające potrzebom potencjalnych użytkowników.



6.5. Mikro przystanie: studium projektowe

„Struktura trójwymiarowa jest – lub powinna być – zaprojektowana specjalnie do swojego miejsca, również powinna się blisko i kontekstualnie odnosić do topografii, lokalnego materiału roślinnego, krajobrazu i klimatu”

Victor Papanek¹³⁹

¹³⁹ Papanek 1995, s. 75

Drugim elementem wchodzącym w skład nowego modelu turystycznego są mikroprzystanie. Zadaniem ich jest zapewnienie: miejsca odpoczynku, dostępu do sanitariatów (przede wszystkim toalety, a w niektórych miejscach również prysznic), przestrzeni do biwakowania, możliwości szybkiego naładowania baterii elektrycznie zasilanych jednostek projektowanych specjalnie z myślą o KE, wyrzucenia śmieci oraz umycia naczyń pod bieżącą wodą.



Okolice pochylni Jelenie i wsi Jelonki – działka proponowana na lokalizację mikroprzystani „Jelonki”



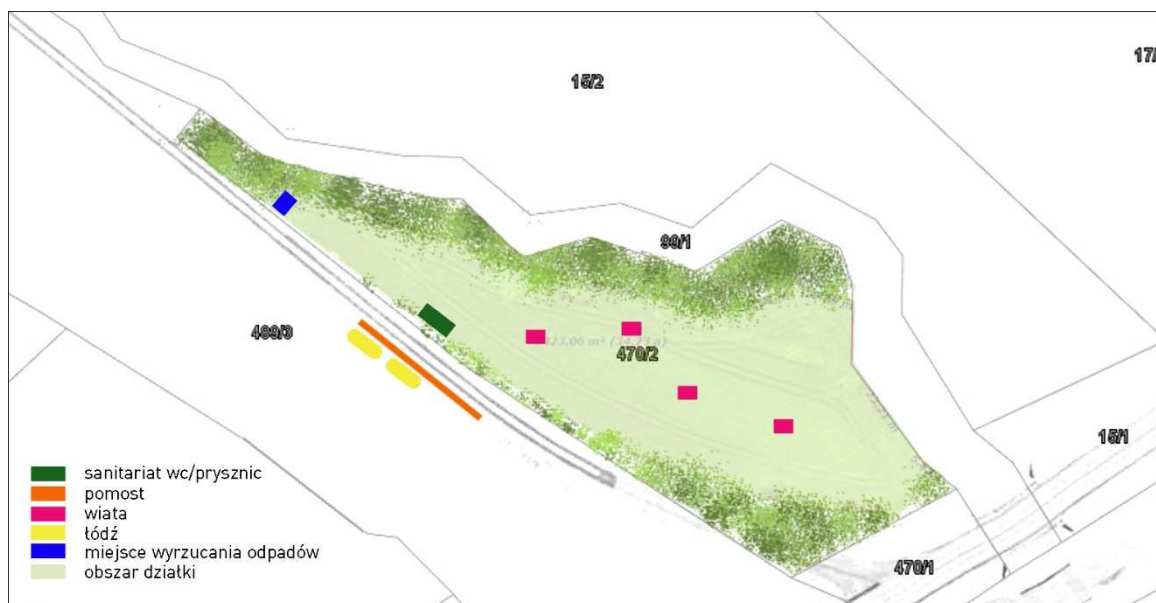
Panoramiczny widok z działki proponowanej na lokalizację mikroprzystani „Jelonki”



Plan sytuacyjny proponowanej mikroprzystani „Jelonki”, źródło: geoportal.gov.pl



Działka mikroprzystani „Jelonki” - wymiary



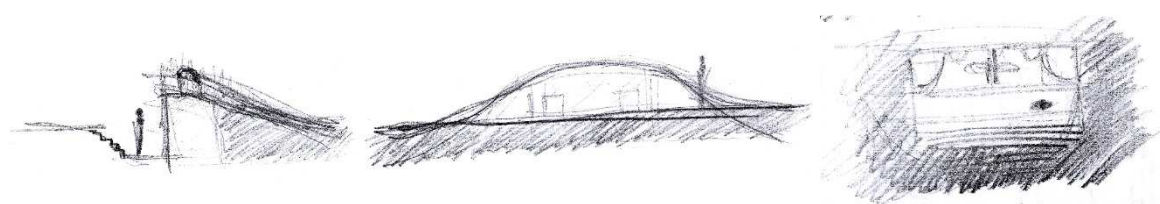
Plan przykładowego rozmieszczenia elementów przystani – mikroprzystań „Jelonki” o powierzchni 3400 m²

Głównym, a zarazem największym, elementem projektowanych przystani są sanitariaty. Projekt tego typu obiektów z założenia jest dla krajobrazu działaniem inwazyjnym, dlatego powinien zostać potraktowany – podobnie jak cała koncepcja przystani – z należytą ostrożnością i powściągliwością. Budowle tego typu nie powinny się wybijać, lecz przeciwnie – wtapiać w otoczenie.

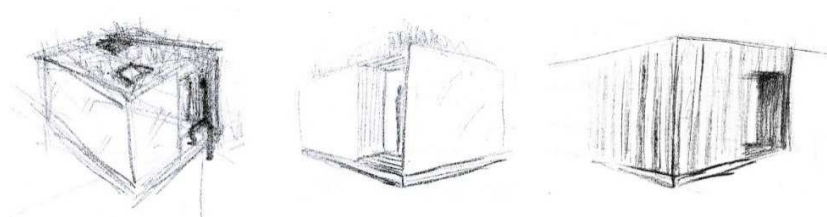
Przed przystąpieniem do projektowania, studiowałam różne naturalne materiały i techniki budowlane, kierując się myślą Victora Papanaka, że „metody budowlane powinny być łagodne dla środowiska. Naturalne i najlepiej lokalne materiały powinny być używane w miarę możliwości. Lista materiałów zarówno konstrukcyjnych, jak i wykończeniowych >>oddychających<<, zapewniających wymianę powietrza, ciepła i wilgotności ze środowiskiem zewnętrznym, zapewniających odpowiedni poziom jonizacji, pochłaniających większość trujących gazów, powinna zawierać naturalne (nieprzetworzone) drewno, glinę, ubitą ziemię, cegłę, korek, wełnę, bambus, trzcinę, szał, włókno kokosowe, kamień i łupek”¹⁴⁰. Pierwotna koncepcja, inspirowana tymi słowami, zakładała budowę ceglanego budynku częściowo zakopanego w gruncie i przykrytego od góry nasypem ziemi, porośniętej darnią. Cała konstrukcja, łącznie ze schodami prowadzącymi do

¹⁴⁰ Papanek 1995, s. 138

obniżonego budynku, byłaby stosunkowo duża. Tymczasem działki nad samym kanałem, m. in. te, które zostały wybrane na mikroprzystanie, są wąskie, przez co niezbyt duże. Po zastanowieniu odrzuciłam więc taki pomysł.



Kolejna koncepcja zakładała projekt budynku o konstrukcji szkieletowej drewnianej lub stalowej. Aby obiekt, będący elementem obcym, harmonizował z otoczeniem, ściany zewnętrzne miały być częściowo pokryte impregnowanymi deskami z drewna iglastego: modrzewiowymi lub sosnowymi¹⁴¹ (które z czasem naturalnie by się starzały i szarzały), a częściowo – zwłaszcza od strony zwróconej ku wodzie – blachą stalową polerowaną na „efekt lustra”, aby odbijała okoliczny krajobraz i sprawiała, że budynek stałby się prawie niewidoczny. Natomiast konstrukcja dachu zielonego miała być porośnięta lokalnymi gatunkami łąkowymi. Jednak przy tej, jak również poprzedniej wersji, należało rozpatrzyć problem sezonowości. Sezon turystyczny trwa na Kanale Elbląskim od maja do września – w tym okresie uruchomione są pochylnie i na akwenie pojawiają się jednostki pływające. Wiosną i jesienią, przy dobrej pogodzie, w RKE spotkać można rowerzystów. Zimą natomiast, kanał jest „nieczynny” i pusty. Można przyjąć, że w tym czasie mikroprzystanie nie będą wykorzystywane i budynki sanitariatów również, skąd zrodziła się kolejna koncepcja.

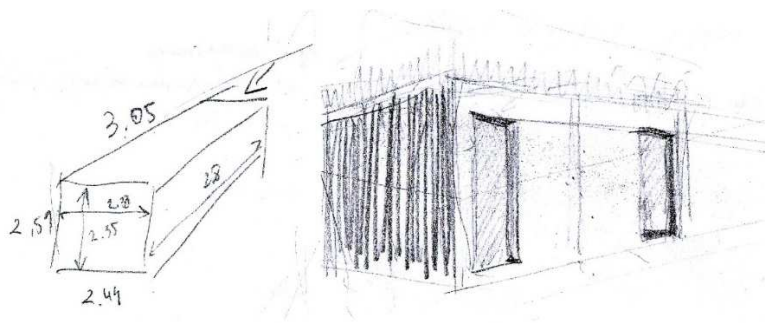


¹⁴¹ Jako nawiązanie do rosnących w okolicy borów sosnowych

Trzecia, ostateczna wersja zakłada, że zamiast budynku posadowionego trwale, można wykorzystać kontenery transportowe, które z łatwością można wywieźć na zimę, aby nie niszczały. W tym celu proponuję wykorzystać używane kontenery transportowe, co pozwoli dać im drugie życie w ramach *upcyclingu*¹⁴², zmniejszając zarówno ilość odpadów, jak i ilość materiałów wykorzystywanych w produkcji pierwotnej. Projekt ten zakłada takie samo wykończenie zewnętrzne, jak w poprzedniej wersji – boki i tył kontenera mają być pokryte deskami naturalnie starzejącego się drewna iglastego (impregnowanego modrzewia lub sosny), zaś zwrócony w stronę wody front – blachą stalową wypolerowaną do lustrzanego połysku, odbijającą najbliższe otoczenie i niebo. Zarówno blacha, jak i deski drewniane zakrywać będą izolację termiczną, np. z twardych płyt piankowych PIR¹⁴³. Dach natomiast pokryty będzie, jak w poprzedniej wizji, darnią z lokalnej roślinności łąkowej, na której fragmencie umieszczone będą panele fotowoltaiczne służące do zasilania wewnętrznego oświetlenia ledowego uruchamianego za pomocą czujnika ruchu. W mojej ocenie, w ten sposób osiągnięty zostanie założony cel jak najmniejszej ingerencji infrastruktury turystycznej w pejzaż, a zarazem wypełni to założenia postulatu zrównoważonego rozwoju i umożliwi recykling kontenerów wycofanych z transportu. Jednocześnie rozwiązanie to zapewnia minimalną ingerencję w podłoże, jak też rozwiązuje problem sezonowego wykorzystywania przystani i konieczności dozoru obiektu poza sezonem – taki kontener można po prostu wywieźć po zamknięciu pochylni, zmagazynować na czas zimowy, a kolejną wiosną zainstalować na nowo.

¹⁴² forma przetwarzania wtórnego odpadów, w wyniku którego powstają produkty o wartości wyższej, traktowane jako wartościowe surowce (wikipedia.org)

¹⁴³ Poliizocyanuran



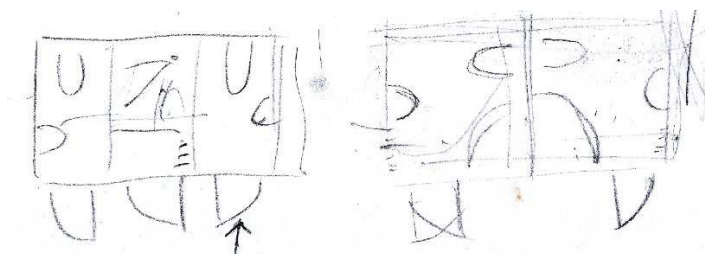
Każdy obiekt wyposażony będzie w wentylację grawitacyjną, dodatkowo w każdej toalecie i prysznicu pod sufitem umieszczone będą niewielkie prostokątne okna zapewniające dodatkową wentylację i przewiew, tak istotne w czasie letnich upałów. We frontowej ścianie znajdować się będą dwie albo trzy pary drzwi, umiejscowione w zależności od przyjętego układu funkcjonalnego. Drzwi również pokryte będą lustrzaną blachą, lecz ze względu na izolację zewnętrzną, będą nieco cofnięte.

Według założenia, głównym źródłem zasilania urządzeń (przede wszystkim podgrzewacza wody, ale też ładowarki do baterii, w które wyposażone są projektowane jednostki pływające) będzie prąd z sieci od lokalnego operatora energetycznego, dostarczony za pomocą ułożonych pod ziemią przewodów. Wspomniane wyżej panele fotowoltaiczne na dachu pełniły będą natomiast funkcję zasilania dodatkowego, aby zmniejszyć zapotrzebowanie za energię sieciową, co pozwoli zmniejszyć koszty eksploatacji, a zarazem choć częściowo wykorzystać odnawialne źródła energii.

W projekcie zdecydowałam się ponadto doprowadzić wodę z lokalnej sieci wodociągowej, wykorzystując bliskość posadowienia mikroprzystani do istniejących już sieci tego typu. Alternatywą byłoby korzystanie ze studni głębinowej w mikroprzystaniach bardziej oddalonych od osiedli ludzkich.

Z kolei problem odprowadzenia nieczystości rozwiązałam poprzez wykorzystanie szamba. Pierwotnym pomysłem było wybudowanie ekologicznych mikrooczyszczalni rozsączających, jednakże ze względu na bliskość naturalnych zbiorników wodnych oraz kanału (którego brzegi nie są utwardzone i zaizolowane), obecne przepisy wykluczają takie rozwiązanie.

Projektując obiekty małej architektury, pod uwagę wzięłam dwa typy kontenerów: 10ft i 20ft¹⁴⁴, oba w wersji high cube, czyli o zwiększonej wysokości w stosunku do standardowej, około 2.6 m. 10ft to kontener długości ok 3 m, a 20ft – około 6 m. Szerokość obu typów kontenerów jest taka sama i wynosi około 2.5 m, natomiast ich wysokość to ok 2.9 m. Wymiary wewnętrzne kontenerów są nieco mniejsze.



Kontener 10ft może zostać wykorzystany na różne sposoby:

Wersja 1	kontener podzielony zostaje na pół i w jednej części może znajdować się toaleta, a w drugiej prysznic, oba o identycznych wymiarach	
Wersja 2	kontener podzielony zostaje tak samo, jak powyżej, ale zamiast prysznic, proponuję dwie toalety – damską i męską	
Wersja 3	w części, o szerokości ok 1.8 m znajduje się toaleta przystosowana dla osoby poruszającej się na wózku inwalidzkim, a w drugiej części, o szer. około 90 cm znajduje się prysznic	

Propozycja podziału kontenera 20ft:

¹⁴⁴ Długości 10 stóp i 20 stóp

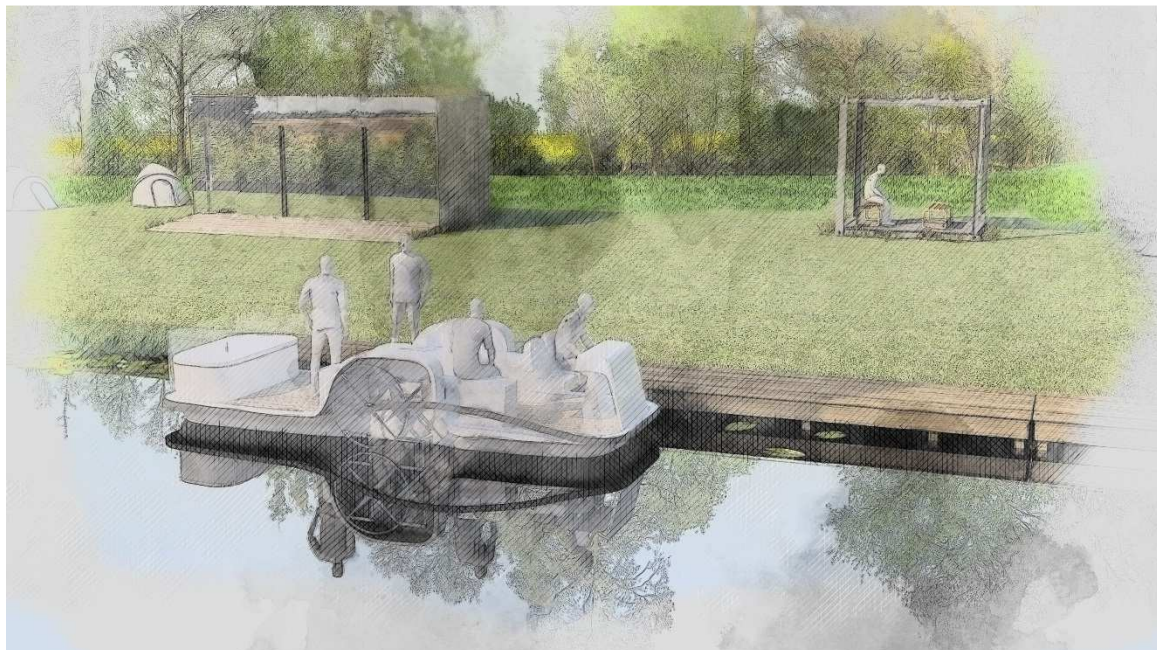
<p>Wersja 1</p>	<p>kontener podzielony na trzy części, odpowiednio szerokości 2, 2 i 1.5 m. w jednej z większych części znajduje się toaleta dostępna dla osoby poruszającej się na wózku inwalidzkim, w drugiej prysznic – również przystosowany wymiarami dla osób z ograniczoną sprawnością, natomiast w trzeciej części znajduje się druga toaleta. Dodatkowo z tyłu kontenera, na szerokość ok 2 m za środkową częścią, znajduje się zadaszona nisza, w której umieszczony jest zewnętrzny zlew do mycia naczyń</p>	
<p>Wersja 2</p>	<p>kontener podzielony na dwie równe części, gdzie w każdej znajduje się łazienka z toaletą, prysznicem i umywalką dostępna dla osoby poruszającej się na wózku inwalidzkim. Z tyłu kontenera, znajduje się zlew do mycia naczyń</p>	

Różne typy sanitariatów mogą być zlokalizowane na różnych mikroprzystaniach – np. na niektórych przystaniach może znajdować się sanitariat przystosowany dla osób z ograniczoną sprawnością, a na innych nie. Również nie na każdej przystani znajduje się będzie prysznic. Zróznicowanie to może wynikać z częstotliwości odwiedzin danego miejsca oraz jego popularności, jako miejsca noclegowego, a także wielkości działki danej przystani, od której będzie zależała liczba łodzi, mogąca jednocześnie cumować przy kei.



Kolejnym elementem mikroprzystani, są wiaty piknikowe, których konstrukcja również bazuje na kontenerach transportowych 10ft. Z kontenerów tych usunięte zostają boczne ściany z blachy trapezowej oraz wrota – wykorzystywana jest sama rama z belkowaną podłogą. Pokrycie podłogi stanowić będzie drobny żwir, najlepiej z lokalnej żwirowni, dzięki czemu będzie można na nim postawić grilla lub kuchenkę gazową. Takie pokrycie zgodne jest z ideą stosowania materiałów naturalnych, lokalnego pochodzenia i lepiej wpisujących się w otoczenie, niż powszechnie stosowany beton. Dach natomiast, podobnie jak w sanitariatach, pokryty będzie darnią z lokalnej roślinności łąkowej. Sama rama wiaty może zostać osłonięta drewnem, pokryta blachą lustrzaną lub też pomalowana lustrzaną farbą w celu ukrycia jej w krajobrazie. Wedle założenia projektu, wiaty z jednej strony nawiązują do wykończenia i formy sanitariatów, z drugiej zaś mają maksymalnie wtopić się w otoczenie, aby nie zakłócać piękna okolicznej przyrody. Wiaty wyposażone będą w proste drewniane siedziska i stół. Pojedyncza wiaty stanowić będzie swego rodzaju moduł, pozwalający na multiplikację i dowolne zestawianie, w zależności od potrzeb i wielkości działki pod mikroprzystanią. Podkreślić należy, iż proponowane rozwiązania wiat są moją propozycją wpisującą się w ducha *upcyclingu*, poszczególne jednostki administracyjne zarządzające poszczególnymi

mikroprzystaniami miałyby w tym zakresie pewną dowolność i mogłyby wybrać sposób wykończenia wiaty, co również mogłoby zapewnić odróżnialność przystani.



7. Podsumowanie i wnioski

Powyższe propozycje funkcjonalno - stylistyczne stanowią podsumowanie badań i analiz przeprowadzonych przeze mnie w trakcie studiów doktoranckich. Cechuje je ogólność i szkicowość, jednakże jest to działanie celowe - stanowią one zbiór wytycznych, które mają sugerować kierunek rozwoju projektu mikroprzystani, tras wycieczek i sieci jednostek pływających, uwzględniający wpływ szeroko rozumianego krajobrazu, a także zamierzonych funkcji. Nakreślone przeze mnie szkice wyrażają nadrzędną ideę projektową, nie są jednak propozycjami skończonymi. Przyjęte założenia nadają moim propozycjom charakter otwarty, ich uzupełnieniem mogłaby być np. aplikacja na smartfony wskazująca możliwe trasy wycieczek i identyfikująca lokalne atrakcje. Podkreślić w tym miejscu należy, że wachlarz zadań tak rozbudowanego zespołu zdecydowanie przekracza ramy niniejszej rozprawy, a do stworzenia kompletnego projektu niezbędna jest praca całego zespołu projektowego, składającego się ze specjalistów wielu dziedzin i branż.

Przedstawiona w pracy koncepcja nowego modelu turystycznego dla RKE wynika z pogłębionej analizy fenomenu wybranych podobnych kanałów żeglownych na świecie. Wszystkie one stanowią ogromną wartość lokalną, społeczną i wymagają troski, wręcz pietyzmu, by zachować ich unikalny charakter – należy podchodzić do nich ostrożnie, unikając drastycznych działań. Koncepcją tą proponuję przewrót w myśleniu o tego typu obiektach w Polsce, w mocnym odniesieniu do tendencji światowych. Inkorporacja sprawdzonych sposobów postępowania ze świata daje mi podstawę, aby stwierdzić, że podjęte przeze mnie decyzje mają szansę odnieść zamierzony skutek – doprowadzą do ożywienia regionu, umożliwią jego poznanie szerszej publiczności, wykreują nową atrakcję turystyczną, uosabiającą ideę *slow tourismu*.

8. Bibliografia

8.1. Źródła cytowane

Baranowski A., *Projektowanie zrównoważone w architekturze*, Gdańsk: Wydawnictwo Politechniki Gdańskiej 1998.

Bogdanowski J., *Architektura krajobrazu*, Warszawa – Kraków: Państwowe Wydawnictwo Naukowe 1981.

Bogdanowski J., *Kompozycja i planowanie w krajobrazie kulturowym*, 1976.

Bogdanowski J., *Kulturowy krajobraz zabytkowy i problemy jego ochrony*, [w:] *Ochrona Zabytków* 51/1 (200), s. 4-13, 1998.

Burton A. *The great days of the canals*, Londyn: David & Charles 1989

Chmielewski T. J., *Systemy krajobrazowe. Struktura – funkcjonowanie – planowanie*, Warszawa: Wydawnictwo Naukowe PWN 2012.

Dziewulski J., *Wiadomości o jachtach żaglowych*, Warszawa: Oficyna Wydawnicza Alma-Press 2001.

Elkington, J. *Triple bottom line: Does it all add up?*,

online:

<http://kmhassociates.ca/resources/1/Triple%20Bottom%20Line%20a%20history%201961-2001.pdf> [dostęp: 27.09.2020].

Gałązka, D., Skrobot, W., Szarzyńska, A. *Wzgórza Dylewskie. Geologia. Krajobraz. Antropologia przestrzeni*, Olsztyn: Wydawnictwo Mantis 2015.

Hoły-Łuczaj M., *Rosi Braidotti. The Posthuman*. [w:] ARGUMENT: Biannual Philosophical Journal, vol. 4 (1/2014), Kraków: Wydawnictwo Naukowe Uniwersytetu Pedagogicznego w Krakowie 2014, s. 181-188.

Iława. Z dziejów miasta i powiatu, Olsztyn: Pojezierze 1972

Ireland's Waterways – Map and Directory, red. Ruth Delany, Seyssinet: Euromapping: 2006.

Jezioro Druzno. Monografia przyrodnicza, red. C. Nitecki, Olsztyn: Wyd. Mantis 2013.

Kondracki J., *Geografia regionalna Polski*, Warszawa: Wydawnictwo Naukowe PWN 2000.

Kowalski R., Wawrzyński C., *150 lat Kanatu Ostróda-Elbląg*, Olsztyn: Edytor „WERS” 2010.

Kulczyk S., *Krajobraz i turystyka. O wzajemnych relacjach*, Warszawa: Uniwersytet Warszawski 2013.

- Lipińska B., *Żuławy Wiślane - ochrona i kształtowanie zabytkowego krajobrazu*, Nowy Dwór Gdański, Gdańsk: Stowarzyszenie Żuławy 2011.
- Matuszek M., Rodziewicz M., Sokółowski J., *Park Krajobrazowy Wzgórz Dylewskich*, Jerzwałd: Zespół Parków Krajobrazowych w Jerzwałdzie 2000.
- McKean A., Lennon J., *Tourism and Scotland's canals. A twenty-first century transformation*, Londyn: Routledge 2017.
- Mikos von Rohrscheidt A., *Turystyka Kulturowa – wokół definicji*, Poznań: AWF Poznań 2008.
- Mikos von Rohrscheidt A., *Turystyka kulturowa. Fenomen, potencjał, perspektywy*, Poznań: Wydawnictwo KulTour.pl 2016.
- Morąg. Z dziejów miasta i powiatu*, red. H. Jaworska i M. Lossman, Olsztyn: Pojezierze 1973.
- Myga-Piątek U., *Krajobrazy kulturowe. Aspekty ewolucyjne i typologiczne*, Katowice: Uniwersytet Śląski 2012.
- Nyka L., *Experiencing historic waterways and water landscapes of the Vistula River Delta*, Londyn: Routledge 2017.
- O'Neal C., *Erie Canalway Trail to be completed by 2020!*, Inland Waterways International 2018.
- Ostróda. Z dziejów miasta i powiatu*, red. E. Kulig, Olsztyn: Pojezierze 1976.
- Papanek V. *The Green Imperative. Natural Design for the Real World*. Nowy Jork: Thames and Hudson 1995.
- Passarge, L. *Z wiślanej delty. Tczew, Gdańsk, Żuławy, Malbork. Szkice z podróży 1856*, Gdańsk: Wydawnictwo Oskar 2016.
- Patoczka P., *Mała architektura we wnętrzach krajobrazu*, Kraków: Wydawnictwo Politechniki Krakowskiej 2012.
- Powiat elbląski, przyroda i historia*, red. A. Kotliński, Bydgoszcz: TEKST 2000.
- Prideaux B., *Canals: an old form of transport transformed into a new form of heritage tourism experience*, Londyn: Routledge 2017.
- Report of the World Commission on Environment and Development: Our Common Future*, red. G. H. Brundtland
online: <https://sustainabledevelopment.un.org/content/documents/5987our-common-future.pdf> [dostęp 4.10.2020].
- Sawicki G., *Ostoja ptaków Lasy Iławskie*, Warszawa: Wydawnictwo ASKON 2003.

Strykiewicz T., *Krajobraz antropogeniczny, przestrzenie kreatywne a turystyka*, Sosnowiec: Komisja Krajobrazu Kulturowego PTG 2010.

Tuan Y., *Przestrzeń i miejsce*, Warszawa: Państwowy Instytut Wydawniczy 1987.

Tuan Y., *Thought and Landscape: The Eye and the Mind's Eye*, [w:] *The Interpretation of Ordinary Landscapes*, D.W. Meinig, (red.), Nowy Jork: Oxford University Press 1979, s. 89-102

Vallerani F., *Recreational countryside and the riverscape aesthetic: Northwest Croatia hydrography as a sustainable tourism destination*, Londyn: Routledge 2017.

Waterways and The Cultural Landscape, red. F. Vallerani, F. Visentin, Londyn: Routledge 2017.

Wleklińska J., *Kanałem Elbląskim do Syracuse*

online: <http://navicula.org.pl/332-kanalem-elblaskim-do-syracuse> [dostęp 18.12.2020].

Zumthor P., *Myślenie architekturą*, Kraków: Karakter 2010.

8.2. Pozostałe źródła

Baranowski A., *Projektowanie zrównoważone w architekturze*, Gdańsk: Wydawnictwo Politechniki Gdańskiej 1998.

Bell S., *Design for Outdoor Recreation*. Spoon Press: Londyn 2005.

Berge B., *The Ecology of Building Materials*. Oxford: Architectural Press 2001.

Braidotti R., *Po człowieku*, Warszawa: Wydawnictwo Naukowe PWN 2014.

Florida R., *The Rise of the Creative Class*, [w:] *The Washington Monthly*, Vol. 34 nr 5, Waszyngton: 2002, s. 15-25.

Florida R., *The Rise of the Creative Class, Revisited*, Nowy Jork: Basic Books 2012.

Sponberg E. W., *Recycling Dead Boats*, [w:] *Professional Boatbuilder*, nr 60, Brooklin: WoodenBoat Publications, Inc. 1999, s. 44-55.

Tuan Y., *Topophilia*, Nowy Jork: Columbia University Press 1974.

wywiad własny z prezesem Stowarzyszenia Miłośników Kanału Elbląskiego Navicula monitorującego stan kanału 2019r.

Wood M., *The Unresolved Afterlife of Composite-Built Boats*, [w:] *Professional Boatbuilder*, nr 163, Brooklin: WoodenBoat Publications, Inc. 2016, s. 82-95.

8.3. Źródła online:

<http://www.ivorbittle.co.uk/8.%20Paddle%20wheel/Front%20page%20for%20section%208.htm> [dostęp: 21.12.2016]

<http://www.timberships.fora.pl/pytania-odpowiedzi-polemiki,18/kola-lopatkowe-jako-naped-okretow-i-statkow,247.html> [dostęp: 19.12.2016]

<http://www.rzgw.gda.pl/cms/site.files/file/zegluga/warzeglRZGW.pdf> [dostęp: 24.03.2021]

<https://www.portel.pl/wiadomosci/wpuszczeni-w-kanal-czyli-pechowe-kolo-w-olesnicy/99414> [dostęp: 25.01.2021]

<http://navicula.org.pl/o-nas/kanal-elblaski/328-ta-niedziela-bedzie-wolna> [dostęp: 25.01.2021]

<http://navicula.org.pl/o-nas/kanal-elblaski/338-awaria-pochylni-jelenie> [dostęp: 25.01.2021]

<https://www.wody.gov.pl/o-wodach-polskich/informacje-ogolne> [dostęp: 25.01.2021]

Streszczenie

Przedmiotem niniejszej rozprawy doktorskiej jest ożywienie ruchu turystycznego w rejonie systemu wodnego Kanału Elbląskiego i jego integracja z terenami położonymi wzdłuż drogi wodnej poprzez zastąpienie istniejącego modelu turystycznego nowym – który pozwoliłby optymalnie korzystać z uroków i atrakcji oferowanych przez region. Wybór tego akwenu nie jest przypadkowy. Jest to unikalny na skalę Polski system połączonych ze sobą kanałów i jezior, a dzięki zastosowanej unikatowej dziewiętnastowiecznej technologii ułatwiającej pokonywanie znacznych różnic wysokości terenu: pochylni, jest on również wyjątkowy na skalę światową. Akwen ten ma wielki potencjał – choć zaniedbany przez dziesięciolecia, uległ procesowi renaturalizacji – pojawiły się endemiczne gatunki roślin, oraz nowe, dla których warunki nad kanałem okazały się dogodne do rozwoju.

Założeniem pracy jest wykazanie, że przyjęcie nowej koncepcji turystycznej, mającej na celu ożywienie regionu możliwe jest jedynie w przypadku poszanowania przez projektanta samego miejsca, jego otoczenia, zastanej przyrody, ale też kultury i tradycji. W rozwinięciu przyjętej tezy, praca obejmuje rozważania nad istotnymi dla praktyki projektowej pojęciami: *krajobraz*, *turystyka*, *turystyka kulturowa* i *zrównoważony rozwój* oraz *slow tourism*. Studia bibliograficzne, badania terenowe i własne obserwacje, a także powzięte przeze mnie badania porównawcze wybranych dotychczas zrealizowanych projektów rewitalizacji kanałów żeglownych na świecie, związane z wymienionymi wyżej pojęciami, służą stworzeniu założeń projektowych turystycznej infrastruktury lądowej w postaci małej architektury, które dopasowane będą do potrzeb, ale i do otoczenia, aby jak najmniej ingerować w piękno dzikiej przyrody. Koncepcja ta zakłada również studium zupełnie nowego środka transportu, dostosowanego nie tylko do specyfiki kanału, ale też potrzeb użytkowników, w tym nowego typu turystów, którzy chcieliby przyjechać w to miejsce, aby spędzić czas na kanale i mieć możliwość

zatrzymania się, aby móc zapuścić się w głąb lądu. Podkreślić należy, że stworzenie koncepcji przez projektanta działającego na polu architektury wnętrz i wzornictwa pozwala zastanowić się nad kwestiami wpływu kultury, krajobrazu, przyrody na projektowane formy, a zarazem jak projektowane obiekty wpłyną na otoczenie, w jaki sposób osiągnąć na tym polu harmonię.

Abstract