

А. Шумський,
 доктор архітектури, професор
 кафедри сучасної архітектури,
 теорії і методології дизайну/ЗУТ м. Щецин

О. Білецька-Ланчак,
 асистент кафедри ландшафтного дизайну/ЗУТ м. Щецин

МІСТО В ПАСТЦІ ЧАСУ

“Західний кордон Польщі все більше і більше спрямований на Берлін, а громадяни кажуть, що Варшава стисала Щецин у збиток. Автострада Німеччини (А6) з’єднує Щецин та Берлін і є єдиним безкоштовним шосе, що веде у Польщу...”

В. Лисяк

Постановка проблеми

Щецин є одним з тих міст, зростання яких пояснюється специфікою місць перетину важливих по всьому континенту торговельних шляхів комунікації (рис.1 А, Б). Це зокрема підтверджує П. Заремба – це тут сходяться маршрути, що з’єднують Скандинавський півострів, з частиною Європи, а також південне Балтійське узбережжя від Данії через Нідерланди, Німеччину та Польщу з Естонією і далі з Петербургом.¹

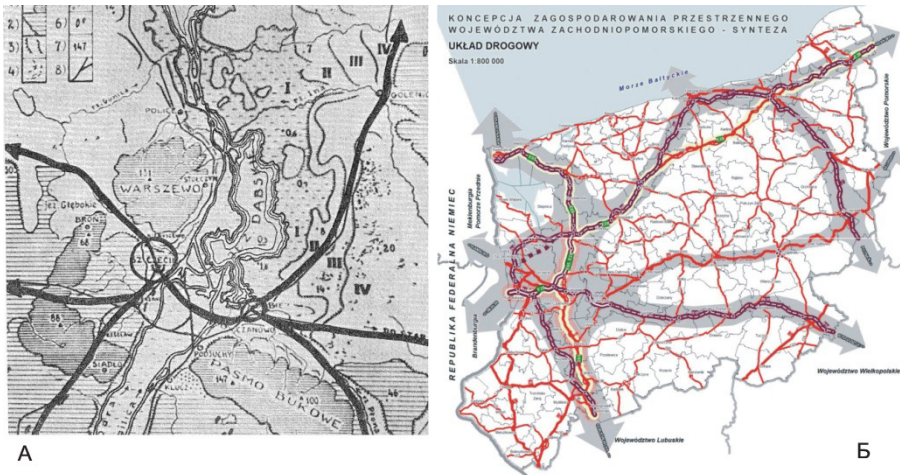


Рис. 1. Історичні маршрути руху (А) і сучасна система доріг (Б) в межах Щецина

¹ П. Заремба, Х. Орлінська. Розвиток міста Щецина. Познань 1965.

Дев'ятнадцяте століття характеризується об'єднанням Німеччини. Тим не менш, це не виключало важливу роль Щецина для Берліна і пов'язаних з річковим транспортом промислових підприємств і шахт Сілезії. Але Щецин не витримує конкуренції у вітчизняному виробництві автомобілів, стає, в першу чергу, основним адміністративним центром провінції Пруссії. Для міста, в якому порт (торгівля) і адміністрація, після Першої світової війни, стали одними з основних (хоча і не єдиними), факторами розвитку – цей час було б більш правильно називати періодом стагнації.

У 1939 році в період військової мобілізації знову відроджуються дві верфі Щецина, фінансовані контрактами на продажі військових кораблів і підводних човнів, а в новому районі Щецина – Поліцах створено сучасні промислові підприємства синтетичного палива.

Завдяки стратегічному шосе, яке зв'язувало Калінінград (Кенігсберг) з Берліном, Щецин знову відновив свою колишню популярність на карті Європи. Це дозволило гарантувати йому хороші шанси трансформуватися в процвітаючий мегаполіс в Німецькій імперії.

Так, в Постанові прусського Уряду про зміну кордонів міста від 15 жовтня 1939 року і створення «Grossstadt Штеттін» вказувалось, що у нових межах міста знаходяться 36 існуючих сільських громад, у результаті чого Щецин став третім за величиною території, (після Берліна і Гамбурга) містом Німецької імперії з населенням понад 380 000 жи-



Рис. 3. Зміни в адміністративних межах міста Щецин у період 1911–1989 рр.

телів.

В 1945 році Щецин, поряд з Гдинею та Гданськом, став одним з трьох портів у межах нових кордонів Польщі. Незабаром місто також отримало, схожий на Гданськ та Гдиню статус великого центру суднобудування.

Колишня німецька верф «Вулкан» стала протягом наступних десяти років гордістю міста, руйнівною силою для його реконструкції та розвитку. Суднобудівний завод широко відомий як «Суд-

нобудівний завод. А. Варський». У найкращий період його розвитку на заводі було зайнято більше 11000 чоловік. У змінених знову межах міста, підкреслювався статус самостійного міста (рис. 3).

В економіці, яка була названа «соціалістичною» або «державною», не економіка, а політика визначала критерії розвитку не тільки держави, але й окремих міст-центрів праці та проживання. З цієї точки зору, роль міста Щецина як прикордонного міста – великого міського центру на лівому боці річки Одер з перерваним повністю зв'язком з Берліном та не повною мірою визначеним статусом «Місто-фронт» у плані поступової інтеграції так званих Західних земель з колишньою частиною повоєнної польської території – робить його важливим і унікальним перевалочним пунктом соціалістичної Чехословаччини. Незважаючи на відсутність прямого доступу до Росії, стратегічне розташування Щецина і прилеглої до нього території на лівому боці річки Одер зробили його класичним з військової точки зору полігоном де можливо вести військові операції бронетанкових військ без форсування річки. Схоже значення під час «холодної війни» мало місто Свіноуйсьце, де були розміщені радянські військово-морської бази.

У цей період народилося нове бачення територіального зв'язку Щецина і Свіноуйсьця в один міський організм, здатний мати кумулятивний потенціал, щоб конкурувати з великими портовими містами повоєнної Німеччини(рис.4 А, Б, В).

Наступна, більш міська, проблема полягає у необхідності просторового «перетворення» та розташування його основних доріг, що ведуть на захід і у напрямку його подальшого майбутнього розширення. Так, у першому генеральному плані 1977 була впроваджена ідея «Групи D» плану Reichowa 1940 року, що мало особливе значення в подальшому розвитку міста на південному сході (Klęskowo-Kijewo). У цьому рішенні, важливу роль відігравали фактори, суворо політичні: вони змінювали напрямок розвитку з «Заходу» на «Схід». Разом з тим більш виправданим «природним» і бажаним розвитком був напрямок на Старгард – Щецин, які були пов'язані комунікативно і економічно.

Радикальні зміни, що відбулися в Європі після 1989 року – об'єднання Німеччини і розпад комуністичного блоку, нарешті, вступ Польщі до Європейського Союзу – були наступним етапом в існуванні Щецина.

Введення вільної ринкової економіки стало помітним важилем, щоб повернутися у «європейське місто», але з абсолютно новою реальністю – повністю відмінною від попередньої.

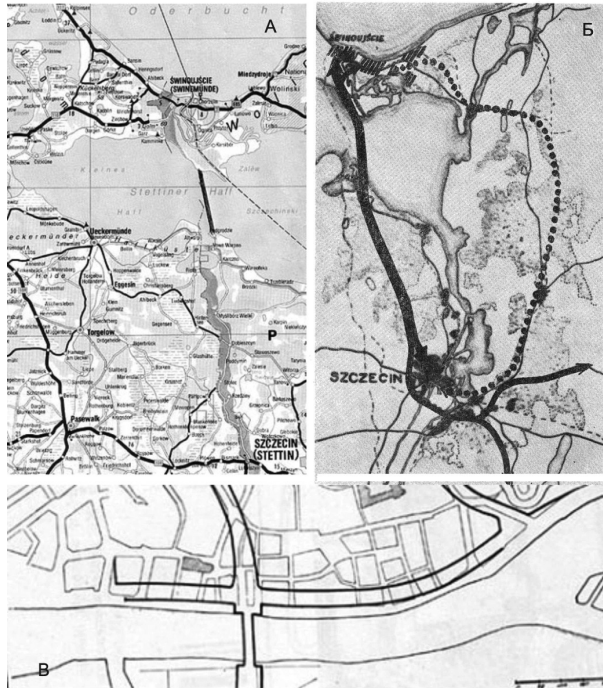


Рис. 4. Рух прямого підключення через затоку Свіноуйсьце до Щецина як «зовнішньої гавані Щецина» (Б) з посиланням на ідею 150 років тому (А) і проект так званої «Trasy nadodrzańskiej» у центральній частині міста Щецина в 1948 році (В)

Залишаючись польським містом, що підтверджується підписаним в 1999 році між Польщею і Німеччиною Договором суверенної рівності, територіальної цілісності, непорушності кордонів стати конкурентоспроможним для німецької суднобудівної промисловості та німецьких портів.

Сьогодні Щецин, позбавлений своїх основних промислових підприємств, які до теперішнього часу були гарантією його стабільного розвитку, ставить перед собою завдання: необхідності встановлення нової ідентичності. Після 1989 року були скасовані із Щецина верфі А. Варського також завод Щецин, паперовий комбінат Скольвін, хімічний завод СНЕМІТЕХ-Wiskord, завод Юнікон Контейнери, завод з виробництва одягу «Дана» і виробництво джинсового одягу, заводів «Одра», автомобільного заводу «Польмо», виробництво мотоциклів «Юнак», Суднобудівний завод «Померанія».

Місто, втрачаючи єдиний атрибут, яким є порт Щецин-Свіноуйсьце («непрхідний») на користь модернізованого порту Росток, повільно входить у стан неминучого регресу (рис. 5, 6).

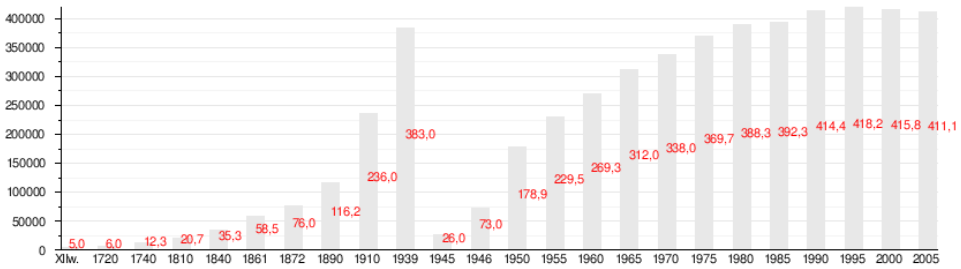


Рис. 5. Чисельність населення міста Щецин протягом століть



Рис. 6. Формування зв'язку по осі «північ – південь» з активацією порту Росток, 2012 рік

У цьому випадку, – місто «пограниччя» набирає нові можливості, що обумовлено новим баченням переутворення Щецина на місто «Трьох Культур» – унікального в Європі університетського центру, інтеграційного центру який об'єднує у заплаві науковій, не завжди дружній в історії держави і народи: німців, скандинавів і слов'ян. Парадоксально, але з польської точки зору це песимістично. Тому що Щецин, позбавлений



Рис. 7. Газопровід Виборг-Грайфсвальд на перетині фарватеру морського порту в Свиноуйсьце, відкритий з 2012 року

можливості повернутися до того, щоб бути головним транспортним вузлом не тільки, що з'єднує Північ і Південь (Рис. 7), а й Східну та Західну Європу (Рис. 8), приречений на повільне згасання. Щецин, має набагато менше можливостей, ніж Познань, Вроцлав і Гданськ. Наше місто живе, незважаючи на своє розташування. Транспортна мережа між польськими метрополіями, свідчить, що Щецин «белеет как парус одинокий», кинутий на жорсткому березі пустелі. Його найближчий сусід тільки м. Познань на відстані 200 км.

В іншому випадку – всупереч оптимістичному баченню корінних планувальників, які шукають шанс зупинити прогресивну деградацію у відокремлених від економічних реалій баченнях нового міста (Рис. 9), а також логістичного центру дослідницьких ресурсів морського дна, Щецин стане тільки містом-супутником у динамічно зростаючій Берлінській агломерації – вже наприкінці двадцять першого століття, його портовим районом і додатковою морською і приморською зоною відпочинку його мешканців (рис. 10, 11).

«Щецин повинен стати доповненням до столиці Німеччини у розвитку багатьох функцій, зокрема, послуги, відпочинок та адміністративні приміщення. В ньому мають бути, конгрес- та виставковий центр, подальший розвиток міжнародних ярмарок. Місто може стати культурним центром з глобальним охопленням (фестивалі, виставки, спектаклі).²

² [Http://bip.um.szczecin.pl/UMSszczecinBIP/chapter_11399.asp](http://bip.um.szczecin.pl/UMSszczecinBIP/chapter_11399.asp)

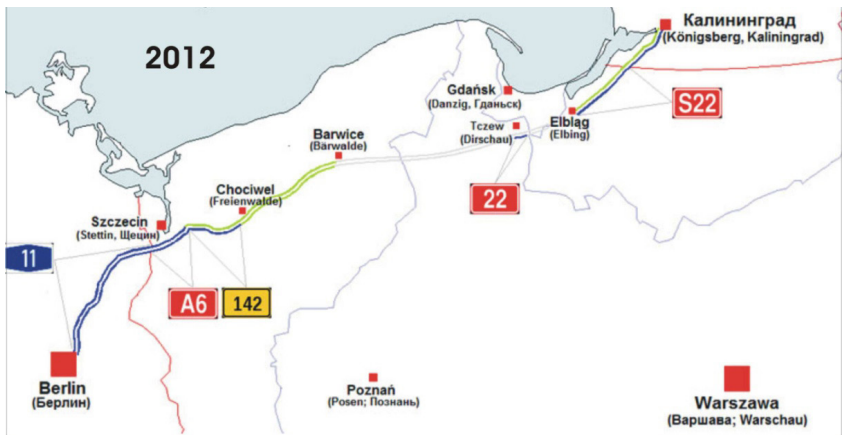


Рис. 8. Не виконано в повному обсязі роботи на шосе Берлін – Кенігсберг (Шлях Ганзейського союзу)



Рис. 9. Бачення нового центру Щецина на островах Międzyzdrze проект, 2010–2012 рік

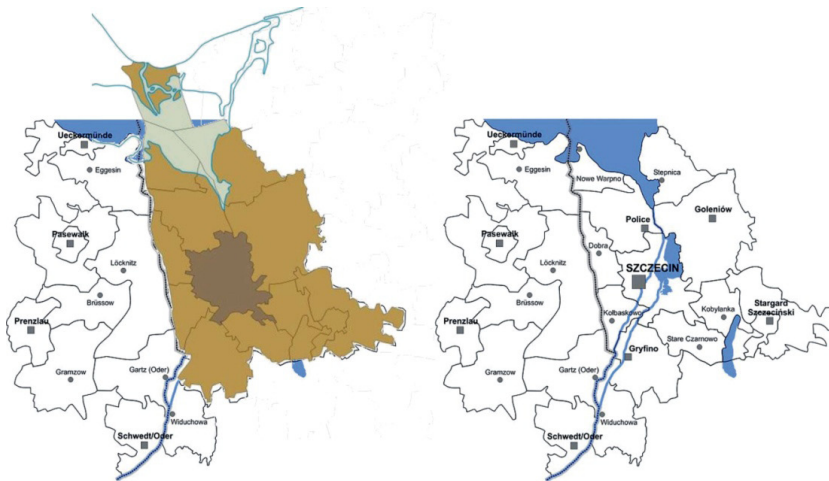


Рис.10. Агломерація Щецина з урахуванням (А) і без урахування розвитку прикордонних бар'єрів (Б)



Рис. 11. Перспектива розвитку агломерацій Берліна на півночі – до кінця двадцять першого століття: Щецин – район Берліна

Стаття надійшла до редколегії 10 травня 2013 р.