RAPORT ARCHEOLOGICZNY 2024 NR 19, 183–256
ISSN 2956-8412

LESZEK KOTLEWSKI*

Przebudowa nadwiślańskiego nabrzeża w Toruniu w latach 2021–2024, czyli o toruńskiej archeologii bulwarowej

Abstract

LESZEK KOTLEWSKI 2024. Redevelopment of the Vistula waterfront in Toruń in 2021-2024, or Toruń's boulevard archaeology

This paper presents the history of Toruń's waterfront from the Middle Ages to the Modern Period. The history and results of archaeological research carried out in 1989-2011 and 2021-2024 are analysed, as well as the forms of legal protection of the waterfront under Polish law concerning the protection of archaeological heritage. The article also addresses the history and circumstances of archaeological discoveries during an investment project involving the redevelopment of the Vistula waterfront in Toruń called Philadelphia Boulevard.

Keywords

Toruń, Toruń's Philadelphia Boulevard, Middle Ages, protection of archaeological heritage, archaeological rescue excavations

Artykuł jest rozwinięciem wystąpienia *Wokół nadwiślańskich bulwarów. Co archeolog może powiedzieć o toruńskim nabrzeżu…*, które zostało wygłoszone 15 stycznia 2024 r. w Towarzystwie Naukowym w Toruniu w ramach v Debaty Zapiskowej prowadzonej przez prof. Bogusława Dybasia, redaktora naczelnego „Zapisek Historycznych".

W 2021 r. rozpoczęto realizację inwestycji Zagospodarowanie Bulwaru Filadelfijskiego w Toruniu, obejmującą obszar od parkingu po zachodniej stronie mostu drogowego do mostu kolejowego (Ryc. 1). Przygotowanie inwestycji od strony prawnej i projektowej trwało kilka lat, jednym z elementów tych przygotowań było ogłoszenie w 2014 r. międzynarodowego konkursu na opracowanie koncepcji urbanistyczno-architektonicznej, a w kwestiach archeologicznych władze miasta w grudniu 2016 r. wystąpiły z wnioskiem do Kujawsko-Pomorskiego Wojewódzkiego Konserwatora Zabytków (dalej K-PWKZ) o wydanie decyzji określającej zakres i rodzaj niezbędnych badań archeologicznych na obszarze inwestycji.

Inwestycja, w ramach której planowano w wielu miejscach ingerencję w ziemię (w przypadku budowy kanalizacji sanitarnej do głębokości 2 m, a w przypadku budowy tłoczni ścieków sanitarnych do kilku metrów) na jednym z najważniejszych historycznie obszarów Torunia, była okazją do przygotowania i zrealizowania programu badań archeologicznych. Powody merytoryczne przeprowadzenia takich badań są oczywiste, o czym dalej w artykule, a wzmacnia je fakt, że podczas przebudowy nabrzeża na początku lat 70. XX w. badań archeologicznych nie zaplanowano i nie przeprowadzono.

* Narodowy Instytut Dziedzictwa, Oddział Terenowy w Toruniu, lkotlewski@nid.pl

Ryc. 1
Obszar inwestycji Zagospodarowanie Bulwaru Filadelfijskiego w Toruniu realizowanej w latach 2021-2024 (oprac. L. Kotlewski)

Fig. 1
Investment area for the development of Philadelphia Boulevard in Toruń to be carried out in 2021-2024 (prepared by L. Kotlewski)

W drugiej połowie drugiego dziesięciolecia XXI w. również nie zaplanowano badań archeologicznych na toruńskim nabrzeżu, pomimo że duża jego część objęta jest różnymi formami ochrony wynikającej z obowiązującego w Polsce prawa (ustawa z 2003 r.). Współcześnie badanie metodami archeologicznymi obszarów, na których znajdują się pozostałości ludzkiej działalności z późnego średniowiecza, czasów nowożytnych, dziewiętnastego wieku, czy z drugiej wojny światowej jest standardem – niestety nie było nim na etapie planowania i uzgadniania inwestycji na toruńskim nabrzeżu, niestety częściowo także nie było nim w trakcie jej realizacji. Brak planowania i przewidywania w zakresie archeologicznym spowodował szereg problemów i konfliktów podczas przebudowy toruńskiego nabrzeża w latach 2021–2024. Nie wygenerowali ich społecznicy, dziennikarze czy archeolodzy informujący władze konserwatorskie o znajdowaniu podczas prac ziemnych pozostałości dawnego osadnictwa i protestujący przeciwko ich niszczeniu – wygenerowali je decydenci wprowadzający do obiegu prawnego wadliwe decyzje.

Artykuł złożony jest z sześciu części: w pierwszej w oparciu przede wszystkim o historyczne widoki i plany przedstawiono historię zmian sposobu zagospodarowania i użytkowania nabrzeża, w drugiej opisano formy ochrony prawnej nabrzeża, w trzeciej przedstawiono historię i wyniki badań archeologicznych przeprowadzonych na nabrzeżu w latach 1989–2011, w czwartej przeprowadzono analizę decyzji wydanych przez K-PWKZ, dotyczących zakresu i rodzaju niezbędnych badań archeologicznych w ramach planowanej inwestycji, w piątej przedstawiono przypadki odkryć podczas realizowanej inwestycji reliktów późnośredniowiecznych, nowożytnych i dziewiętnastowiecznych budowli oraz warstw kulturowych, opisano także działania władz konserwatorskich w związku z tymi odkryciami, w szóstej części znajduje się podsumowanie.

1. Historia zmian sposobu użytkowania nabrzeża

Inwestycją z lat 2021–2024 zmieniono częściowo wygląd i sposób użytkowania toruńskiego nabrzeża, którego historia – przede wszystkim odcinka na wysokości Starego Miasta i pozostałości zamku krzyżackiego, najintensywniej użytkowanego gospodarczo obszaru nabrzeża – zaczyna się w latach 30. XIII w. (Ryc. 2). Ta część jest zróżnicowana wysokościowo (Ryc. 3). W okolicach Bramy Klasztornej poziom terenu znajduje się na wysokości ok. 46,40 m n.p.m., a w okolicach Bramy

Ryc. 2
Nabrzeże toruńskie na wysokości Starego Miasta i pozostałości zamku krzyżackiego. Najintensywniej użytkowana część nabrzeża od powstania miasta (fot. L. Kotlewski, 02.05.2024 r.)

Fig. 2
The quay of Toruń and the Old Town and the remains of the Teutonic Castle. The most intensively used part of the waterfront since the city was founded (photo by L. Kotlewski, 02.05.2024)

Ryc. 3
Nabrzeże toruńskie na wysokości Starego Miasta i pozostałości zamku krzyżackiego. Żółta linia wyznacza poziom terenu przy Bramie Klasztornej, zielona linia poziom terenu przy Bramie Mostowej, fioletowa linia stan najwyższej wody zanotowany 18 lutego 1570 r., czerwone linie poziom promenady, niebieska linia średni stan wody, granatowe linie poziom betonowej opaski nabrzeża (fot. L. Kotlewski, 02.05.2024 r.)

Fig. 3
The quay of Toruń and the Old Town and the remains of the Teutonic Castle. The yellow line indicates the ground level at the Monastery Gate, the green line the ground level at the Bridge Gate, the purple line the highest water level recorded on 18 February 1570, the red lines the level of the promenade, the blue line the average water level, the dark blue lines the level of the concrete quay band (photo by L. Kotlewski, 02.05.2024 r.)

Mostowej na wysokości ok. 41,50 m n.p.m. – różnica wynosi ok. 5 m. W okolicach Bramy Klasztornej w średniowieczu poziom terenu był ok. 1 m niżej, a przy znajdującym się po zachodniej stronie Bramy Klasztornej kościele Ducha Świętego, a tym bardziej przy klasztorze, był jeszcze niżej, na co wskazują źródła historyczne. Stan wody w Wiśle w Toruniu w dniu 17 lutego 1584 r. wynosił 42,52 m n.p.m. (Pawłowski 2000, 18). W kronice benedyktynek toruńskich pod tą datą napisano „27 februarii

[według kalendarza juliańskiego] powodz była tak wielka, iz sie w kosciele wozono w czołnach y fortą do klasztoru nikt nie mogł przysć dla wielkiei wody, ktora wszistko mieszkanie na dole była zabrała […] po powodzi panna Swiętosławska dała koscioł pobielić y refektarz położyć astrychem [ułożyć podłogę z cegły], bo była woda deski wszędy pozdzierała" (Szołdrski 1934, 28). Podczas najwyższego stanu wody zanotowanego w Toruniu 18 lutego 1570 r., wynoszącego 42,70 m n.p.m. (Pawłowski 2000, 16), woda w kościele zapewne również była, ale nie ma informacji z tego roku w kronice.

Nabrzeże od początku istnienia miasta „pełniło rolę portu rzecznego, osady rybackiej i przede wszystkim miejsca wymiany handlowej. (…) Port toruński w średniowieczu i w czasach nowożytnych był punktem, przez który przepływały takie towary jak: zboże, drewno, miód, futra z flandryjskim suknem, śledzie czy wyroby metalowe" (Superczyński 2018, 113), „Przez wiele wieków Wisła stanowiła dla Torunia życiodajny szlak. Potwierdzały to skupiające się u jej brzegów gromady kupców, sterty towarów i liczne statki" (Rymaszewski 1971, 111). W latach 60. XX w. względy ekonomiczne spowodowały, że funkcjonowanie portu i linii kolejowej, istniejącej od 1888 r. (Kola 1997, 11), zakończono: „w 1956 r. Prezydium Miejskiej Rady Narodowej podjęło uchwałę przewidującą likwidację istniejących tu urządzeń kolejowych" (Rymaszewski 1971, 120).

Sposób użytkowania nabrzeża i jego zabudowę w późnym średniowieczu i czasach nowożytnych – przede wszystkim w oparciu o źródła znajdujące się w Archiwum Państwowym w Toruniu (dalej APT) – opisał Krzysztof Mikulski w publikacji z 1999 r.

„Przedmieście Portowe nad Wisłą, zamknięte z jednej strony obwarowaniami zamku krzyżackiego i ujściem strugi Postolsk, z drugiej – zabudowaniami szpitala Ducha św. To właśnie szpital jest najwcześniej datowaną inwestycją budowlaną nad Wisłą; powstał przed 1242 r. z fundacji zakonnej. W 1311 r. Krzyżacy lokowali obok szpitala klasztor Benedyktynek, które po licznych przeprowadzkach ostatecznie tam osiadły. Na nabrzeżu wiślanym powstały zapewne zaraz po założeniu miasta najważniejsze obiekty i urządzenia służące do obsługi ruchu towarowego i handlu. Na początku XIV w. istniała tu naprężalnia i postrzygalnia sukna, najstarsze, drewniane spichlerze miejskie, karczma obsługująca podróżnych, dwie łaźnie i urządzenia portowe. Najliczniejszą grupę mieszkańców tego rejonu stanowili rybacy. (…) Zapewne jeszcze w XIII w. wzrosła też rola przeprawy toruńskiej w pobliżu Bramy Mostowej, zwanej zresztą wówczas Promową (lub Przewoźną, *Fahrtor*)" (Mikulski 1999, 43).

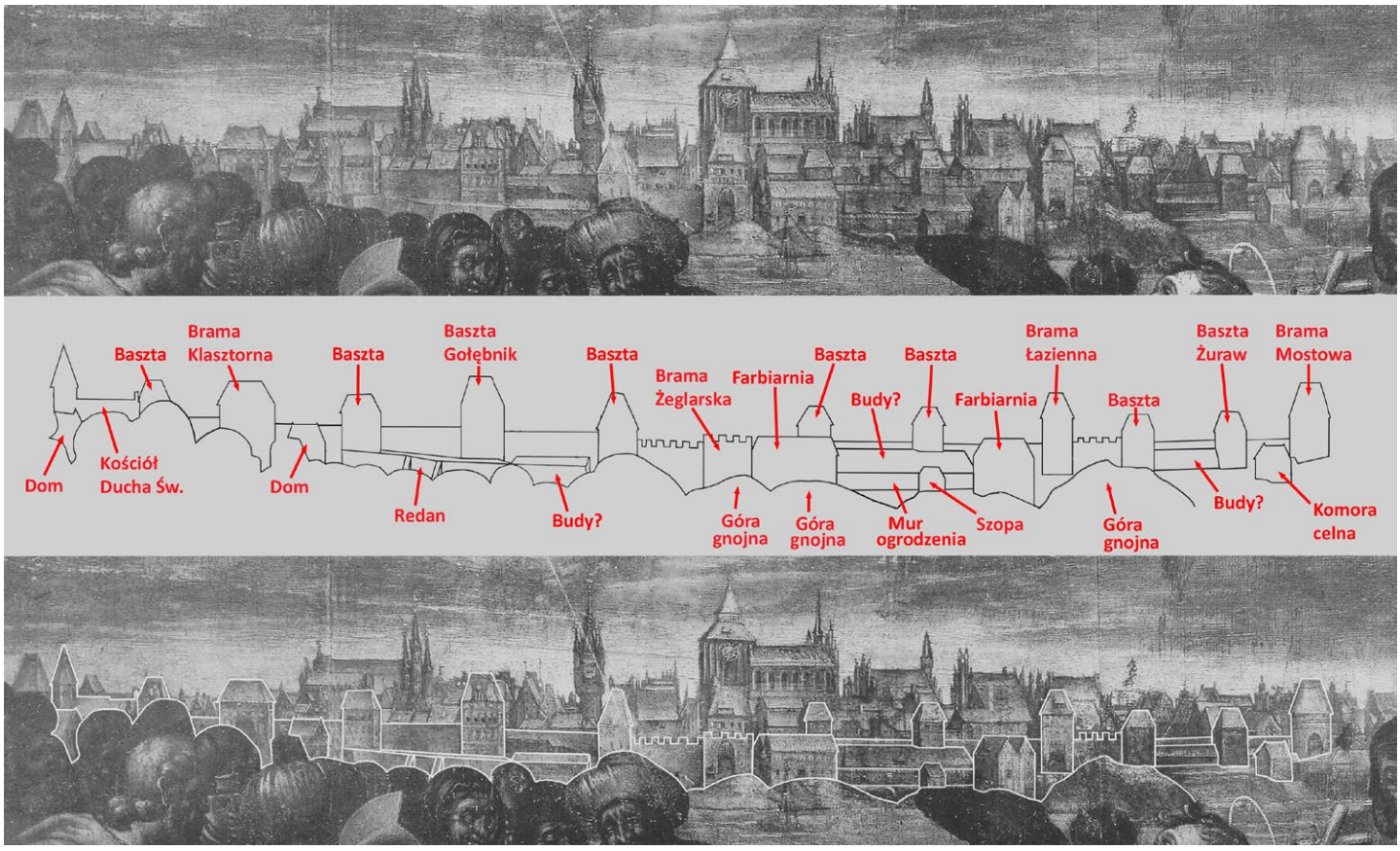
„Zdecydowanie przemysłowo-handlowy charakter miało przedmieście portowe. Przed bramami miejskimi funkcjonowały dwie–trzy łaźnie, ramy sukiennicze do wykańczania tkanin importowanych, port z żurawiem, przewóz przez Wisłę, karczma" (Mikulski 1999, 64–65).

„Od wschodu i południa do murów klasztoru Benedyktynek przylegały zabudowania tzw. Małych Rybaków (*Kleine Fischerey*). Po zburzeniu klasztoru i kościoła, w drugiej połowie XVII lub może już w XVIII w., na obszarze tym powstała najgęściej chyba zasiedlona jurydyka przedmiejska" (Mikulski 1999, 398).

Ważnym elementem toruńskiego nabrzeża już w średniowieczu była przeprawa promowa, stały most w osi Bramy Mostowej zbudowano w latach 1497–1500 (Rymaszewski 1971, 113).

Zagospodarowanie nabrzeża portowego widoczne jest na licznych historycznych widokach i planach Torunia, z których duża część jest opublikowana. Materiały, które w artykule wykorzystano do przedstawienia historii zagospodarowania nabrzeża, zostały w nim zamieszczone i opisane w kolejności chronologicznej dla pokazania, jakie budowle i urządzenia znajdowały się w danym momencie na nabrzeżu. Taki sposób przedstawienia widoków i planów Torunia umożliwia prześledzenie zmian, jakie zaszły na nabrzeżu od końca XVI w. do lat. 70. XX w. i uświadamia o potencjalnym istnieniu reliktów tych budowli i urządzeń w warstwach kulturowych mozolnie budowanego przez kilkaset lat nabrzeża.

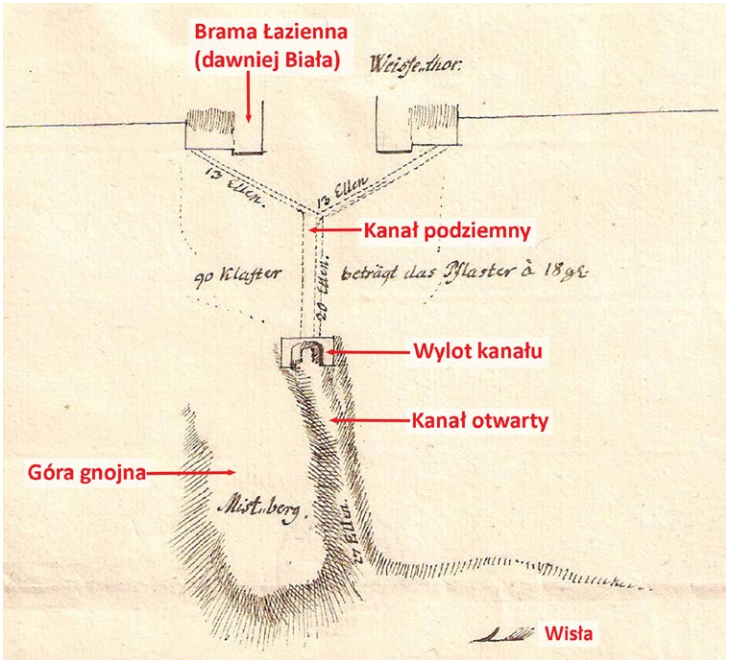
Najstarszy znany widok nadwiślańskiej panoramy Torunia jest elementem epitafium rodziny Neisserów z 1594 r., które znajduje się w kościele Wniebowzięcia Najświętszej Marii Panny w Toruniu. Panoramę poddał analizie Eugeniusz Gąsiorowski (2000) – na specjalnie przygotowanej rycinie budowle widoczne w panoramie ponumerował i zgodnie z numeracją opisał w tekście. W niniejszym artykule wykorzystano rycinę E. Gąsiorowskiego (Ryc. 4), modyfikując ją – usunięto numery obiektów, pozostawiono obrysy tylko tych obiektów, które znajdują się na nabrzeżu bądź są z nim bezpośrednio związane (jak bramy i baszty muru obronnego), nazwy obiektów wpisano czerwonym kolorem na



Ryc. 4
Panorama Torunia z epitafium Neisserów z 1594 r. W środkowym pasie ryciny wpisano nazwy budowli i innych obiektów znajdujących się na nabrzeżu (reprodukcja za: Gąsiorowski 2000, ryc. 8; fot. J. Wolski)

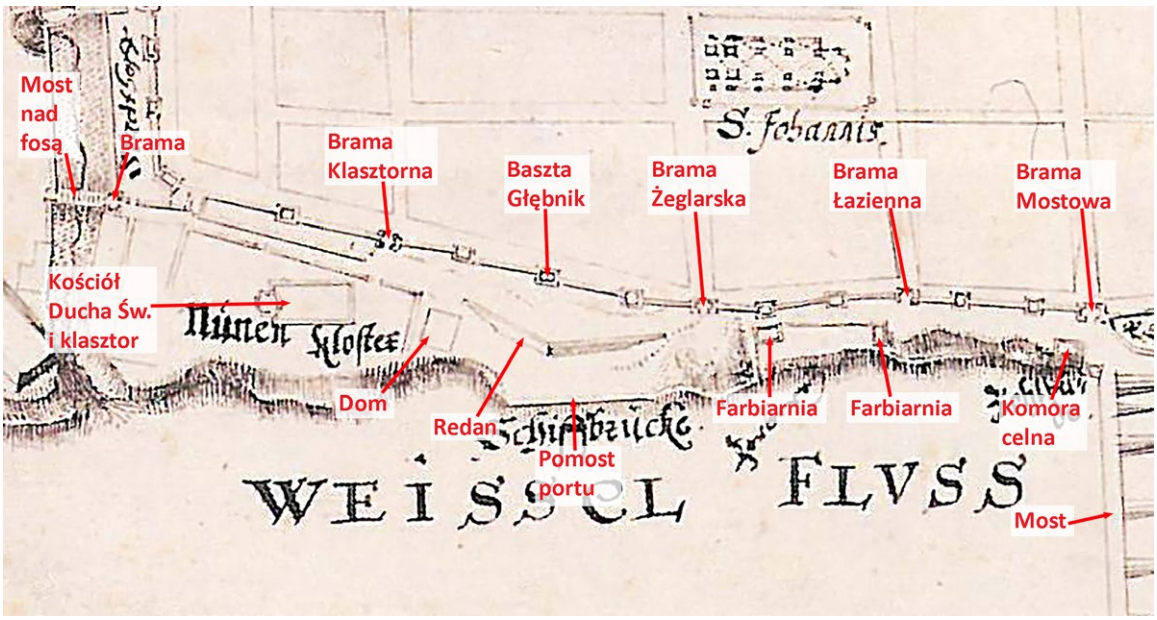
Fig. 4
View of Toruń with the Neissers' epitaph from 1594. In the middle strip of the drawing the names of the buildings and other objects located on the quay have been inscribed (after Gąsiorowski 2000, fig. 8; photo by J. Wolski)

środkowy pas ryciny, inaczej zinterpretowano jeden z obiektów, i nazwano kilka obiektów, które pominął w analizie E. Gąsiorowski. Panorama przedstawia sytuację u schyłku XVI w., ale część obiektów zapewne powstała w XIV w., o czym można wnioskować ze źródeł pisanych. Na nabrzeżu znajdowały się – patrząc od zachodu (lewa strona ryciny) – dom, kościół Ducha Świętego, kolejny dom (oba być może były zabudową Małych Rybaków albo klasztoru). Dalej był redan (dwuramiennik) z czytelnymi dwoma skarpami przy licu południowym – było to dzieło obronne znajdujące się na późniejszych planach, a wg E. Gąsiorowskiego był to pomost dla statków, co jest mało prawdopodobne, ponieważ znajdowałby się zbyt wysoko w stosunku do poziomu wody w rzece. Pomiędzy Basztą Gołębnik a kolejną basztą od wschodu były prawdopodobnie budy. Po wschodniej stronie Bramy Żeglarskiej znajdowały się budynki farbiarni połączone murowanym ogrodzeniem, przed którym stała prawdopodobnie drewniana szopa. Dwa budynki farbiarni przy Bramie Żeglarskiej przylegały do siebie i znajdowały się w układzie kalenicowym w stosunku do brzegu rzeki, dwa budynki farbiarni bliżej Bramy Łaziennej również przylegały do siebie, znajdowały się w układzie szczytowym w stosunku do brzegu rzeki. Przy murze obronnym pomiędzy Bramą Żeglarską a Bramą Łazienną i po zachodniej stronie Baszty Żuraw znajdowały się prawdopodobnie budy. Niedaleko Bramy Mostowej stała komora celna, a w osi bramy most przez Wisłę. Wyróżniającym się elementem nabrzeża, nieopisanym przez E. Gąsiorowskiego, są znajdujące się tuż przy brzegu Wisły, na wysokości Bramy Żeglarskiej i Bramy Łaziennej, dość wysokie pryzmy opisane jako góra gnojna. Nazwa w wersji niemieckiej,



Ryc. 5
Plan Bramy Łaziennej (Weissethor, Brama Biała), kanału odwadniającego złożonego z części podziemnej, zakończonej murowanym wylotem, przechodzącej w otwarty kanał i góry gnojnej (Mistberg) (Plan 1788)

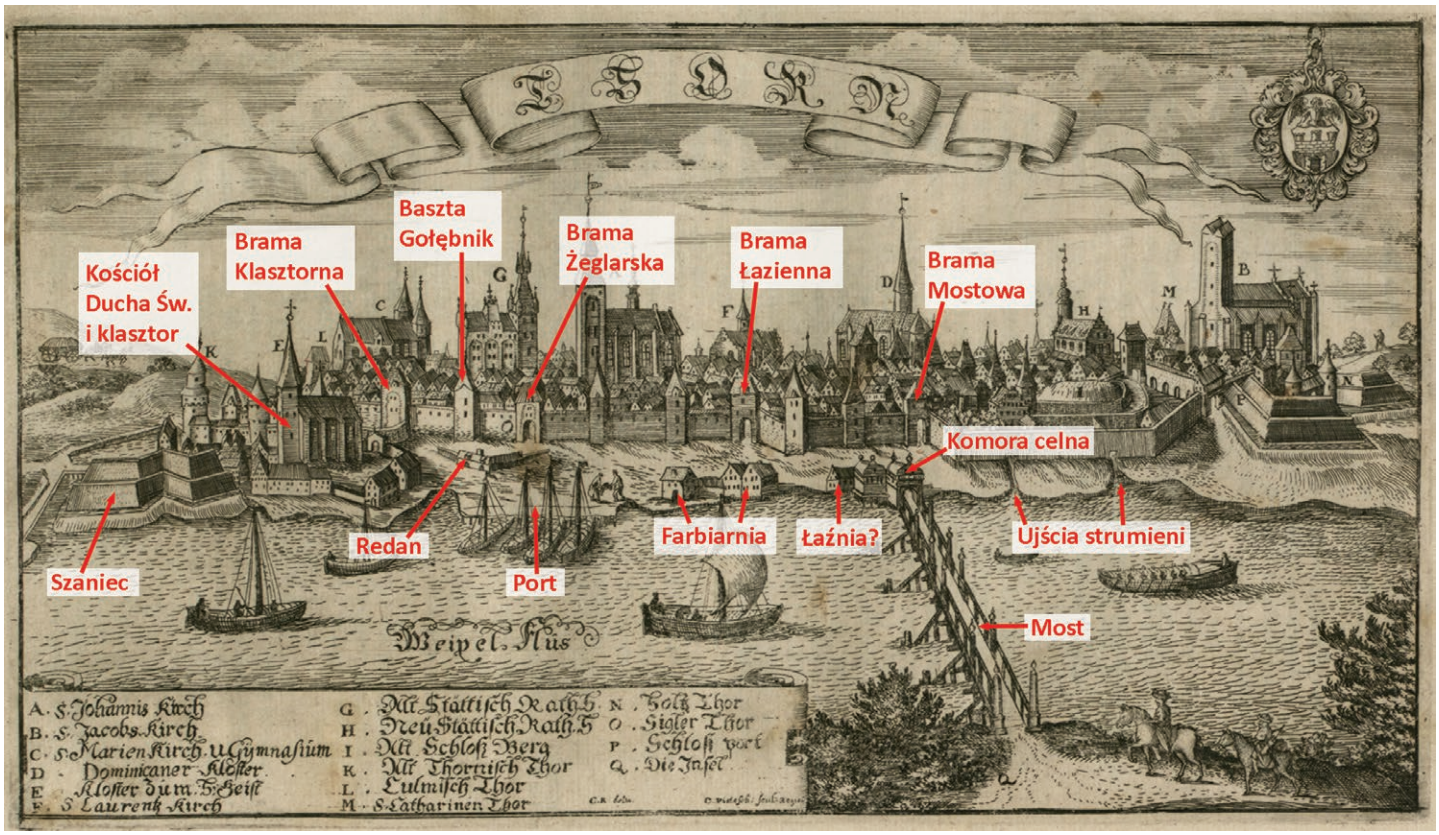
Fig. 5
Plan of the Bath Gate (Weissethor, White Gate), a drainage channel consisting of an underground section, terminating in a brick outlet, transitioning to an open channel and a place for throwing away waste, garbage and pollution - so-called hill of dung (Mistberg) (Plan 1788)



Ryc. 6
Fragment planu z 1631 r. z nazwami budowli i innych obiektów znajdujących się na nabrzeżu (reprodukcja za: Tomczak 1979, ryc. 2)

Fig. 6
Fragment of a 1631 plan with names of buildings and other structures on the quay (after Tomczak 1979, fig. 2)

Mistberg, znajduje się na planie z 1788 r., który pokazuje okolicę Bramy Łaziennej (Ryc. 5), wtedy nazywanej Białą (Weissethor) (Plan 1788). Góry te to nieczystości składowane przy brzegu rzeki, które między innymi w taki sposób wówczas utylizowano. Budynki farbiarni wcześniej zapewne były łaźniami. W protokołach rady miasta znajdują się zapiski dotyczące łaźni na nabrzeżu. W 1345 r. zapisano, że łaźnia znajduje się za Bramą Łazienną, a w 1378 r. jest zapis o przebudowaniu tej łaźni na farbiarnię (Superczyńki 2018, 115). Druga łaźnia znajdowała się za Bramą Żeglarską, o czym mówi zapis z 1396 r. (Superczyński 2018, 115). Nie ma pewności, czy w końcu XVI w. budynki znajdujące się pomiędzy Bramą Żeglarską a Bramą Łazienną były farbiarniami, może funkcjonowały jeszcze jako



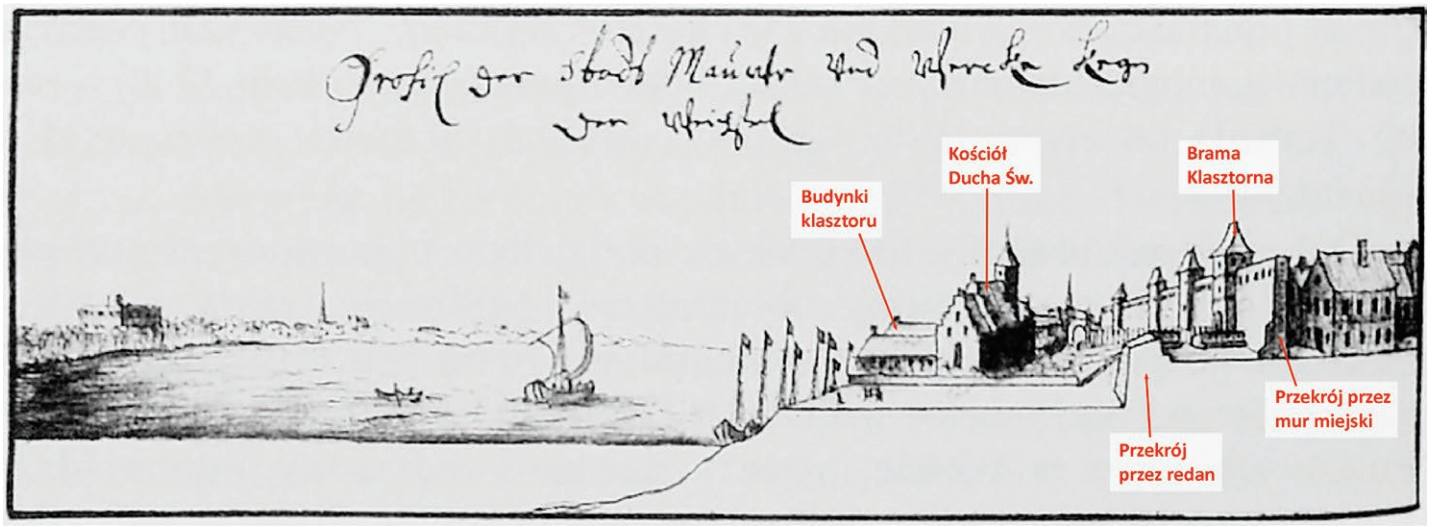
Ryc. 7
Panorama Torunia sprzed 1656 r. z nazwami budowli i innych obiektów znajdujących się na nabrzeżu, autor Christian Daniel Pietesch (reprodukcja za Hartknoch 1684)

Fig. 7
View of Toruń before 1656 with names of buildings and other objects on the quay, by Christian Daniel Pietesch (after Hartknoch 1684)

łaźnie. W drugiej połowie XVII w. zlikwidowano nad Wisłą dwie łaźnie, zamieniając je na farbiarnie z powodu „ponownego zaostrzenia norm moralnych w Kościele luterańskim" (Mikulski 1999, 122).

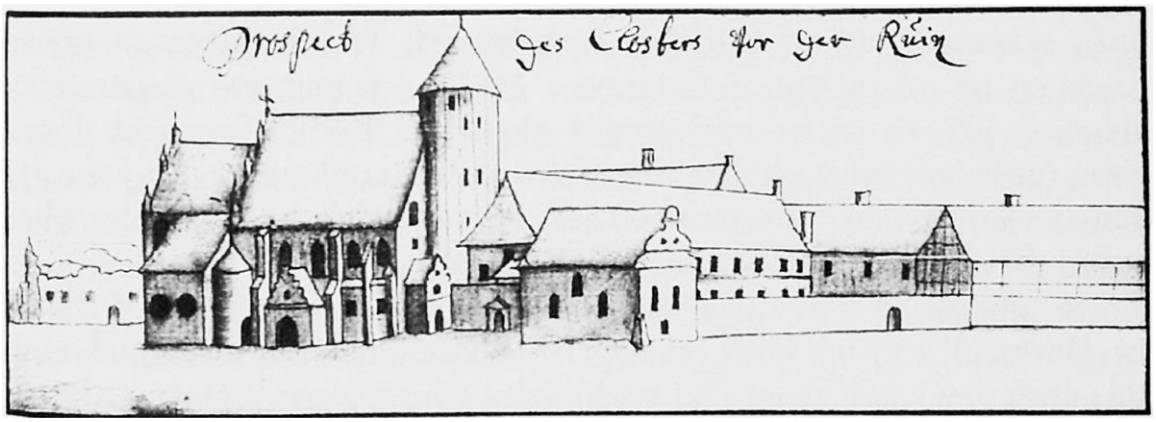
Na planie Torunia z 1631 r. (Ryc. 6), przechowywanym w Krigsarkivet w Sztokholmie (Tomczak 1979), widzimy obiekty znajdujące się na panoramie z epitafium Neisserów, a gdy patrzy się od zachodu zabudowania klasztoru z kościołem Ducha Świętego, dalej na wysokości Baszty Gołębnik redan, a przed nim od południa pomost dla statków (port). Pomiędzy Bramą Żeglarską a Bramą Łazienną znajdują się budynki farbiarni połączone na wysokości ich północnych ścian ogrodzeniem. Niedaleko Bramy Mostowej jest budynek komory celnej, a na wysokości Bramy Mostowej znajduje się most. Elementem nabrzeża, który znajduje się na planie, a który nie został zarejestrowany na panoramie z epitafium, jest lądowy szlak komunikacyjny biegnący przy murze obronnym, prowadzący do mostu znajdującego się nad zachodnią fosą Starego Miasta.

Na panoramie Torunia (Ryc. 7) z publikacji Christopha Hartknocha (1684), pokazującej sytuację sprzed 1656 r., czyli roku zburzenia kościoła i klasztoru, znajdują się obiekty, które są na panoramie z epitafium Neisserów i planie z 1631 r. oraz obiekty nowe. Patrząc od zachodu (lewa strona ryciny) widzimy bezpośrednio przy zachodniej fosie Starego Miasta ziemny szaniec (nie ma go na panoramie z epitafium i planie z 1631 r.). Następnie zabudowania klasztoru z kościołem Ducha Świętego, dalej redan z dobudowanymi od południa budynkami, przed nim pomost dla statków (port). Dalej są budynki farbiarni połączone ogrodzeniem (budynki usytuowane są zbyt daleko od murów obronnych w porównaniu z panoramą na epitafium i planem z 1631 r.). Dalej na wschód jest prawdopodobnie łaźnia, komora celna i most przez Wisłę. Na wysokości pozostałości zamku krzyżackiego znajdują się ujścia dwóch strumieni, które napędzały młyny znajdujące się na terenie zamkowym.



Ryc. 8
Rysunek przekroju na linii północ-południe przez nabrzeże, redan i średniowieczny mur obronny, na drugim planie widoczny m.in. kościół Ducha Świętego i klasztor benedyktynek przed rozbiórką w 1656 r. (reprodukcja za: Nowak 1980, ryc. 4)

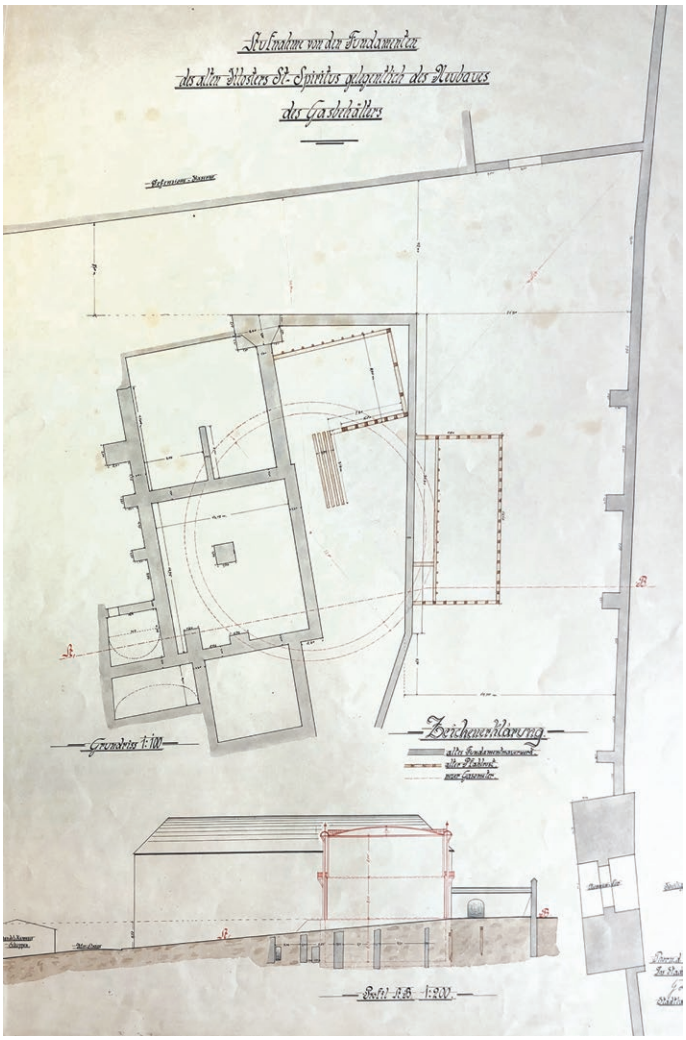
Fig. 8
Drawing of a north-south cross-section through the quay, redan and medieval wall, in the background you can see, among others, the church of the Holy Spirit and the Benedictine monastery before its destruction in 1656 (after Nowak 1980, fig. 4)



Ryc. 9
Rysunek kościoła Ducha Świętego i klasztoru benedyktynek przed rozbiórką w 1656 r. – widok od północy (reprodukcja za: Nowak 1980, ryc. 5)

Fig. 9
Drawing of the church of the Holy Spirit and the Benedictine monastery before demolition in 1656. - view from the north (after Nowak 1980, fig. 5)

Duże znaczenie dla analizy zachodniej części nabrzeża mają dwa rysunki znajdujące się w Bibliotece Królewskiej w Kopenhadze (w tzw. Atlasie Fryderyka V) opublikowane przez Zenona Huberta Nowaka (1980, 8–9, ryc. 4–5). Rysunki wykonano przed zburzeniem przez Szwedów w 1656 r. kościoła i klasztoru. Rysunek pierwszy (Ryc. 8) pokazuje widok od wschodu na kościół i klasztor, ale przede wszystkim przekrój przez mur miejski w niewielkiej odległości na wschód od Bramy Klasztornej oraz przez redan i przez pozostałą część nabrzeża, co zapewne bardziej interesowało rysującego z powodów militarnych, a kościół z klasztorem były tłem – niebawem zburzonym. Na rysunku widać kościół z prezbiterium po wschodniej stronie i wieżą po zachodniej stronie. Po południowej stronie kościoła

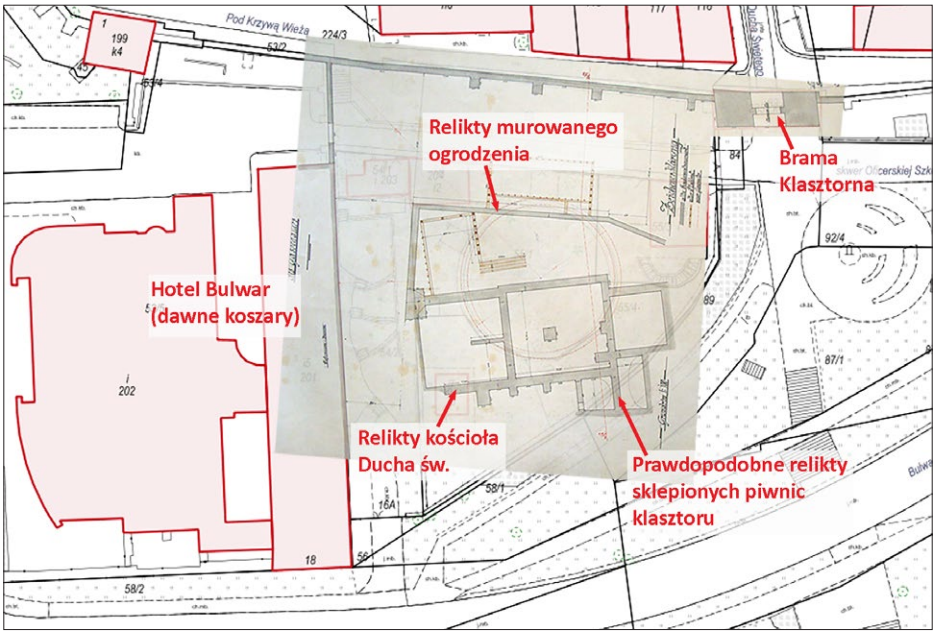


Ryc. 10
Rysunek z 1907 r. fundamentów kościoła Ducha Świętego, muru ogrodzenia, nieokreślonych konstrukcji drewnianych i zbiornika gazu (Rysunek fundamentów 1907)

Fig. 10
1907 drawing of the foundations of the Church of the Holy Spirit, fence wall, unspecified timber structures and gas tank (Rysunek fundamentów 1907)

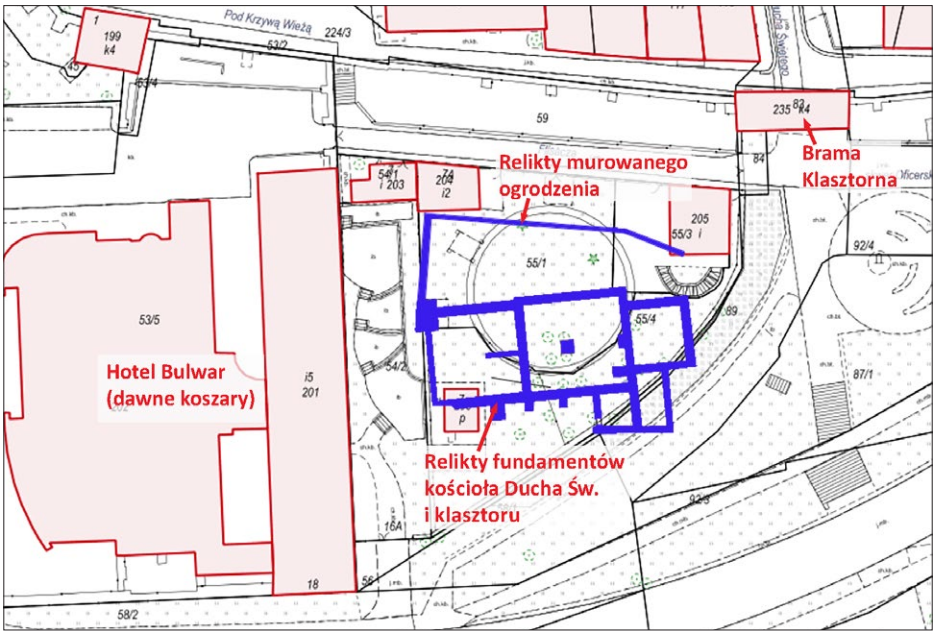
znajdują się dwa budynki klasztorne, które dochodzą do krawędzi stromej skarpy nabrzeża, niżej znajduje się Wisła z przycumowanymi łodziami. Na drugim rysunku (Ryc. 9) znajduje się widok od północy całego kompleksu kościelno-klasztornego, który prawdopodobnie wiernie oddano. Uwagę zwraca wieloboczna wieża przypominająca wieżę kościoła parafialnego w Lisewie (gm. Lisewo, pow. chełmiński). Według kroniki benedyktynek toruńskich w 1539 r. „po Bozem Ciele rozpoczęto budowę wieży" kościoła Ducha Świętego (Szołdrski 1934, 19). W 1907 r., podczas budowy zbiornika na gaz, odkryto pozostałości kościoła, budynku klasztornego, muru ogrodzenia po północnej stronie kościoła oraz nieokreślonych drewnianych konstrukcji (Ryc. 10). Odkryte relikty narysowano na planie znajdującym się w APT (Piskorska 1938, poz. 355), który opublikowano i opisano w 2023 r. (Kotlewski 2023, ryc. 10: 3). Fragment planu naniesiono na współczesny podkład (Ryc. 11), co umożliwiło wskazanie lokalizacji reliktów kościoła na współczesnym planie (Ryc. 12).

Panorama Torunia Georga Paula Buscha z ok. 1727 r. (Ryc. 13), opublikowana w pracy Johanna Heinricha Zerneckego (1727, ryc. 6), pokazuje nabrzeże już bez kościoła Ducha Świętego i zabudowań klasztoru. Patrząc na panoramę od zachodu (lewa strona ryciny), widzimy szaniec, następnie dość gęstą zabudowę na terenie po nieistniejącym kościele i klasztorze. Przy brzegu (na odcinku pomiędzy Bramą Klasztorną a Bramą Żeglarską) znajduje się dźwig i nabrzeże portowe, a na północ od nich przed Basztą Gołębnik budynki na redanie. Pomiędzy Bramą Żeglarską a Bramą Łazienną znajdują się farbiarnie (od południa teren ogrodzono drewnianym płotem), po zachodniej stronie Bramy Mostowej znajduje się komora celna i być może budynek łaźni – pomiędzy Bramą Łazienną a Bramą Mostową znajdował się Zaułek Łaziebny (Superczyński 2018, 115). Po wschodniej stronie Bramy Mostowej przy murze jest odwach, a na wprost bramy most. Na wysokości Bramy Żeglarskiej i Bramy Łaziennej znajdują się prawdopodobnie otwarte kanały odprowadzające wody opadowe



Ryc. 11
Fragment rysunku fundamentów kościoła Ducha Świętego i ogrodzenia nałożony na współczesny plan Torunia (oprac. L. Kotlewski)

Fig. 11
Fragment of a drawing of the foundations of the Church of the Holy Spirit and the fence superimposed on a contemporary plan of Toruń (prepared by L. Kotlewski)

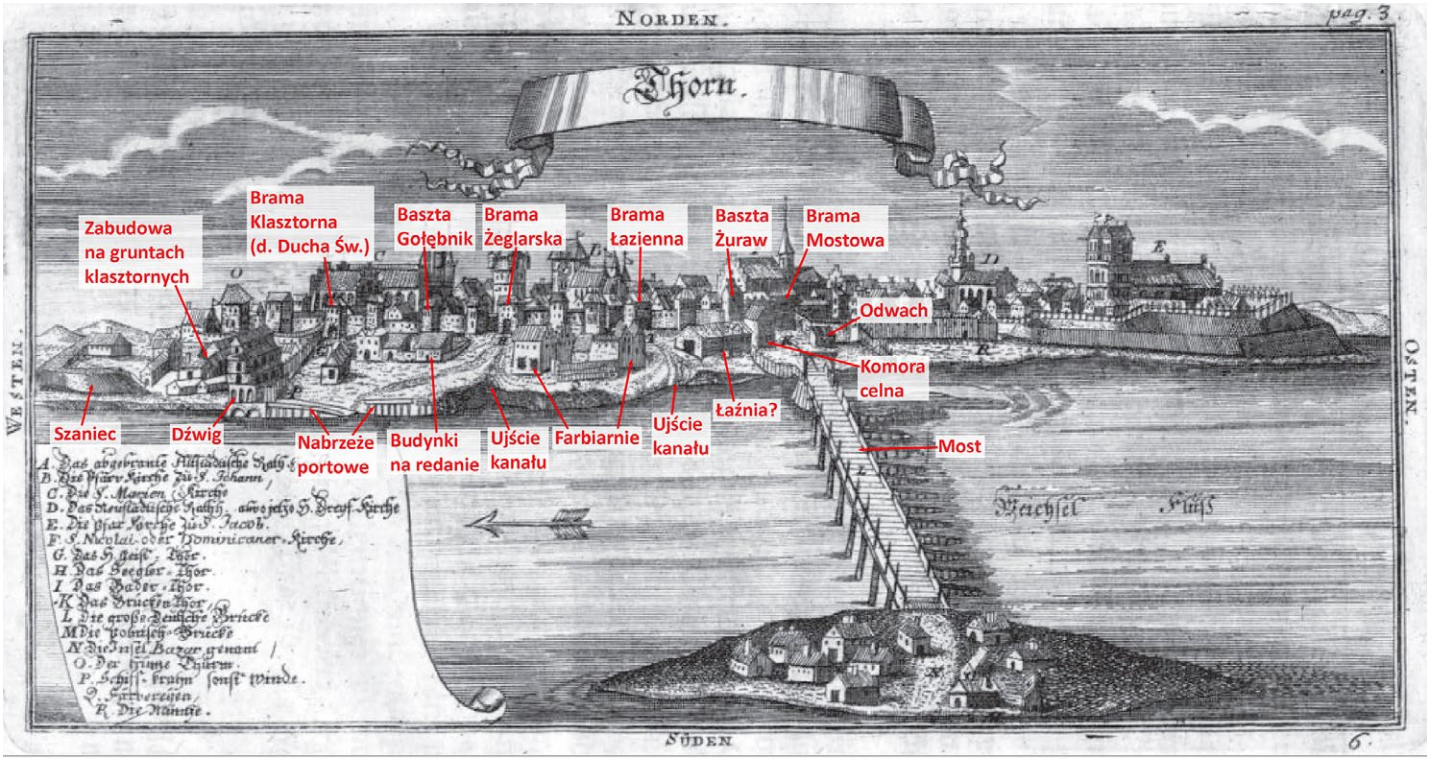


Ryc. 12
Niebieskim kolorem zaznaczono prawdopodobną lokalizację fundamentów kościoła Ducha Świętego, klasztoru i ogrodzenia (oprac. L. Kotlewski)

Fig. 12
The blue colour indicates the probable location of the foundations of the Church of the Holy Spirit, the monastery and the fence (prepared by L. Kotlewski)

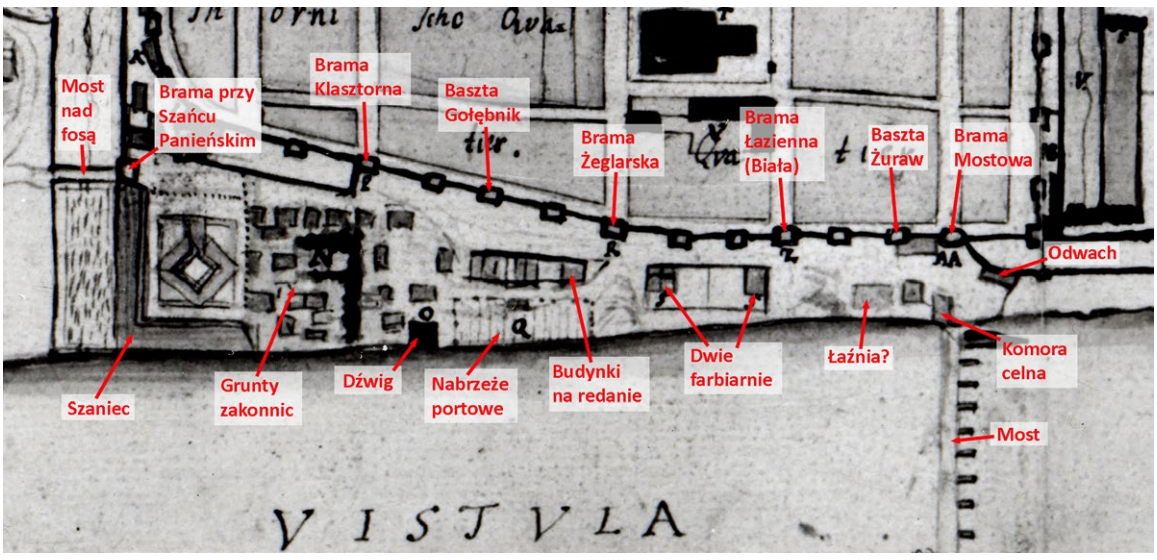
i ścieki zakończone charakterystycznymi zatoczkami przy brzegu rzeki, na planie z 1788 r. (Ryc. 5) i planie z 1793 r. (Ryc. 17) potwierdzone jest ich istnienie w tych miejscach.

Kolejnymi istotnymi materiałami do analizy toruńskiego nabrzeża jest plan z 1741 r. i panorama z ok. 1740 r. autorstwa Jerzego Fryderyka Steinera, których kopie przechowywane są w Muzeum Okręgowym w Toruniu (Biskup 1998, 7–8). Plan i panorama, opisane w niniejszym artykule, zostały opublikowane z komentarzem w 1998 r. (Biskup 1998, 185, 191, ryc. 2 i 8). Zagospodarowanie terenu pokazane na planie (Ryc. 14) i panoramie (Ryc. 15) zasadniczo podobne jest do opisanego wyżej (Ryc. 13), ale są pewne różnice. Na obu rysunkach, patrząc od zachodu, widzimy szaniec tuż przy fosie zachodniej, następnie dość gęstą zabudowę obszaru po kompleksie kościelno-klasztornym (grunty zakonnic). Dalej nad brzegiem budynek dźwigu i nabrzeże portowe, na północ od pomostu w miejscu redana są piętrowe budynki. Pomiędzy Bramą Żeglarską a Bramą Łazienną znajdują się farbiarnie, dalej na wysokości Bramy Mostowej most i budynki związane z obsługą przeprawy (komora celna). Po zachodniej stronie Bramy Mostowej być może znajduje się łaźnia, po wschodniej stronie odwach. Na wysokości Bramy Żeglarskiej i Bramy Łaziennej nadal są góry gnojne, co pokazuje, że sposób pozbywania się nieczystości nie zmienił się od XVI w. Komunikacja lądowa odbywała się wzdłuż



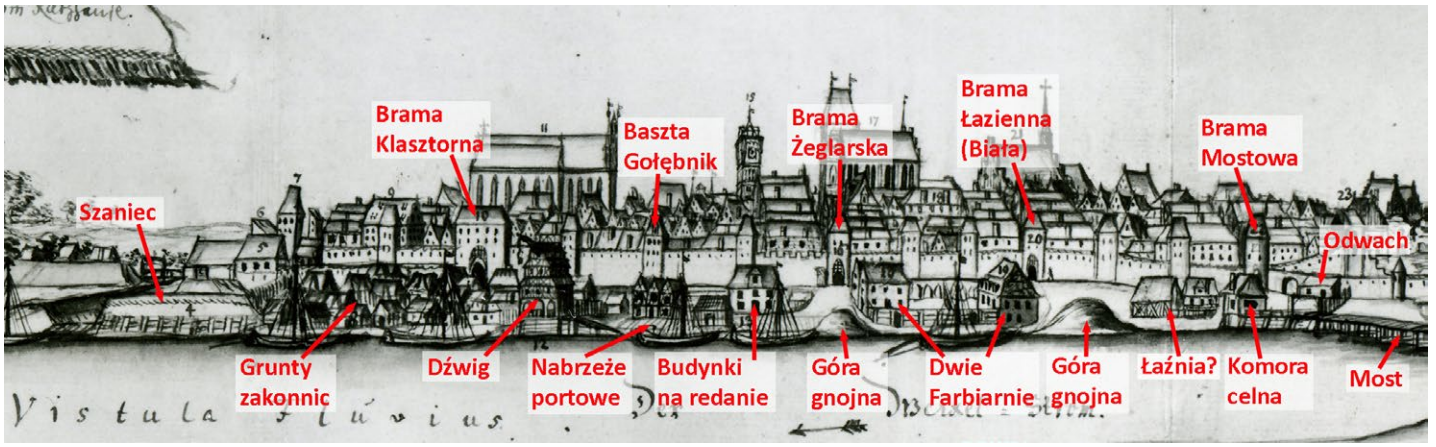
Ryc. 13
Panorama Torunia, autor Georg Paul Busch, ok. 1727 r. (Zernecke 1727, ryc. 6; reprodukcja za Krupska, Łyczak 2013, ryc. 3)

Fig. 13
View of Toruń, by Georg Paul Busch, c. 1727 (Zernecke 1727, fig. 6; after Krupska, Łyczak 2013, fig. 3)



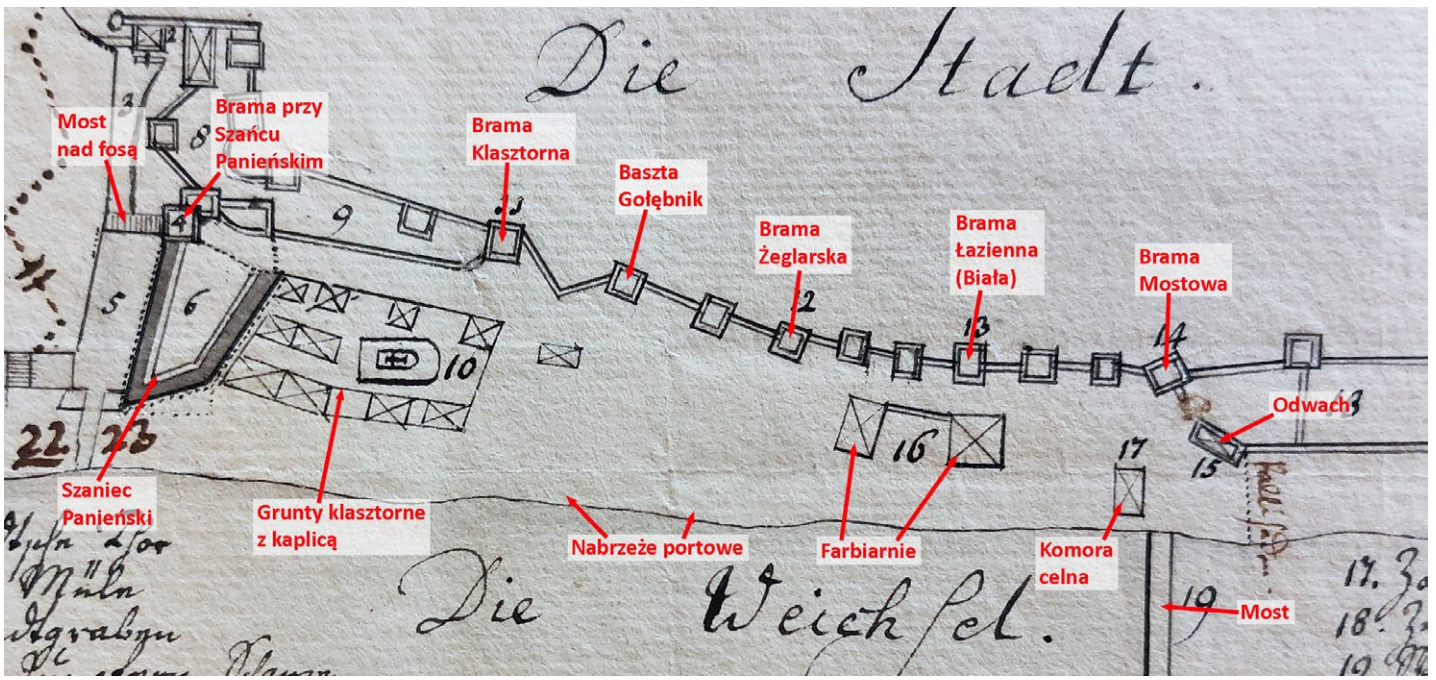
Ryc. 14
Fragment planu z 1741 r. autorstwa J. F. Steinera z nazwami budowli i innych obiektów znajdujących się na nabrzeżu. Muzeum Okręgowe w Toruniu (nr ew. Fot.A.405)

Fig. 14
Fragment of a 1741 plan by J. F. Steiner with names of buildings and other structures on the quay. The District Museum in Toruń (file no. Fot.A.405)



Ryc. 15
Panorama Torunia – fragment rysunku z ok. 1740 r. autorstwa J. F. Steinera z nazwami budowli i innych obiektów znajdujących się na nabrzeżu. Muzeum Okręgowe w Toruniu (nr ew. Fot.A.410)

Fig. 15
View of Toruń - fragment of a drawing from c. 1740 by J. F. Steiner with names of buildings and other objects. The District Museum in Toruń (file no. Fot.A.410)



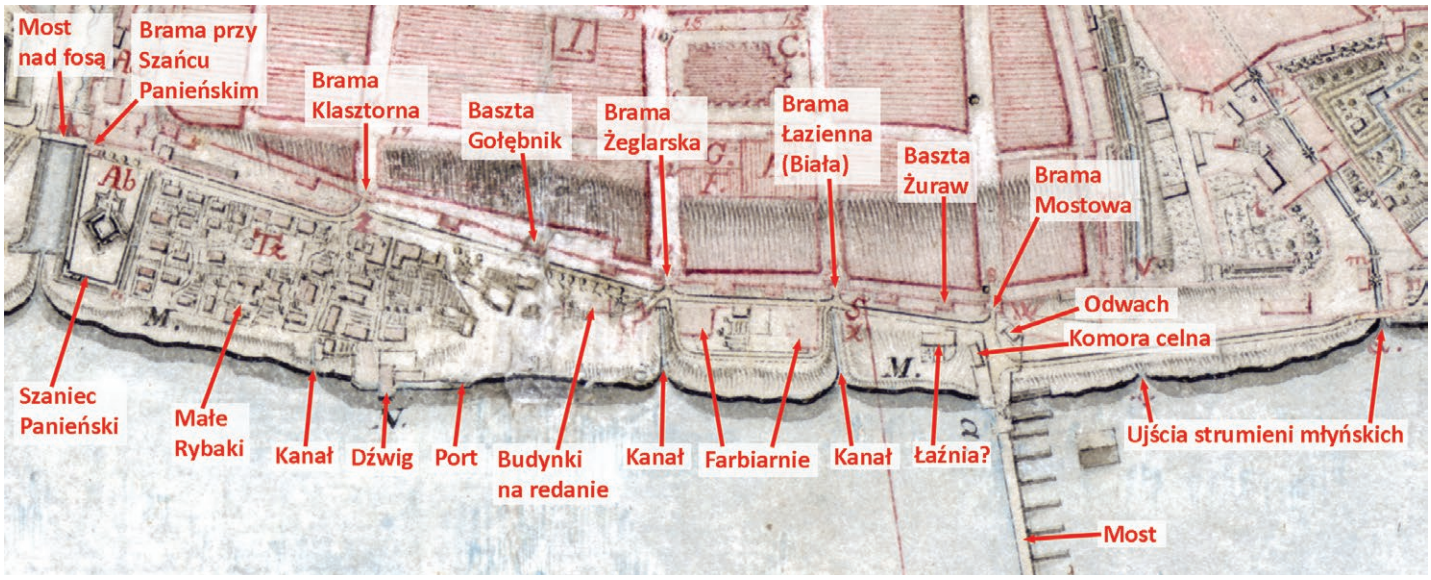
Ryc. 16
Fragment planu z 1769 r. z nazwami budowli i innych obiektów znajdujących się na nabrzeżu (Plan 1769)

Fig. 16
Fragment of a 1769 plan with names of buildings and other structures (Plan 1769)

murów obronnych i prowadziła przez Bramę przy Szańcu Panieńskim do mostu nad zachodnią fosą. W zespole budynków farbiarni widoczne są zmiany – dwa budynki stojące bliżej Bramy Łaziennej zostały połączone i przykryte wspólnym mansardowym dachem (Ryc. 15). Ogrodzenie po stronie północnej było zapewne murowane, o czym mogą świadczyć ostrołukowe wnęki widoczne na rysunku panoramy (Ryc. 15).

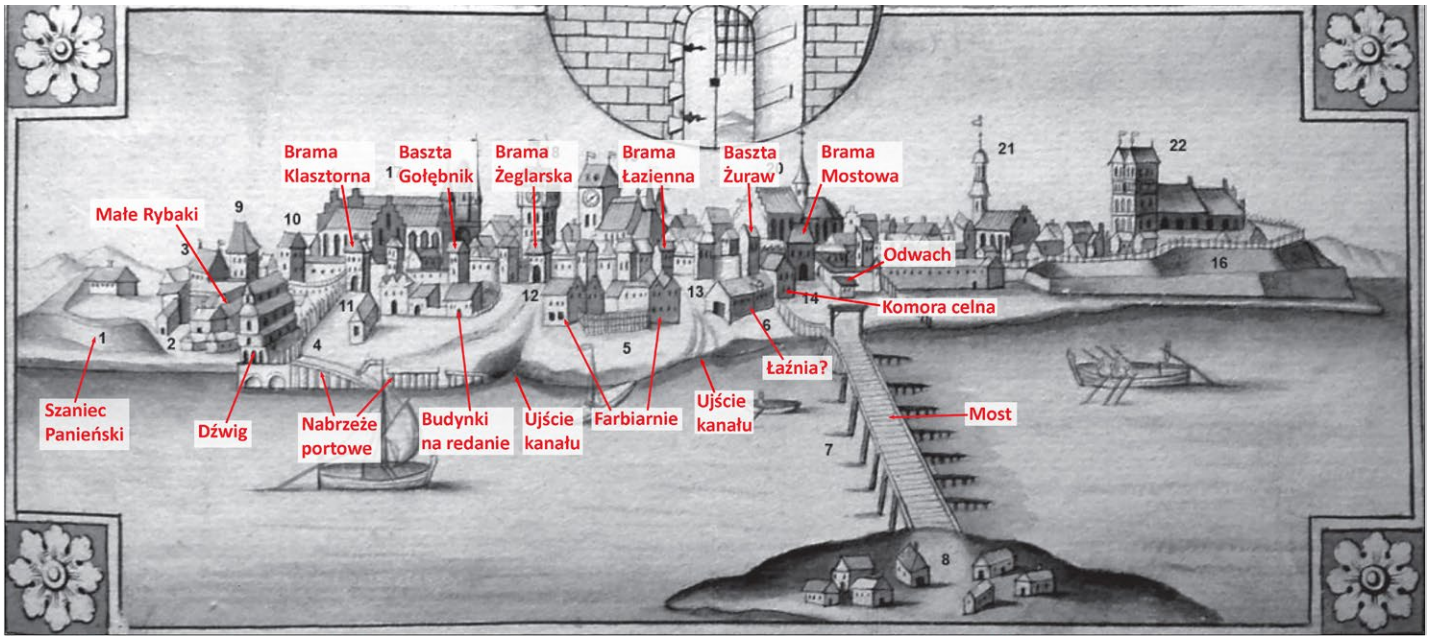
Plan z 1769 r. (Ryc. 16), znajdujący się w APT (Plan 1769), potwierdza sposób zagospodarowania nabrzeża w połowie XVIII w. Plan jest narysowany schematycznie, z pewnymi nieścisłościami i uproszczeniami, patrząc od zachodu, widzimy szaniec tuż przy zachodniej fosie, grunty klasztorne z kaplicą i zabudową, farbiarnie, a na wysokości Bramy Mostowej budynek komory celnej i most, a po wschodniej stronie Bramy Mostowej przy południowym murze międzymurza budynek odwachu. Szlak komunikacji lądowej biegnie wzdłuż murów obronnych przez Bramę przy Szańcu Panieńskim do mostu nad zachodnią fosą. Redan, który powinien być wrysowany przed Basztą Gołębnik, został prawdopodobnie umieszczony pomiędzy Bramą Klasztorną a Basztą Gołębnik jako fragment średniowiecznego muru miejskiego, co wskazuje, że plan rysował ktoś nieznający topografii Torunia.

Dużą wartość informacyjną posiada plan autorstwa Douglasa z 1793 r. (Ryc. 17), znajdujący się w APT (Plan 1793). Bardzo szczegółowo, w porównaniu z poprzednimi, pokazuje sposób zagospodarowania toruńskiego nabrzeża u schyłku istnienia państwa polskiego oraz u progu politycznych i gospodarczych zmian na przełomie XVIII i XIX w., które wpłynęły również na tę część Torunia. Zasadniczo plan Douglasa zawiera to, co plan Steinera, ale jest bardziej szczegółowy i są na nim nowe elementy, które dostarczają dodatkowej wiedzy o nabrzeżu. Zaczynając analizę planu od zachodu, widzimy szaniec tuż przy zachodniej fosie, dalej zabudowę z granicami działek obszaru po kompleksie kościelno-klasztornym, sięgającą aż po Basztę Gołębnik, czyli Małe Rybaki – „najgęściej chyba zasiedlona jurydyka przedmiejska" (Mikulski 1999, 398) – wg legendy do planu jest tu drewniana zabudowa. Następnie w miejscu redana drewniane i murowane budynki, a na południe od nich port z dźwigiem. Pomiędzy Bramą Żeglarską a Bramą Łazienną zespół murowanych budynków otoczonych ogrodzeniem, murowanym od północy i drewnianym od południa (zapewne dalej były to farbiarnie). Przy murze obronnym po zachodniej stronie Baszty Żuraw murowana buda, przed Bramą Mostową drewniany budynek komory celnej i most, po zachodniej stronie Bramy Mostowej być może budynek łaźni, a po wschodniej odwach. Wzdłuż muru obronnego znajduje się droga prowadząca przez Bramę przy Szańcu Panieńskim do mostu nad zachodnią fosą, fragmenty drogi po stronie południowej obsadzone są drzewami. Zauważalnym elementem nabrzeża są trzy otwarte kanały prowadzące do Wisły, znajdujące się na wysokości Bramy Klasztornej, Bramy Żeglarskiej i Bramy Łaziennej. Kanały są końcowym elementem systemu odprowadzającego wody opadowe i ścieki z ulic do Wisły. Na planie z 1788 r. (Ryc. 5) widzimy szczegóły tego systemu, od Bramy Łaziennej (Białej,



Ryc. 17
Fragment planu z 1793 r. z nazwami budowli i innych obiektów znajdujących się na nabrzeżu (Plan 1793)

Fig. 17
Fragment of a 1793 plan with names of buildings and other structures (Plan 1793)



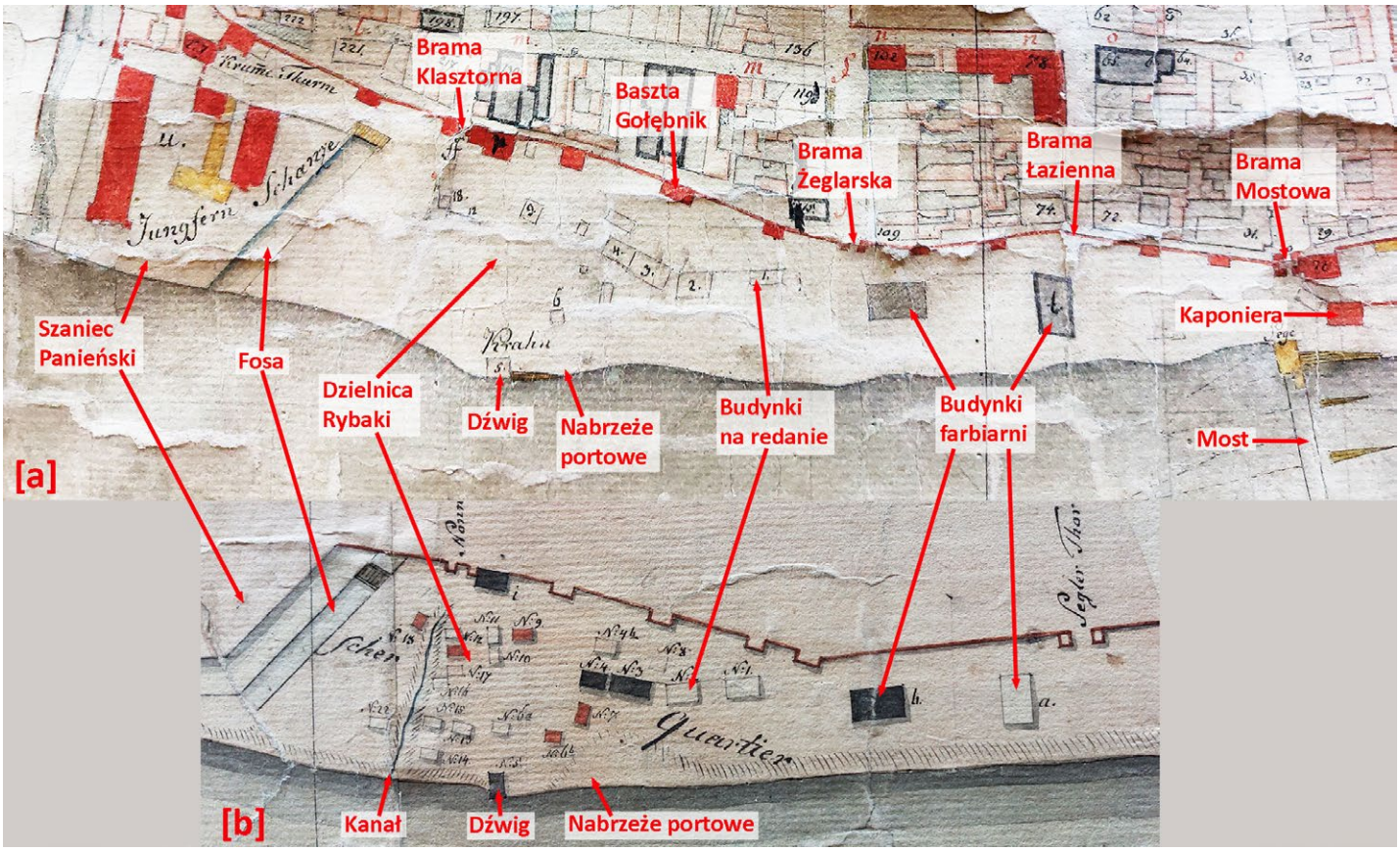
Ryc. 18
Panorama Torunia, fragment strony tytułowej z księgi protokołów toruńskiego bractwa kupieckiego, autor Ernst Frierdrich Kussmahly, 1793 r. APT, Korporacja kupców toruńskich, sygn. 4 (reprodukcja za Krupska, Łyczak 2013, ryc. 2)

Fig. 18
View of Toruń, fragment of a title page from the book of minutes of the Toruń merchant fraternity, by Ernst Frierdrich Kussmahly, 1793 APT, Korporacja kupców toruńskich, ref. 4 (after Krupska, Łyczak 2013, fig. 2)

Weissethor) prowadziły dwa podziemne kanały połączone w jeden większy, który kończył się prawdopodobnie murowanym wylotem i przechodził w otwarty kanał prowadzący do Wisły.

Na 1793 r. datowana jest panorama autorstwa Ernsta Friedricha Kussmahly (Ryc. 18), opublikowana i opisana przez Katarzynę Krupską i Bartłomieja Łyczaka (2013, ryc. 2). Panorama Kussmahly wzorowana jest na panoramie Georga Paula Buscha (Ryc. 13), o czym piszą K. Krupska i B. Łyczak (2013, 103), w przypadku nabrzeża ryciny niczym się nie różnią. O zwykłym skopiowaniu panoramy Buscha świadczy przerysowanie dwóch znajdujących się bliżej Bramy Łaziennej stykających się budynków farbiarni, będących w stosunku do rzeki w układzie szczytowym. Przykryte są dwoma oddzielnymi dachami, co w 1793 r. było niemożliwe. Budynki te zostały scalone i przykryte wspólnym mansardowym dachem kilkadziesiąt lat wcześniej, utrwalił to Steiner na rysunku z ok. 1740 r. (Ryc. 15). Różnice pomiędzy panoramami Buscha i Kussmahly są dostrzegalne w przedstawieniu ratusza staromiejskiego i kościoła Świętej Trójcy na co wskazują K. Krupska i B. Łyczak (2013, 104–105), ale dla potrzeb niniejszego artykułu ta różnica jest nieistotna. W związku z brakiem różnic pomiędzy panoramami w tekście artykułu zrezygnowano z opisu ryciny 18, ponieważ opis nabrzeża byłby powtórzeniem opisu ryciny 13.

Plan Miasta Torunia z 1816 r. (Plan 1816a; Piskorska 1938, 45; Ryc. 19: a) i plan z 1816 r. przedmieść zniszczonych w czasie oblężenia w 1813 r. (Plan 1816b; Piskorska 1938, 48; Ryc. 19: b) pokazują szereg zmian, do jakich doszło na nabrzeżu toruńskim na początku XIX w. Patrząc na plany, widzimy od zachodu Szaniec Panieński – istotnie przebudowany, w części zachodniej zabudowany trzema murowanymi budynkami (m.in. piekarnia i magazyn soli), po stronie wschodniej oddzielony został od reszty nabrzeża fosą wykonaną podczas przebudowy szańca. Przebudowę szańca można wiązać z rozbudową twierdzy toruńskiej w latach 1810–1812 (Nieuważny 2003, 53). Przez fosę w niewielkiej odległości od muru miejskiego prowadzi most. Prawdopodobnie podczas budowy fosy zniszczono relikty wieży kościoła Ducha Świętego. Na rysunku reliktów kościoła odkrytych w 1907 r. (Ryc. 10)

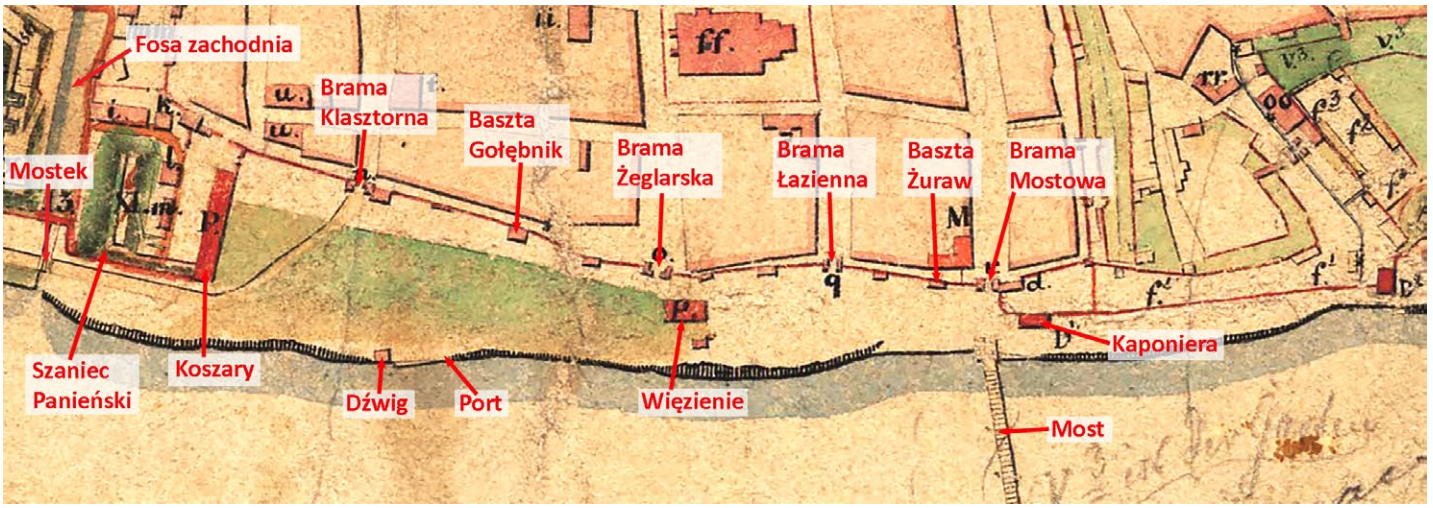


Ryc. 19
Fragmenty dwóch planów z 1816 r. z nazwami budowli i innych obiektów znajdujących się na nabrzeżu: a (Plan 1816a), b (Plan 1816b)

Fig. 19
Fragments of two plans from 1816 with names of buildings and other structures on the quay: a (Plan 1816a), b (Plan 1816b)

nie ma wrysowanych reliktów wieży kościoła – czy dlatego, że nie kopano w tym miejscu, czy dlatego, że ich tam już nie było? W miejscu gęsto zabudowanej w końcu XVIII w. jurydyki na terenie po kompleksie kościelno-klasztornym (na planie b nazwanym Dzielnicą Rybaki – Ryc. 19: b) pozostało kilka budynków, dużą ich część zniszczono podczas oblężenia Torunia w 1813 r., być może część z nich uległa zniszczeniu podczas wybuchu prochu w 1807 r. (Paczuski 2018, 319). Przy nabrzeżu portowym znajduje się dźwig, w miejscu redana znajdują się budynki (znane już z panoramy Buscha oraz planu i panoramy Steinera). Pomiędzy Bramą Żeglarską a Bramą Łazienną znajdują się budynki dawnej farbiarni, wg informacji w legendach do planów budynek znajdujący się bliżej Bramy Żeglarskiej uległ pożarowi, a budynek znajdujący się bliżej Bramy Łazienej jest całkowicie zdewastowany i opuszczony, zniszczenia te związane są z oblężeniem Torunia w 1813 r.. Na wysokości Bramy Mostowej znajduje się most (być może stoi na nim budynek komory celnej), a po południowej stronie międzymurza, na wschód od mostu, jest murowany budynek kaponiery. Na planach na wysokości Bramy Żeglarskiej i Bramy Łazienej nie ma otwartych kanałów znajdujących się na planie z 1793 r. (Ryc. 17), kanał jest wrysowany na planie 1816b (Ryc. 19: b) na wysokości Bramy Klasztornej. Na planie 1816b (Ryc. 19: b) Brama Łazienna została omyłkowo nazwana Bramą Żeglarską.

Na planie twierdzy Toruń i okolic z lat 1823–1825 (Plan 1823–1825; Ryc. 20) widoczna jest zdecydowana różnica w sposobie zagospodarowania nabrzeża w porównaniu z zagospodarowaniem w końcu XVIII w. Patrząc na plan od zachodu, widzimy przebudowany Szaniec Panieński, m.in. z budynkami laboratorium i odlewni żeliwa po północnej stronie wałów ziemnych. Na wschód od szańca znajduje się zbudowany w latach 1820–1822 budynek koszar (Defensionskaserne, Koszary

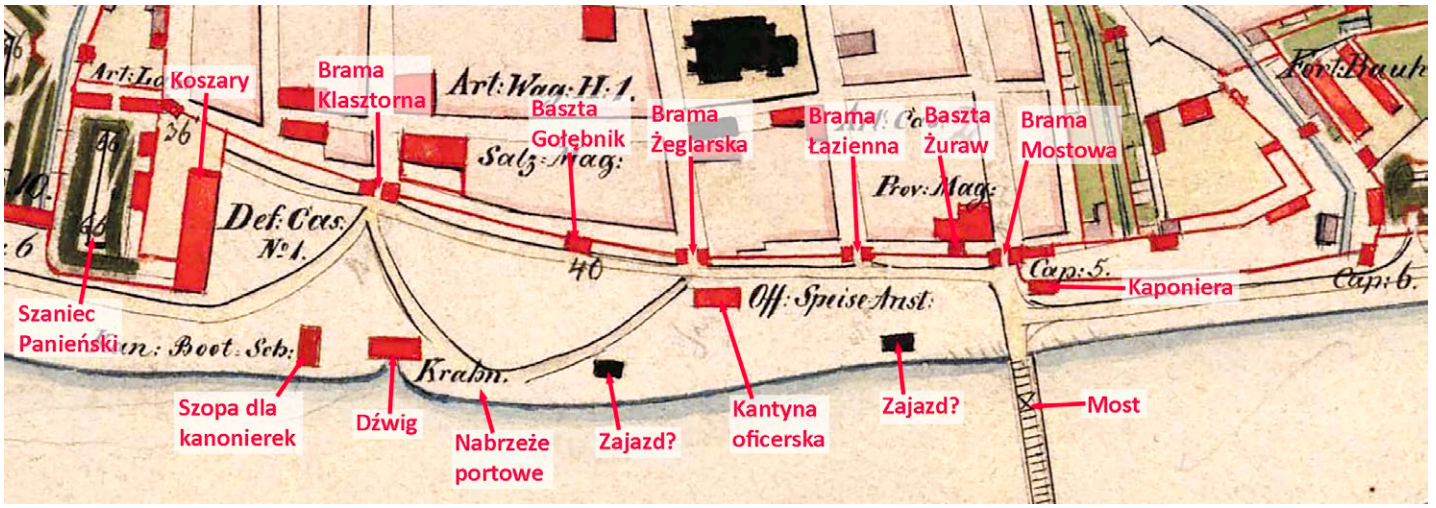


Ryc. 20
Fragment planu z lat 1823-1825 z nazwami budowli i innych obiektów znajdujących się na nabrzeżu (Plan 1823-1825)

Fig. 20
Fragment 1823-1825 plan with names of buildings and other structures (Plan 1823-1825)

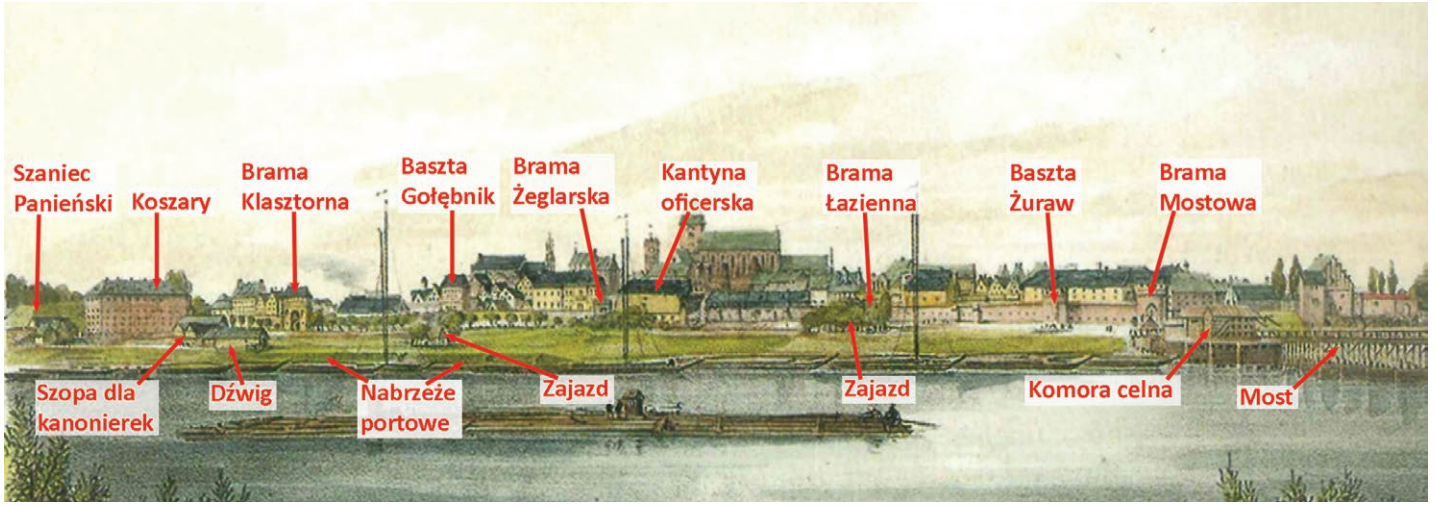
Racławickie, obecnie Hotel Bulwar), od południa szaniec zamknięty jest murem dochodzącym do budynku koszar. Po wschodniej stronie Bramy Klasztornej, przy brzegu rzeki, znajduje się dźwig i nabrzeże portowe. Obszar od budynku koszar po Bramę Żeglarską – w końcu XVIII w. bardzo gęsto zabudowany – jest pusty. Po wschodniej stronie Bramy Żeglarskiej znajduje się budynek dawnej farbiarni, który był uszkodzony przez pożar, został przystosowany do funkcji więzienia – na planie budynek opisano jako „Sträflings caserne", co germanista Cyprian Zalewski tłumaczy na „więzienie przykoszarowe" albo „koszary karne dla skazanych" (Spandowski 2022), po południowej stronie więzienia stoi niewielki budynek. Na planie nie ma drugiego budynku farbiarni, który znajdował się bliżej Bramy Łaziennej. Od budynku więzienia aż po Bramę Mostową teren jest niezabudowany. Na wysokości Bramy Mostowej znajduje się most, dalej na wschód po południowej stronie międzymurza kaponiera, nabrzeże na wysokości ruin zamku jest niezabudowane. Nowym elementem zagospodarowania jest droga biegnąca od Bramy Klasztornej w kierunku południowo-zachodnim, która następnie skręca na zachód i biegnie wzdłuż muru zamykającego szaniec od południa do mostku nad kanałem odprowadzającym wody z fosy zachodniej do Wisły. Po przebudowie Szańca Panieńskiego i zbudowaniu koszar komunikacja lądowa na zachód wzdłuż średniowiecznych murów miejskich i przez most nad fosą zachodnią została zlikwidowana.

Plan fortyfikacji Torunia z 1837 r. (Plan 1837; Ryc. 21) pokazuje nabrzeże niewiele różniące się od nabrzeża z pierwszej połowy lat 20. XIX w. Patrząc na plan od zachodu, widzimy Szaniec Panieński z kompleksem budynków, m.in. koszarami. Dalej na wschód nad brzegiem, na wysokości Bramy Klasztornej, znajduje się szopa dla kanonierek rzecznych, dźwig i nabrzeże portowe. Następnie blisko brzegu, na wysokości Baszty Gołębnik, znajduje się najprawdopodobniej zajazd. Po wschodniej stronie Bramy Żeglarskiej jest budynek kantyny oficerskiej (wcześniej łaźnia, farbiarnia, więzienie) z gustownie dekorowaną salą („mit geschmackvoll dekorirtem Saale"), jak napisano w przewodniku z 1847 r. (Der Führer durch Thorn 1847, 30). Dalej niedaleko brzegu, na wysokości Bramy Łaziennej, znajduje się prawdopodobnie drugi zajazd, na wysokości Bramy Mostowej jest most, a po jej wschodniej stronie kaponiera, nabrzeże na wysokości ruin zamku jest niezabudowane. Od zachodu (od koszar) wzdłuż miejskich murów obronnych biegnie droga, na wysokości Bramy Mostowej skręca na most, następnie na wschód. Od Bramy Żeglarskiej i Bramy Klasztornej biegną drogi do dźwigu i portu, od Bramy Klasztornej prowadzi również droga w kierunku południowo-zachodnim, opisana wyżej przy analizie planu z lat 1823–1825.



Ryc. 21
Fragment planu z 1837 r. z nazwami budowli i innych obiektów znajdujących się na nabrzeżu (Plan 1837)

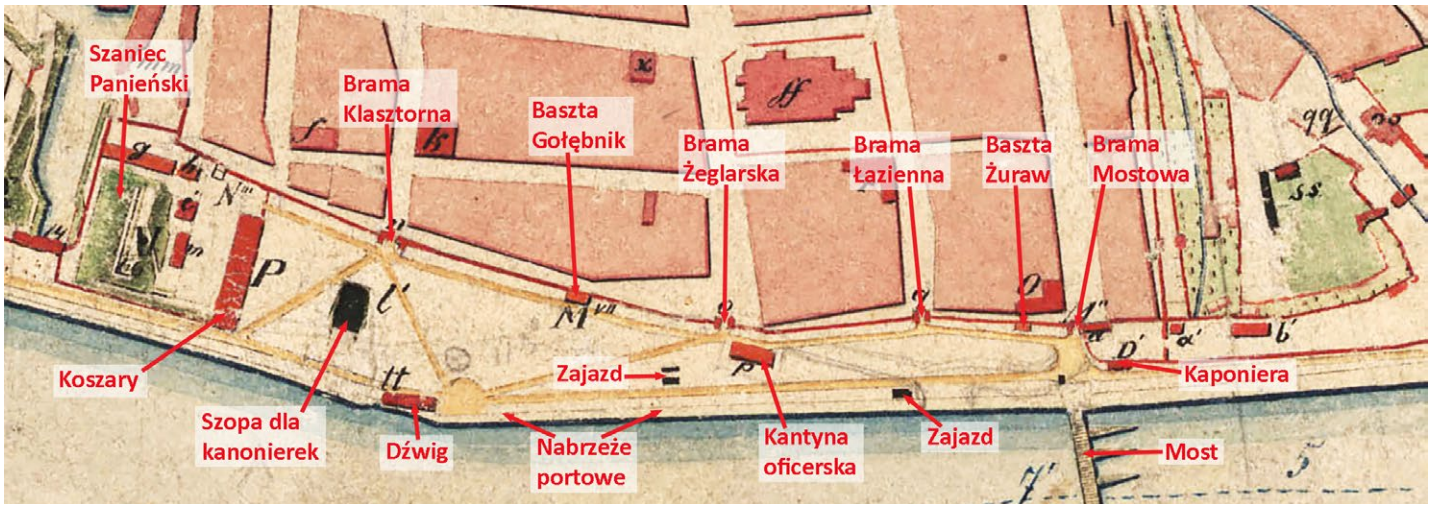
Fig. 21
Fragment of 1837 plan with names of buildings and other structures (Plan 1837)



Ryc. 22
Panorama Torunia z ok. 1840 r. z nazwami budowli i innych obiektów znajdujących się na nabrzeżu (Panorama 1840)

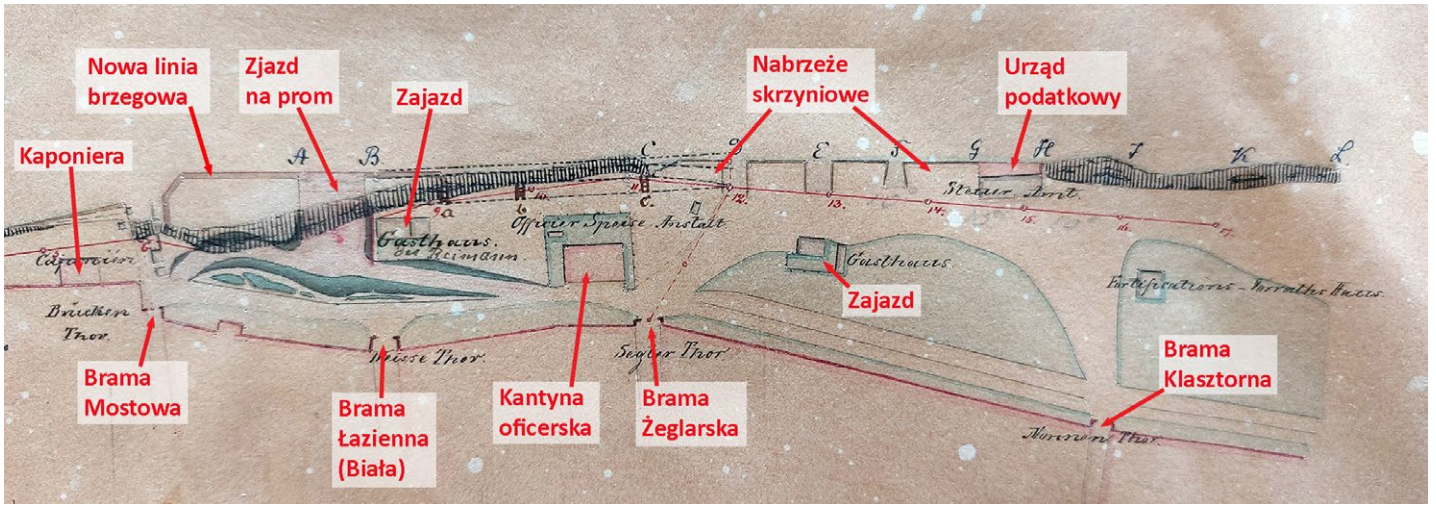
Fig. 22
View of Toruń from around 1840 with names of buildings and other objects (Panorama 1840)

Litografia z ok. 1840 r. (Panorama 1840; Ryc. 22) pokazuje panoramę Torunia oglądaną z Kępy Bazarowej, znajdują się tam obiekty w większości wymienione na planie z 1837 r. Patrząc od zachodu (lewa strona ryciny), widzimy Szaniec Panieński, po jego wschodniej stronie znajduje się budynek koszar z budynkami od południa, a po jego wschodniej stronie jest szopa dla kanonierek rzecznych i jakiś nieokreślony budynek. Następnie tuż przy brzegu (widoczny pomiędzy szopą a Bramą Klasztorną) znajduje się budynek dźwigu oraz nabrzeże portowe. Na tle Baszty Gołębnik znajduje się zajazd w otoczeniu drzew, po wschodniej stronie Bramy Żeglarskiej znajduje się kantyna oficerska (budynek nakryty naczółkowym dachem, prawdopodobnie efekt remontu sprzed 1823 r.), na tle Bramy Łaziennej widoczny jest budynek zajazdu, również w otoczeniu drzew. Na wysokości Bramy



Ryc. 23
Fragment planu z 1849 r. z nazwami budowli i innych obiektów znajdujących się na nabrzeżu (Plan 1849)

Fig. 23
Fragment of 1849 plan with names of buildings and other structures (Plan 1849)



Ryc. 24
Fragment planu z 1855 r. z nazwami budowli i innych obiektów znajdujących się na nabrzeżu (Plan 1855b)

Fig. 24
Fragment of 1855 plan with names of buildings and other structures (Plan 1855b)

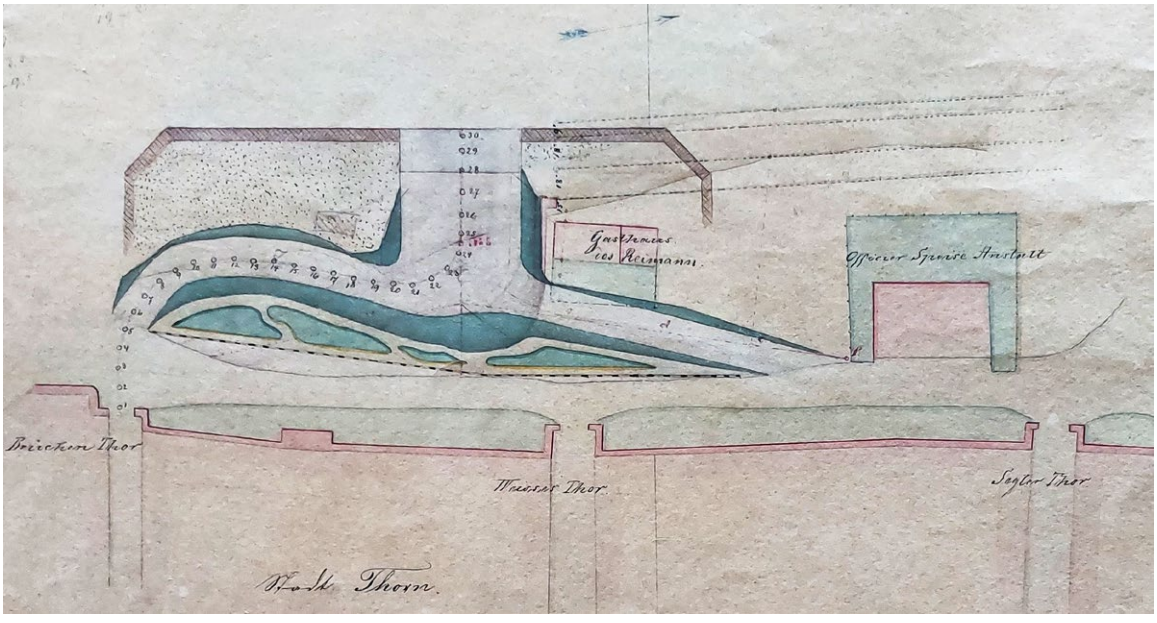
Mostowej znajduje się most i komora celna. Wzdłuż muru obronnego znajduje się droga, świadczy o tym ciąg drzew biegnący od Bramy Żeglarskiej w kierunku zachodnim.

Na planie z 1849 r. (Plan 1849; Ryc. 23), patrząc od zachodu, widzimy na nabrzeżu Szaniec Panieński, m.in. z budynkami laboratorium i odlewni żeliwa po północnej stronie wałów ziemnych. Dalej na wschód znajduje się budynek koszar (Defensionskaserne, Koszary Racławickie, obecnie Hotel Bulwar), od południa szaniec zamknięty jest murem. Na wysokości Bramy Klasztornej, w połowie odległości pomiędzy bramą a nabrzeżem, znajduje się szopa dla kanonierek rzecznych. Po wschodniej stronie szopy nad brzegiem znajduje się dźwig i nabrzeże portowe. Po zachodniej stronie Bramy Żeglarskiej, niedaleko brzegu, znajduje się zajazd, a po wschodniej stronie Bramy Żeglarskiej kantyna oficerska, po zachodniej stronie Bramy Łaziennej niedaleko brzegu jest drugi zajazd. Na wysokości Bramy Mostowej jest most, a po wschodniej stronie Bramy Mostowej kaponiera. Na planie z 1849 r.

znajdują się wszystkie elementy, które opisano na planie z 1837 r. i litografii z ok. 1840 r., co wskazuje na ustabilizowanie się sposobu zagospodarowania nabrzeża w połowie XIX w.

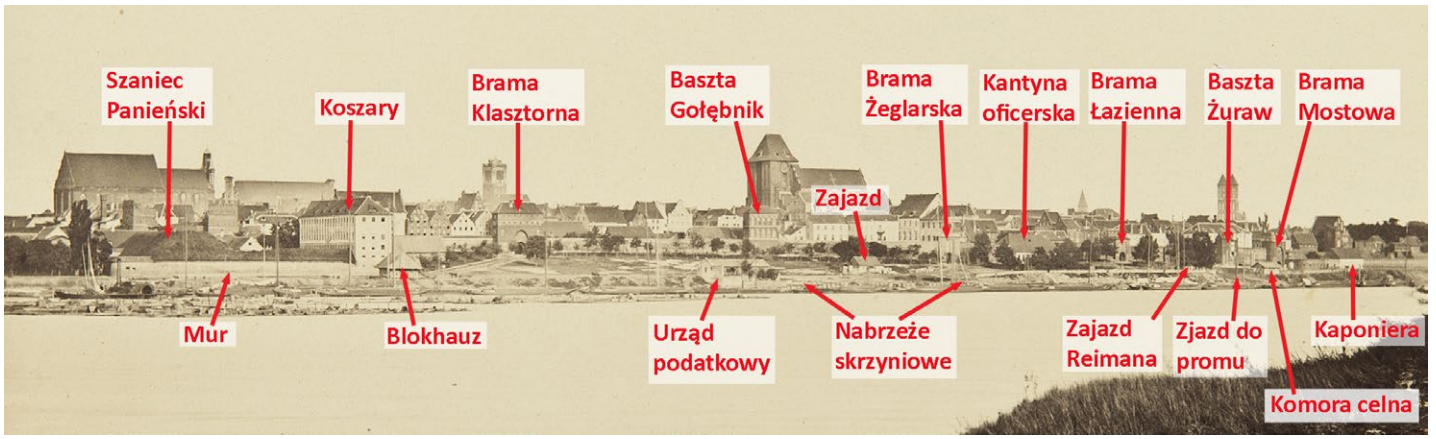
Plan sytuacyjny z 1855 r. (Plan 1855b; Ryc. 24), zorientowany odwrotnie, nie obejmuje obszaru, na którym znajdował się wówczas Szaniec Panieński i budynek koszar. Na planie, patrząc od zachodu (od prawej strony planu), widzimy na wysokości Bramy Klasztornej, mniej więcej w połowie odległości pomiędzy bramą a brzegiem, dawną szopę dla kanonierek rzecznych – teraz budynek magazynu fortecznego. Następnie przy brzegu budynek urzędu podatkowego, po jego wschodniej stronie nabrzeże portowe (skrzyniowe). Bliżej Bramy Żeglarskiej, mniej więcej w połowie odległości pomiędzy bramą o brzegiem, jest zajazd, a po wschodniej stronie Bramy Żeglarskiej budynek kantyny oficerskiej. Na wysokości Bramy Łaziennej (Białej) znajduje się drugi zajazd (Reimana), od wschodu, zaraz przy zajeździe, zlokalizowano projektowany zjazd do promu (szczegółowy plan na Ryc. 25; Plan 1855a). Po wschodniej stronie Bramy Mostowej jest kaponiera, a wzdłuż muru obronnego biegnie droga. Wraz z budową zjazdu na prom zaprojektowano przesunięcie linii brzegowej na południe, poszerzając w tym miejscu nabrzeże o ponad połowę jego dotychczasowej szerokości.

Ogromne znaczenie dla analizy toruńskiego nabrzeża ma zdjęcie Eduarda Flottwella z 1861 r. (Flottwell 1861; Ryc. 26), wykonane spod Zamku Dybowskiego. Zdjęcie zasadniczo potwierdza to, co znajduje się na planach z 1837 r. (Ryc. 21), z 1849 r. (Ryc. 23), z 1855 r. (Ryc. 24) oraz litografii z ok. 1840 r. (Ryc. 22). Patrząc od zachodu, na nabrzeżu znajduje się Szaniec Panieński z zabudową wewnątrz, od południa zamknięty murem, następnie budynek koszar z blokhauzem od południa, a po wschodniej stronie koszar znajduje się budynek kryty dwuspadowym dachem. Dalej na wschód, tuż przy brzegu rzeki (w osi baszty Gołębnik i wieży kościoła św. Janów), znajduje się budynek urzędu podatkowego, a po jego wschodniej stronie nabrzeże skrzyniowe ze zjazdem do promu, pomiędzy Basztą Gołębnik a Bramą Żeglarską (ale bliżej rzeki) jest budynek zajazdu. Po wschodniej stronie Bramy Żeglarskiej znajduje się budynek kantyny oficerskiej, pomiędzy Bramą Łazienną a Basztą Żuraw widoczny jest zajazd (Reimana). Bliżej Bramy Mostowej znajduje się komora celna, a po wschodniej stronie Bramy Mostowej kaponiera. Przy miejskim murze obronnym biegnie droga, świadczą o tym posadzone wzdłuż niej drzewa, od Bramy Klasztornej biegnie droga w kierunku południowo-zachodnim, następnie na zachód pomiędzy budynkiem koszar a blokhauzem.



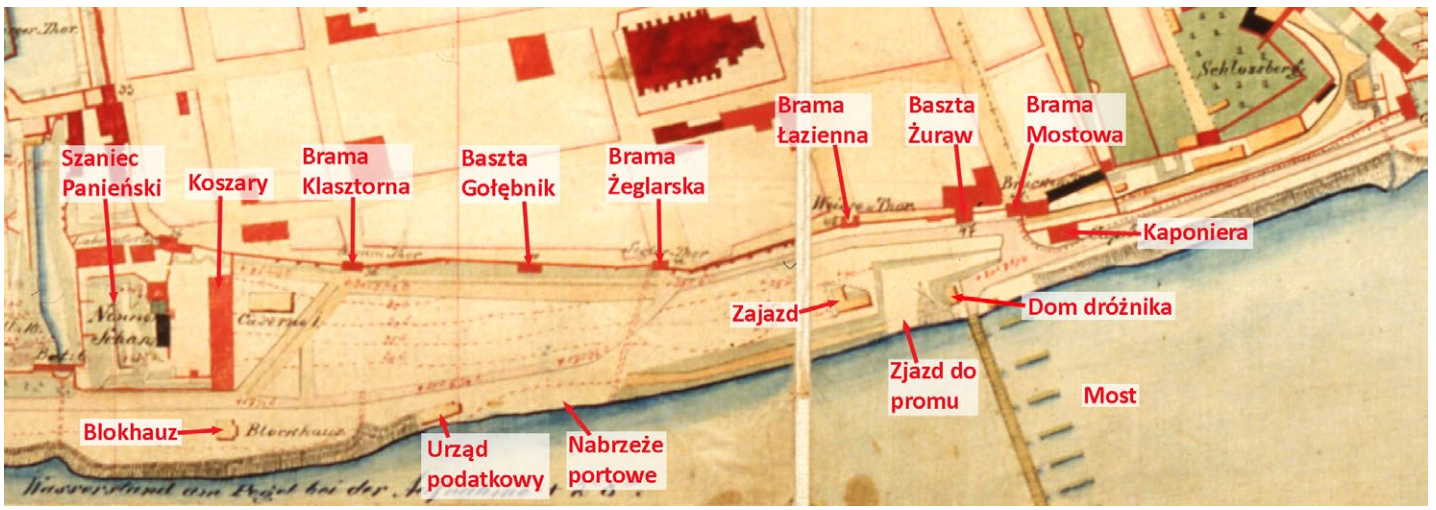
Ryc. 25
Nabrzeże w Toruniu. Projekt wjazdu na prom z 1855 r. (Plan 1855a)

Fig. 25
Torun quay. Ferry entrance project from 1855 (Plan 1855a)



Ryc. 26
Fragment fotografii z 1861 r. z nazwami budowli i innych obiektów znajdujących się na nabrzeżu (Flottwell 1861)

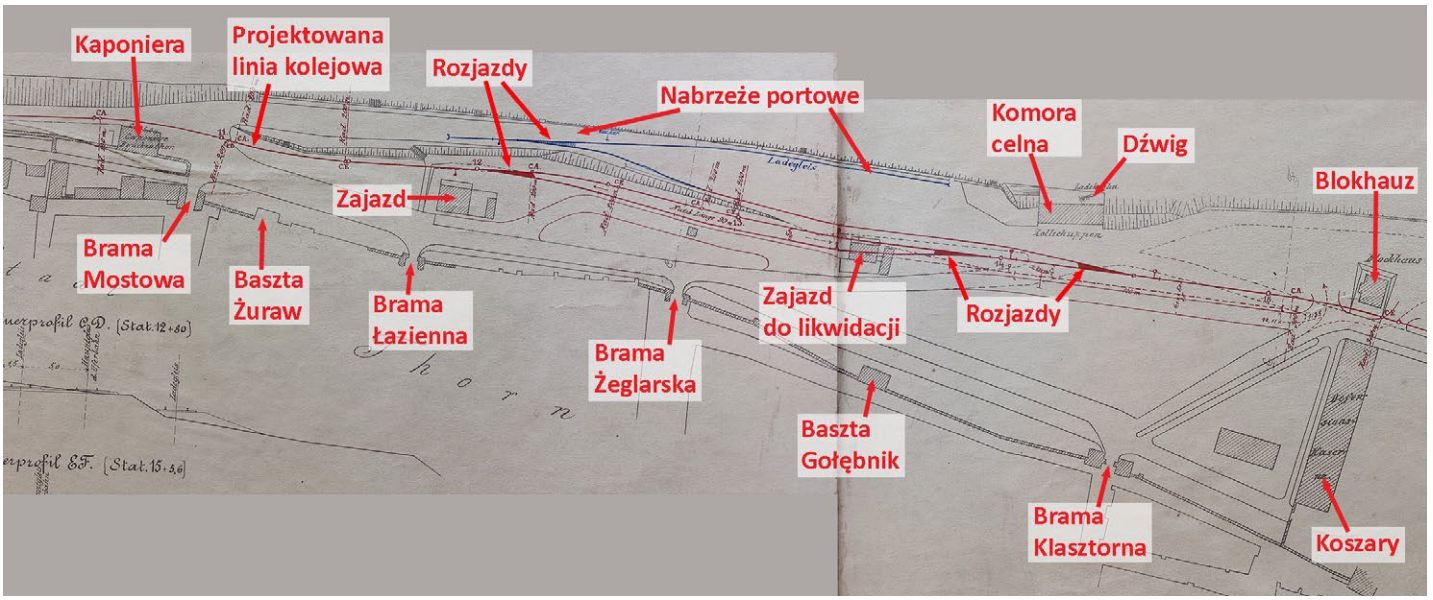
Fig. 26
Fragment of a photograph from 1861 with names of buildings and other objects (Flottwell 1861)



Ryc. 27
Fragment planu z ok. 1874 r. z nazwami budowli i innych obiektów znajdujących się na nabrzeżu (Plan ok. 1874)

Fig. 27
Fragment of 1874 plan with names of buildings and other objects (Plan around 1874)

Według planu z ok. 1874 r. (Plan 1874; Ryc. 27) na nabrzeżu toruńskim znajdują się, patrząc od zachodu, Szaniec Panieński, następnie koszary z blokhauzem od południa i budynkiem od wschodu. Dalej nad brzegiem budynek urzędu podatkowego i nabrzeże portowe. Po zachodniej stronie Bramy Łaziennej, ale bliżej brzegu, znajduje się zajazd, za zajazdem po wschodniej stronie zjazd do promu. Dalej dom dróżnika (Arszyński *et al.* 1995, 156, ryc. 5), zjazd do mostu i most, po wschodniej stronie Bramy Mostowej znajduje się kaponiera. Nie ma budynku kantyny oficerskiej po wschodniej stronie Bramy Żeglarskiej. Na planie czytelny jest układ dróg zbliżony do współczesnego. Główną osią była droga biegnąca wzdłuż muru obronnego, która na wysokości Bramy Klasztornej skręcała na południowy zachód, następnie na zachód, i biegła pomiędzy budynkiem koszar i blokhauzem wzdłuż południowego muru Szańca Panieńskiego. Uzupełnieniem tego układu jest droga biegnąca łukiem od drogi przy murze szańca do Bramy Żeglarskiej, obecnie jest to odcinek głównej drogi poprowadzonej przez nabrzeże.

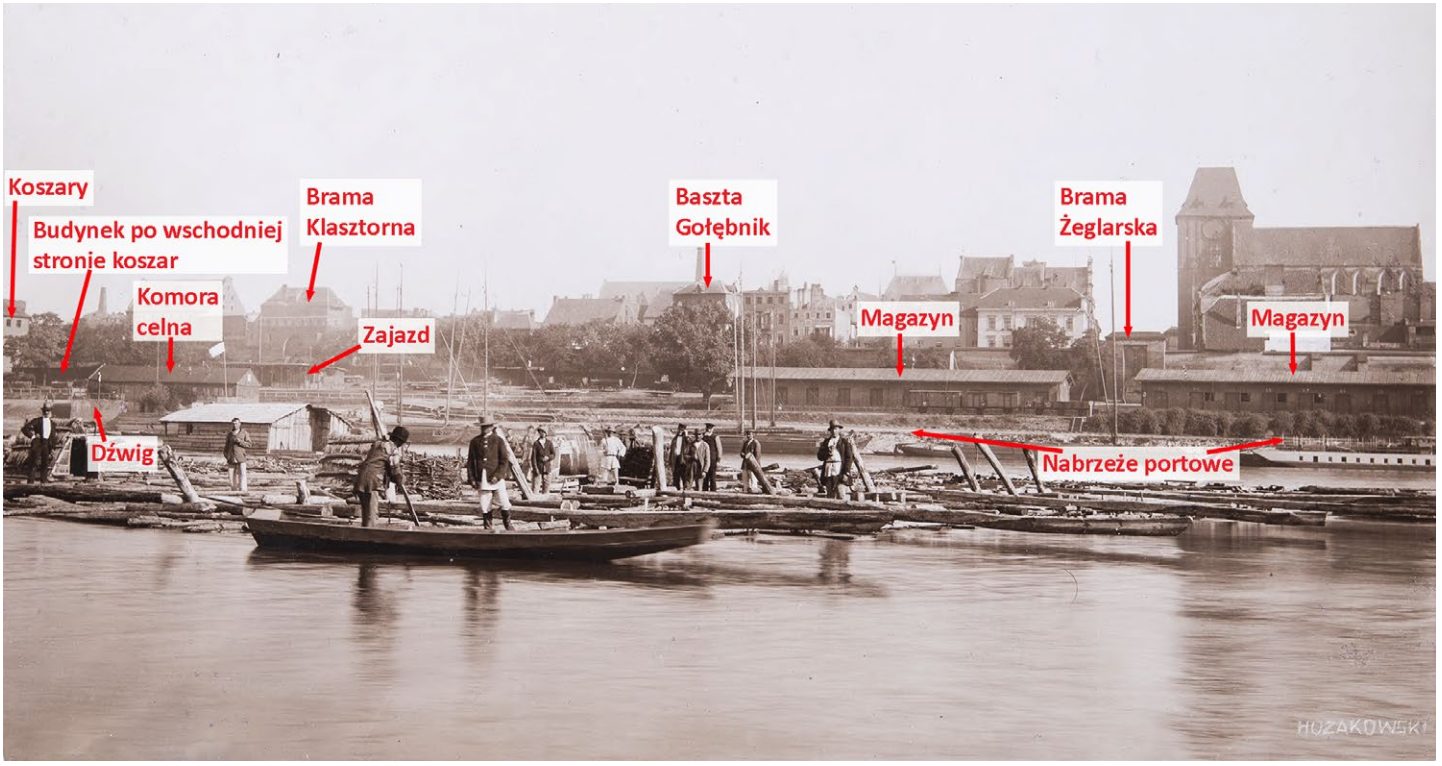


Ryc. 28
Fragment projektu linii kolejowej z 1855 r. z nazwami budowli i innych obiektów znajdujących się na nabrzeżu (Kolej nadbrzeżna 1885)

Fig. 28
Fragment of an 1855 railway project with names of buildings and other structures on the quay (Kolej nadbrzeżna 1885)

W 1888 r. uruchomiono linię kolejową poprowadzoną od dworca Toruń Miasto do nabrzeża portowego (Kola 1997, 11). Projekt budowy linii kolejowej wykonano w 1885 r. (Ryc. 28), przechowywany jest w APT (Kolej nadbrzeżna 1885). Na planie (zorientowanym odwrotnie), patrząc od prawej (od zachodu), widzimy koszary z blokhauzem od południa i budynkiem po wschodniej stronie. Po wschodniej stronie Bramy Klasztornej, tuż przy brzegu, znajduje się budynek komory celnej i dźwig. Dalej po wschodniej stronie Baszty Gołębnik, mniej więcej pośrodku odcinka pomiędzy Basztą a brzegiem, znajduje się budynek zajazdu (przeznaczony do likwidacji), następnie po zachodniej stronie Bramy Łaziennej, mniej więcej pośrodku odcinka pomiędzy murem obronnym a brzegiem, znajduje się budynek drugiego zajazdu (prawdopodobnie posadowiony na części góry gnojnej i nieistniejącego budynku farbiarni). W projekcie nie ma zjazdu do promu, który zlokalizowany był po wschodniej stronie zajazdu. Na wysokości Bramy Mostowej nie ma już drewnianego mostu, a po wschodniej stronie bramy znajduje się budynek kaponiery. Linię kolejową poprowadzono po południowej stronie kaponiery, następnie po południowej stronie zajazdu przy Bramie Łaziennej, dalej w miejscu zajazdu na wysokości Baszty Gołębnik, a następnie bliżej blokhauzu. Obok zajazdu przy Bramie Łaziennej zaprojektowano rozjazd, następny rozjazd zaprojektowano po zachodniej stronie zajazdu przeznaczonego do likwidacji. Na wysokości Bramy Klasztornej zaprojektowano wykonanie kolejnego rozjazdu, od którego poprowadzono tor do nabrzeża portowego, gdzie zaprojektowano następny rozjazd, od którego poprowadzono tor tuż przy brzegu rzeki. Lokalizacja toru na wysokości Bramy Klasztornej spowodowała wykonanie w tym miejscu korekty przebiegu drogi.

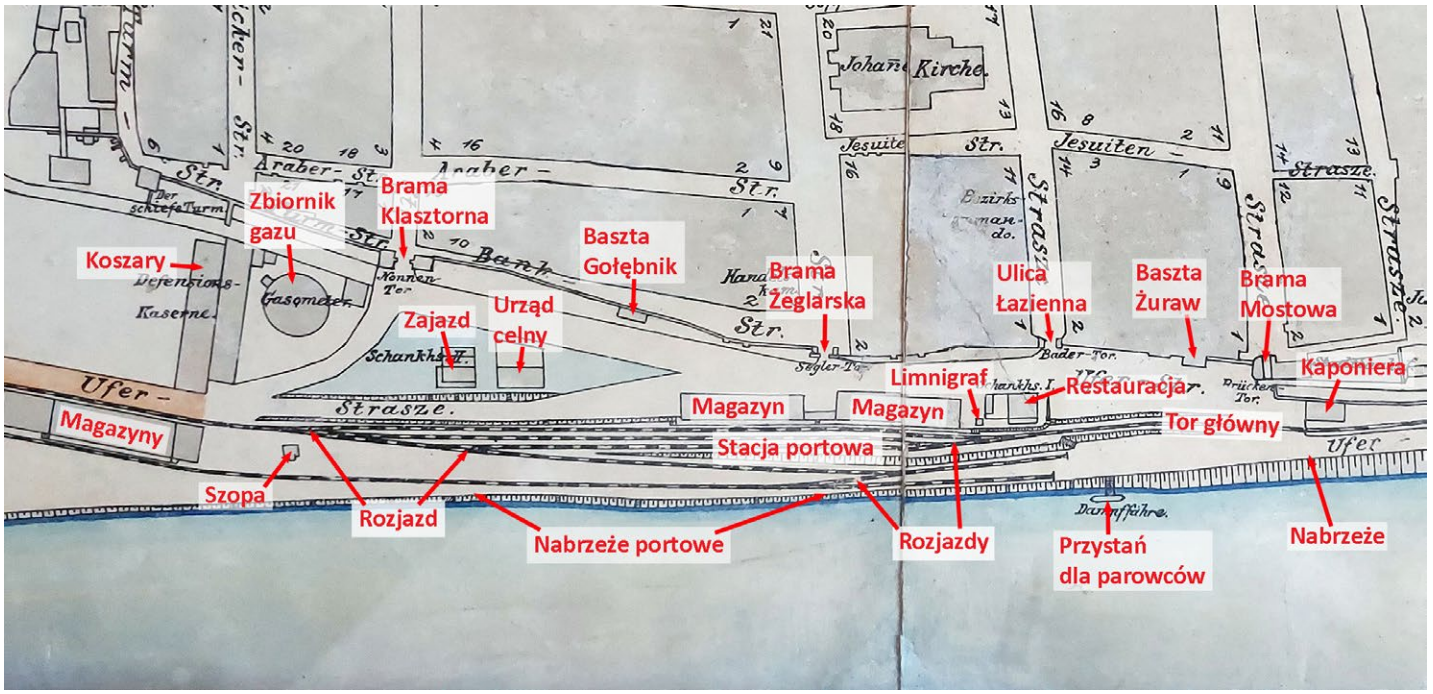
Na zdjęciu z ok. 1896 r. (Hozakowski 1896; Ryc. 29) znajduje się m.in. kolej nadbrzeżna zrealizowana wg projektu z 1885 r. Na drugim planie zdjęcia, za grupą flisaków, znajduje się nabrzeże portowe z linią kolejową, z dobrze widocznymi podkładami kolejowymi. Patrząc od zachodu (od lewej), widzimy fragment budynku koszar, następnie budynek po wschodniej stronie koszar, na tle Bramy Klasztornej znajduje się nowo zbudowany budynek zajazdu, którego nie ma w projekcie z 1885 r. Na osi tworzonej przez Bramę Klasztorną i zajazd tuż przy rzece znajduje się komora celna z dźwigiem, po wschodniej i zachodniej stronie Bramy Żeglarskiej znajdują się drewniane budynki magazynów, których nie ma w projekcie z 1885 r. (Ryc. 28).



Ryc. 29
Nabrzeże w Toruniu 1896 r. Na pierwszym planie grupa flisaków na Wiśle. Istotna informacja dla analizy zagospodarowania nabrzeża znajduje się na drugim planie. Patrząc od zachodu (od lewej) widać fragment budynku koszar, następnie nieokreślony budynek po wschodniej stronie koszar, następnie przy brzegu komora celna z dźwigiem, przed Bramą Klasztorną zajazd, po obu stronach Bramy Żeglarskiej drewniane magazyny, przed magazynami i na nabrzeżu portowym widoczne są tory kolejowe (Hozakowski 1896)

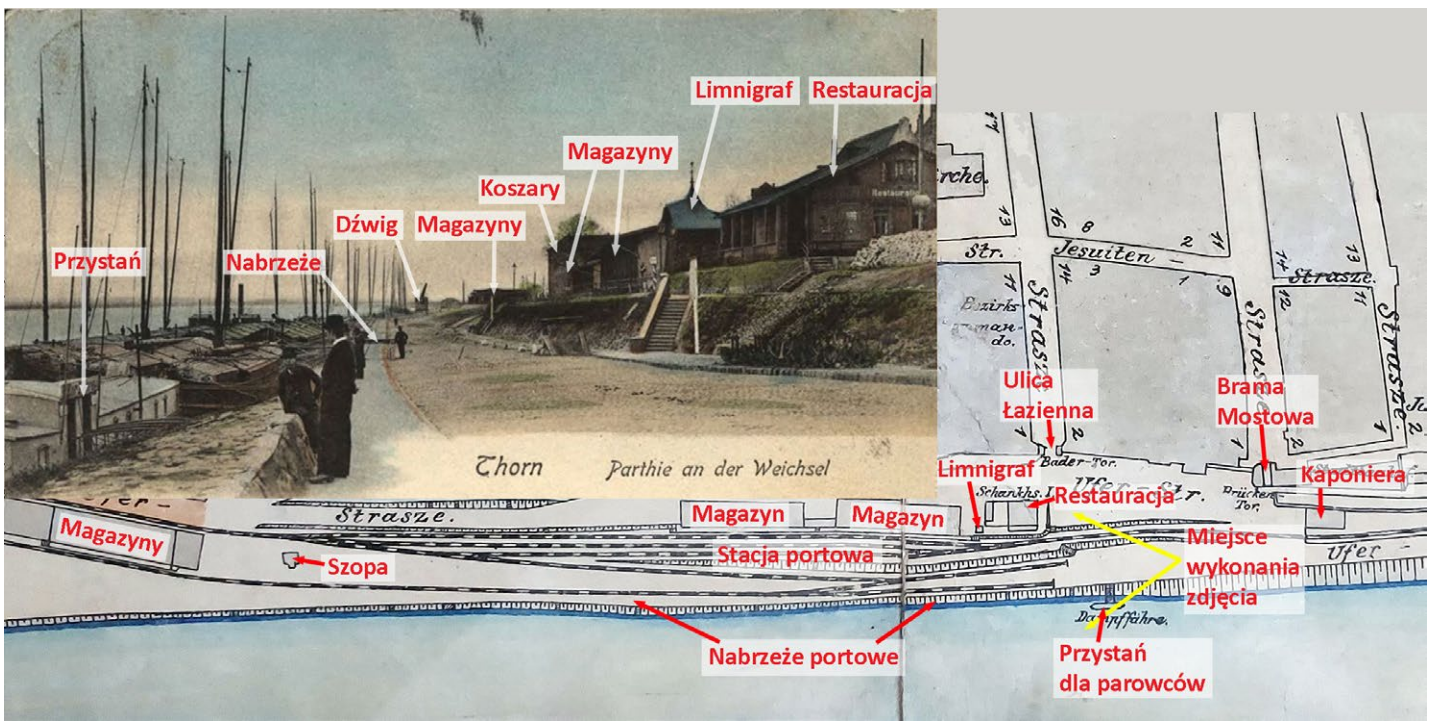
Fig. 29
Quay in Toruń 1896. In the foreground, a group of rafters on the Vistula. Important information for the analysis of the quay development can be found in the background. Looking from the west (left) you can see a fragment of a barracks building, then an unspecified building on the eastern side of the barracks, then a customs house with a crane by the shore, in front of the Klasztorna Gate an inn, on either side of the Sailors' Gate wooden warehouses, in front of the warehouses and on the harbour wharf you can see railway tracks (Hozakowski 1896)

Na planie z 1911 r. (Ryc. 30), przechowywanym w APT (Plan 1911), zarejestrowano zagospodarowanie nabrzeża na początku XX w. Patrząc od zachodu, widzimy budynek koszar, na południe od koszar zespół budynków magazynowych, na wschód od koszar zbiornik na gaz z towarzyszącymi mu od północy budynkami laboratorium i służbówki. Dalej na skwerze po wschodniej stronie Bramy Klasztornej zajazd i urząd celny, następnie po zachodniej i wschodniej stronie Bramy Żeglarskiej dwa drewniane budynki magazynowe. W linii magazynów po zachodniej stronie Bramy Łaziennej jest restauracja, pomiędzy restauracją a magazynem limnigraf, po wschodniej stronie Bramy Mostowej kaponiera. Linia kolejowa od dworca Toruń Miasto do wysokości Bramy Łaziennej biegła jednym torem, na wysokości limnigrafu i magazynu znajdował się rozjazd na trzy tory, na wysokości Bramy Klasztornej znajdował się kolejny rozjazd, z którego jeden tor biegł na zachód (po północnej stronie magazynów na wysokości koszar), a jeden poprowadzono do nabrzeża portowego, kończył się na wysokości ul. Łaziennej. Na wysokości Bramy Żeglarskiej znajdował się rozjazd, od którego poprowadzono tor biegnący tuż przy brzegu, który kończył się na wysokości ul. Łaziennej, a w kierunku zachodnim poprowadzono go po południowej stronie magazynów na wysokości koszar. W pasie pomiędzy torami na wysokości zbiornika na gaz znajduje się szopa, a nad brzegiem po zachodniej stronie Bramy Łaziennej przystań dla parowców. Przy brzegu na wysokości Bramy Klasztornej nie wrysowano betonowego fundamentu dźwigu. Jak wyglądało nabrzeże na początku XX w., na którym zlokalizowano tory stacji, magazyny, limnigraf i restaurację, ilustrują ryciny 31–35, na których widokówki i zdjęcia z początku wieku nałożono na plan z 1911 r. z zaznaczeniem miejsca, z którego wykonano zdjęcie.



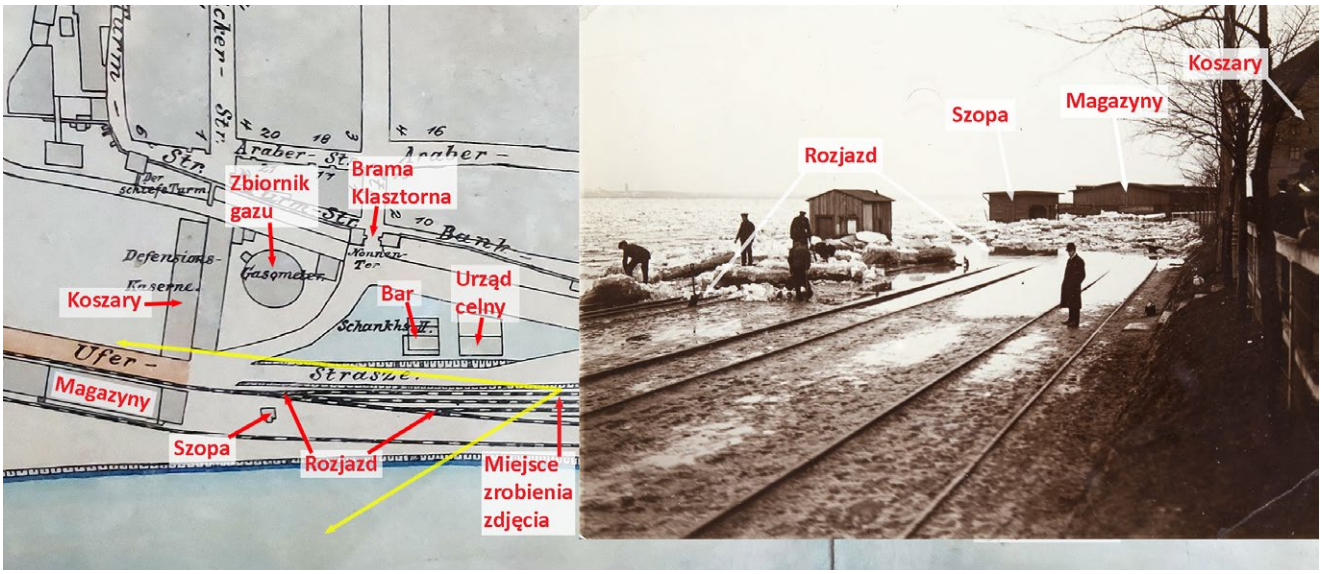
Ryc. 30
Fragment planu z 1911 r. z nazwami budowli i innych obiektów znajdujących się na nabrzeżu (Plan 1911)

Fig. 30
Fragment of 1911 plan with names of buildings and other structures on the quay (Plan 1911)



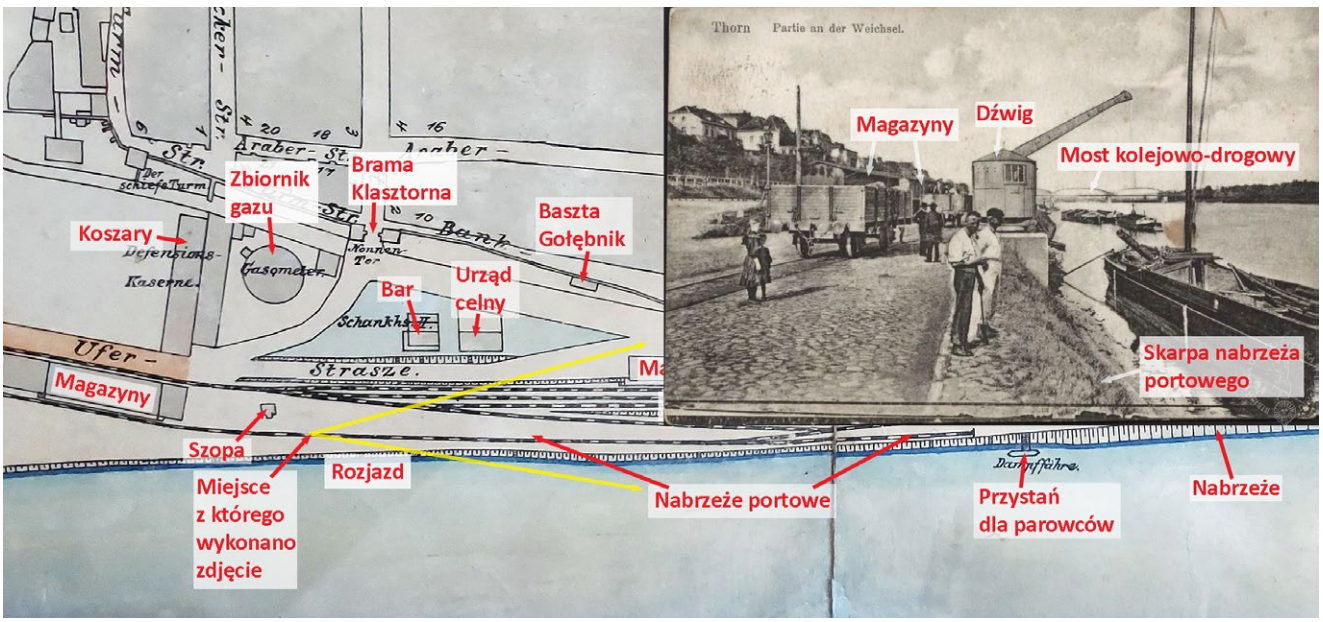
Ryc. 31
Fragment planu z 1911 r. (Plan 1911) oraz pocztówka z widokiem od wschodu na nabrzeże z początku XX w. z nazwami budowli i innych obiektów znajdujących się na nabrzeżu (Pocztówka 1903)

Fig. 31
A fragment of a plan from 1911 (Plan 1911) and a postcard with an early 20th century view of the quay from the east with the names of buildings and other structures on the quay (Pocztówka 1903)



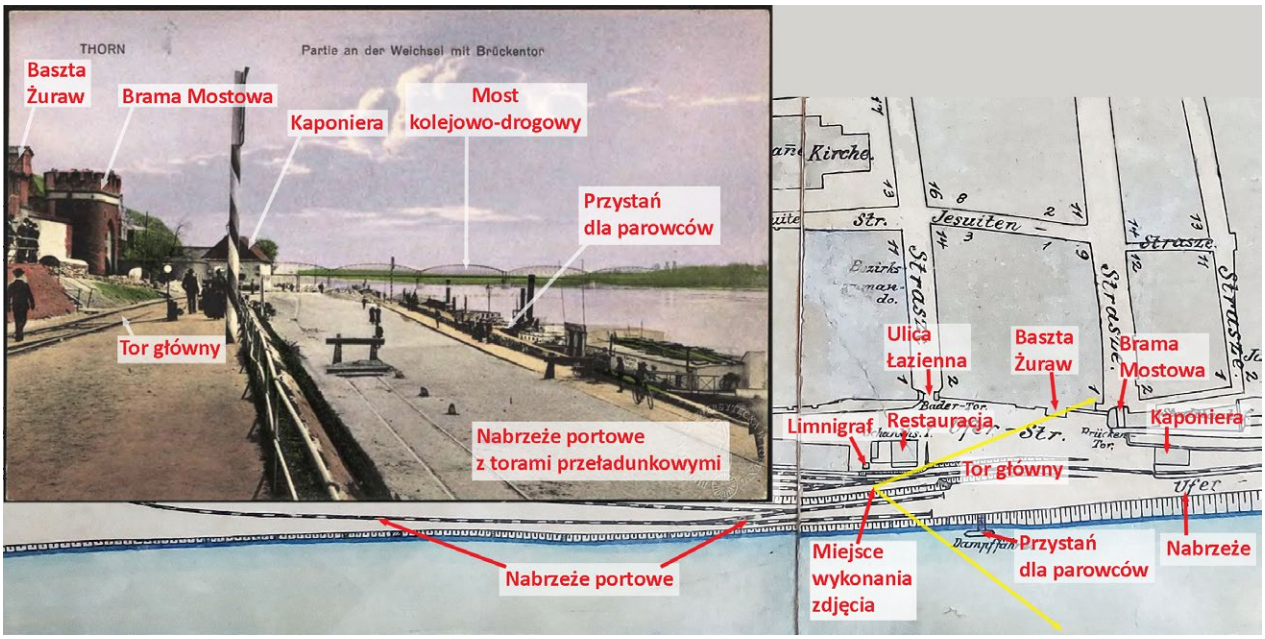
Ryc. 32
Fragment planu z 1911 r. z opisem budowli i innych obiektów znajdujących się na nabrzeżu (Plan 1911) oraz zdjęcie z widokiem od wschodu na część nabrzeża na wysokości Bramy Klasztornej. Zdjęcie wykonano na początku XX w. dokumentuje zimową powódź, pod wodą i krą znalazł się rozjazd kolejowy, powódź objęła szopę i magazyny na wysokości koszar (Chill 1909)

Fig. 32
Extract from a 1911 plan with a description of the buildings and other structures on the quay (Plan 1911) and a photograph with an eastern view of part of the quay at the level of the Monastery Gate. The photograph was taken at the beginning of the 20th century and documents a winter flood, the railway turnpike was under water and flooding included a shed and warehouses on the barracks line (Chill 1909)



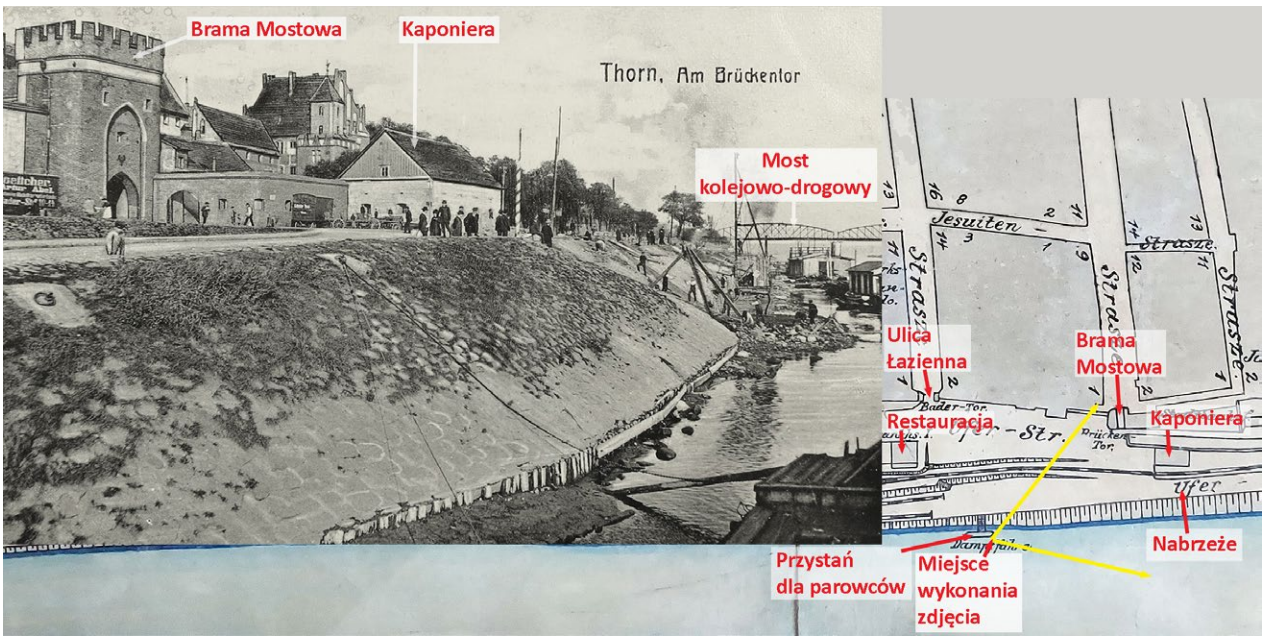
Ryc. 33
Fragment planu z 1911 r. z opisem budowli i innych obiektów znajdujących się na nabrzeżu (Plan 1911) oraz zdjęcie z widokiem od zachodu na część nabrzeża na wysokości Bramy Klasztornej. Zdjęcie wykonano na początku XX w. Widać na nim przeładunek złomu z barki na wagon przy użyciu dźwigu, stromą, brukowaną skarpę nabrzeża, brukowaną drogę z torem a w tle magazyny i most kolejowo-drogowy (Pocztówka 1905)

Fig. 33
Extract from a 1911 plan with a description of the buildings and other structures on the quay (Plan 1911) and a photograph with a view from the west of the part of the quay opposite the Monastery Gate. The photograph was taken in the early 20th century. It shows the handling of scrap metal from barge to wagon using a crane, the steep cobbled embankment of the quay, a cobbled road with a track and, in the background, warehouses and a railway-road bridge (Pocztówka 1905)



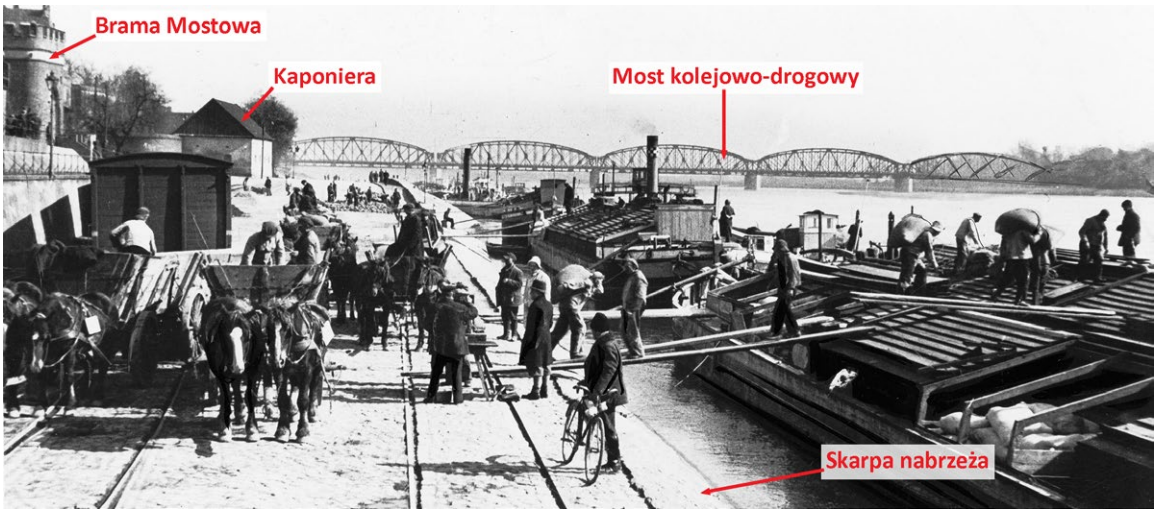
Ryc. 34
Fragment planu z 1911 r. z opisem budowli i innych obiektów znajdujących się na nabrzeżu (Plan 1911) oraz pocztówka z widokiem od zachodu na nabrzeże na początku XX w. z opisem budowli i innych obiektów (Pocztówka 1910)

Fig. 34
A fragment of a 1911 plan with a description of the buildings and other structures on the quay (Plan 1911) and a postcard of an early 20th century view of the quay from the west with a description of the buildings and other structures (Pocztówka 1910)



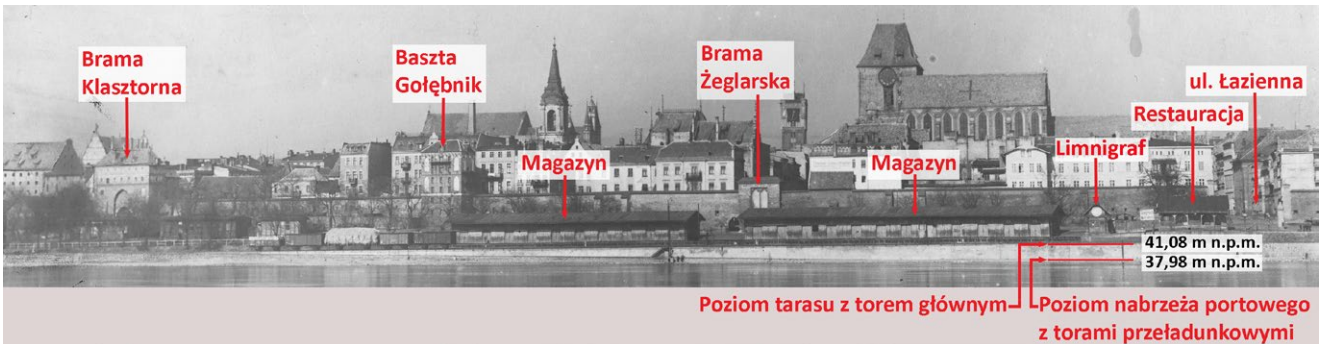
Ryc. 35
Fragment planu z 1911 r. z opisem budowli i innych obiektów znajdujących się na nabrzeżu (Plan 1911) oraz pocztówka z widokiem od zachodu na nabrzeże na początku XX w. z opisem budowli i innych obiektów (Pocztówka 1905-1909)

Fig. 35
A fragment of a 1911 plan with a description of the buildings and other structures on the quay (Plan 1911) and a postcard with an early 20th century view of the quay from the west with a description of the buildings and other structures (Pocztówka 1905-1909)



Ryc. 36
Prace załadunkowe w porcie toruńskim, na pierwszym planie znajdują się tory kolejowe z brukowaną nawierzchnią nabrzeża portowego oraz stromą skarpą nabrzeża, na drugim planie widoczny remont nawierzchni, widok od zachodu. Lata 30. XX w. (Narodowe Archiwum Cyfrowe, sygn. 1-G-4434; https://audiovis.nac.gov.pl/i/PIC/PIC_1-G-4434.jpg, dostęp: 15.06.2024)

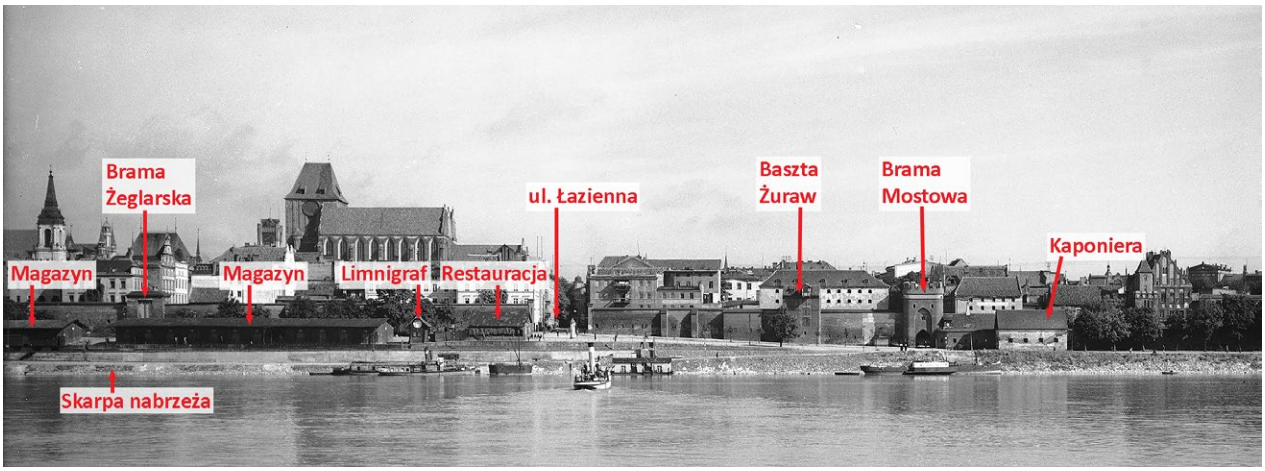
Fig. 36
Loading works in the port of Toruń, in the foreground are the railway tracks with the cobbled surface of the harbour quay and the steep quay slope, in the background the repair of the surface is visible, view from the west. 1930s. (National Digital Archive, ref. 1-G-4434; https://audiovis.nac.gov.pl/i/PIC/PIC_1-G-4434.jpg, accessed 15.06.2024)



Ryc. 37
Fragment nabrzeża od Bramy Klasztornej do ul. Łaziennej. Na wysokości limnigrafu wrysowano linię poziomu tarasu z torem głównym i linię poziomu nabrzeża portowego. Listopad 1931 r. (Narodowe Archiwum Cyfrowe, sygn. 1-U-6279; https://audiovis.nac.gov.pl/obraz/146785/, dostęp: 15.06.2024)

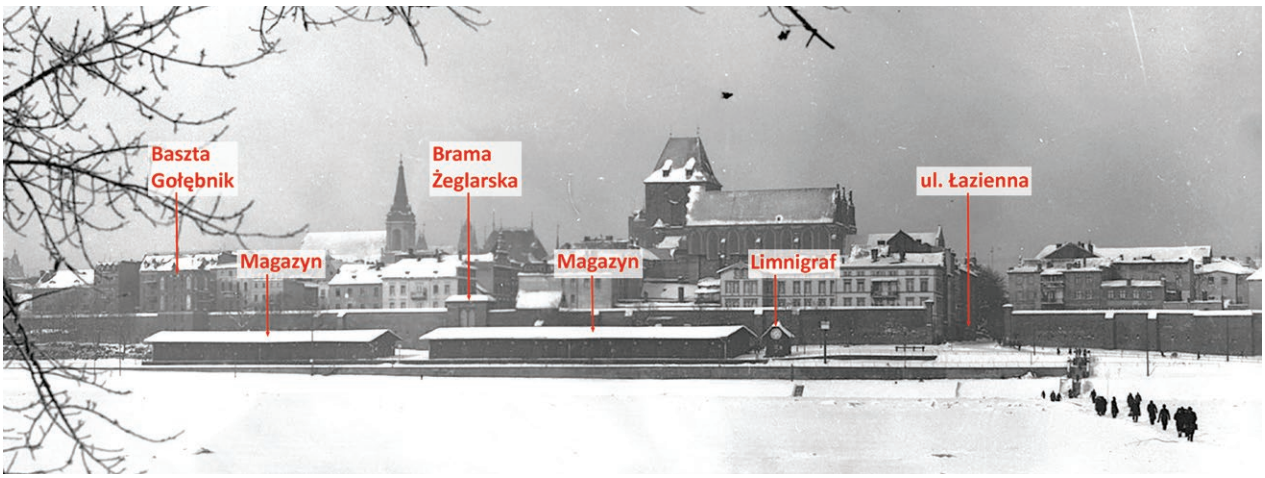
Fig. 37
A section of the quay from Klasztorna Gate to Bath Street. The line of the terrace level with the main track and the level line of the harbour quay are drawn at the level of the limnigraph. November 1931 (National Digital Archive, ref. 1-U-6279; https://audiovis.nac.gov.pl/obraz/146785/, accessed 15.06.2024)

Zagospodarowanie nabrzeża w takiej formie, jaką widzimy na planie z 1911 r. w zasadzie przetrwało do lat 60. XX w. Nabrzeże remontowano i przebudowywano np. w 1943 r. – po zachodniej stronie Baszty Gołębnik zbudowano betonową, krytą szczelinę przeciwlotniczą, ale stopniowo likwidowano zabudowę, co można zobaczyć na rycinach 36–42. Budynku restauracji, która znajdowała się po wschodniej stronie limnigrafu, nie ma na zdjęciu datowanym na 1939 r. (Ryc. 39). Magazyny kolejowe, które znajdowały się po obu stronach Bramy Żeglarskiej, są widoczne na zdjęciu datowanym na lata 50. XX w. (Ryc. 40), natomiast nie ma ich na zdjęciu datowanym na lata 1958–1963 (Ryc. 41), ale są na



Ryc. 38
Fragment nabrzeża od Bramy Żeglarskiej do Bramy Mostowej – widoczne m.in. drewniane magazyny, limnigraf, budynek restauracji po zachodniej stronie wylotu ul. Łaziennej, po wschodniej stronie Bramy Mostowej budynek dawnej kaponiery (zdjęcie Henryka Poddębskiego z 1928 r., Narodowe Archiwum Cyfrowe, sygn. 3/131/0/-/403/6; https://www.szukajwarchiwach.gov.pl/en/jednostka/-/jednostka/23867663/obiekty/792109#opis_obiektu, dostęp: 15.06.2024)

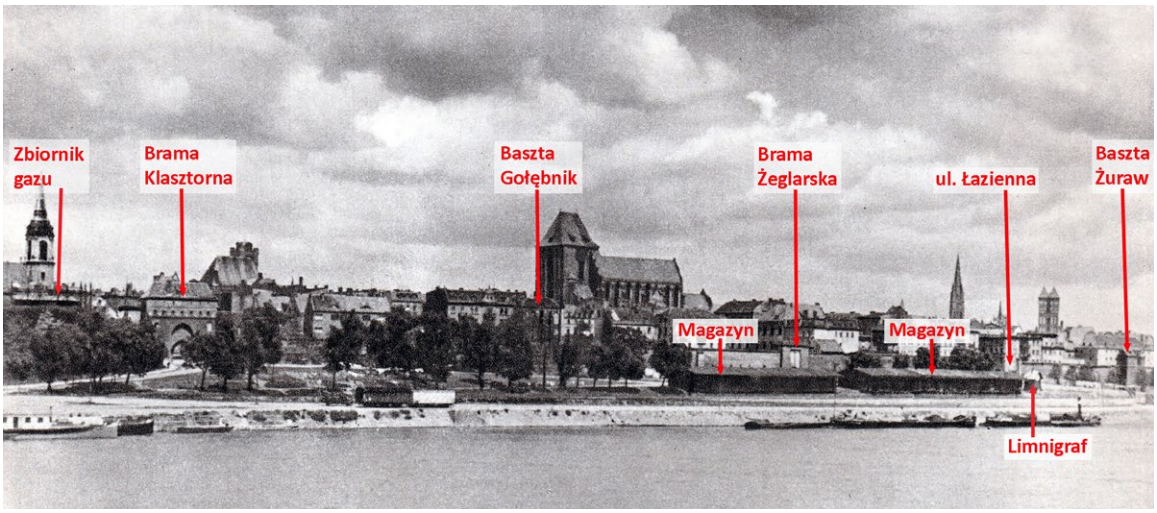
Fig. 38
A fragment of the quay from the Sailors' Gate to the Bridge Gate – visible, among others, wooden warehouses, a limnigraph, a restaurant building on the western side of the outlet of Lazienna Street, on the eastern side of the Bridge Gate a former caponier building (photo by Henryk Poddębski from 1928, National Digital Archive, ref. 3/131/0/-/403/6; https://www.szukajwarchiwach.gov.pl/en/jednostka/-/jednostka/23867663/obiekty/792109#opis_obiektu, accessed 15.06.2024)



Ryc. 39
Fragment nabrzeża pomiędzy Basztą Gołębnik a ul. Łazienną – widoczne m.in. drewniane magazyny, limnigraf, nie ma budynku restauracji po zachodniej stronie wylotu ul. Łaziennej, zdjęcie datowane na 1939 r. (https://fotopolska.eu/957031,foto.html, dostęp: 15.06.2024)

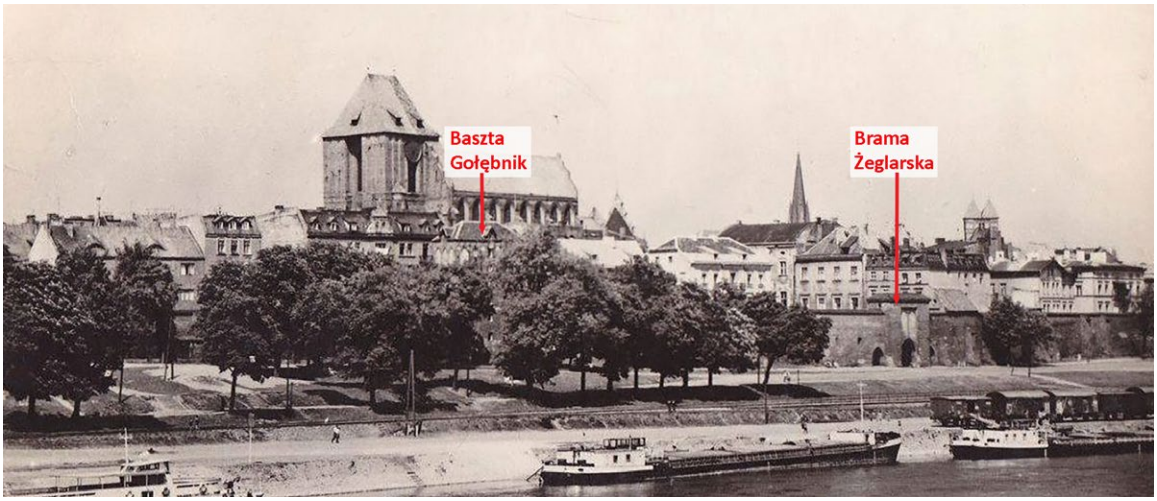
Fig. 39
Fragment of the quay between Dovecote Tower and Łazienna Street – visible, among others, wooden warehouses, limnigraph, no restaurant building on the western side of the outlet of Łazienna Street, photo dated 1939 (https://fotopolska.eu/957031,foto.html, accessed 15.06.2024)

nim tory kolejowe ze składem wagonów i barki przy nabrzeżu portowym. Na zdjęciu datowanym na lata 1966–1968 (Ryc. 42) na nabrzeżu znajduje się tylko limnigraf. Zdjęcie datowane na drugą połowę lat 60. XX w. (Ryc. 43) zapowiada nadchodzące zmiany na nabrzeżu – koniec funkcji gospodarczej (likwidacja stacji kolejowej i portu rzecznego) i przystosowanie do rekreacji i wypoczynku – na trawie w miejscu dawnego magazynu znajdują się wypoczywający ludzie.



Ryc. 40
Fragment nabrzeża pomiędzy Bramą Klasztorną a Basztą Żuraw. Stan zagospodarowania nabrzeża jest zbliżony do tego z końca lat 30. XX w. Funkcjonuje port i stacja kolejowa, użytkowane są magazyny przy Bramie Żeglarskiej, zdjęcie z lat 50. XX w. (fot. J. Bułhak za: Petrykowski 1957, 11)

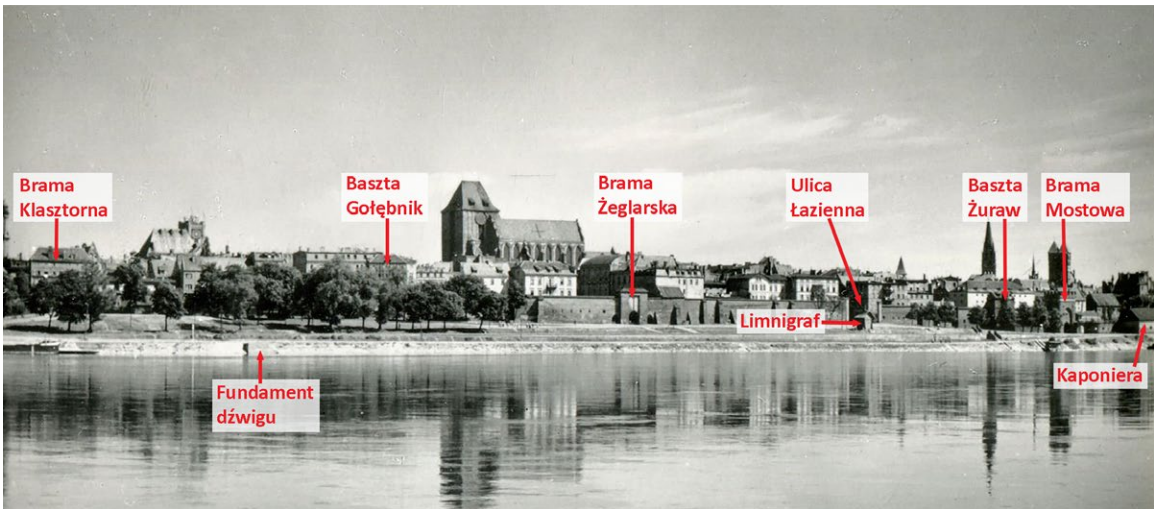
Fig. 40
A section of the quay between the Monastery Gate and the Crane Tower. The state of development of the quay is similar to that of the late 1930s. The harbour and railway station are in operation, warehouses at the Sailors' Gate are in use, photo from the 1950s. (photo by J. Bułhak after: Petrykowski 1957, 11)



Ryc. 41
Fragment nabrzeża pomiędzy Bramą Klasztorną a ul. Łazienną. Ostatnie lata funkcjonowania stacji kolejowej i portu, w okolicy Bramy Żeglarskiej nie ma drewnianych magazynów, zdjęcie datowane na lata 1958-1963 (https://fotopolska.eu/174097,foto.html, dostęp: 15.06.2024)

Fig. 41
A section of the quay between Klasztorna Gate and Bath Street. The last years of the railway station and port, there are no wooden warehouses in the area of the Sailors' Gate, photo dated 1958-1963 (https://fotopolska.eu/174097,foto.html, accessed 15.06.2024)

Na początku lat 70. XX w. nabrzeże zmodernizowano, przystosowując je do potrzeb rekreacyjno-wypoczynkowych: „Myśl o przygotowaniu do celów spacerowych nabrzeża starotoruńskiego zaprzątała uwagę architektów już przed wojną" (Rymaszewski 1971, 118). Zakres prac remontowo-budowlanych prowadzonych na początku lat 70. XX w. uchwycił na zdjęciu Andrzej Kamiński (Ryc. 44). Prace te K-PWKZ traktuje jako jedno z dwóch radykalnych przekształceń toruńskiego nabrzeża.



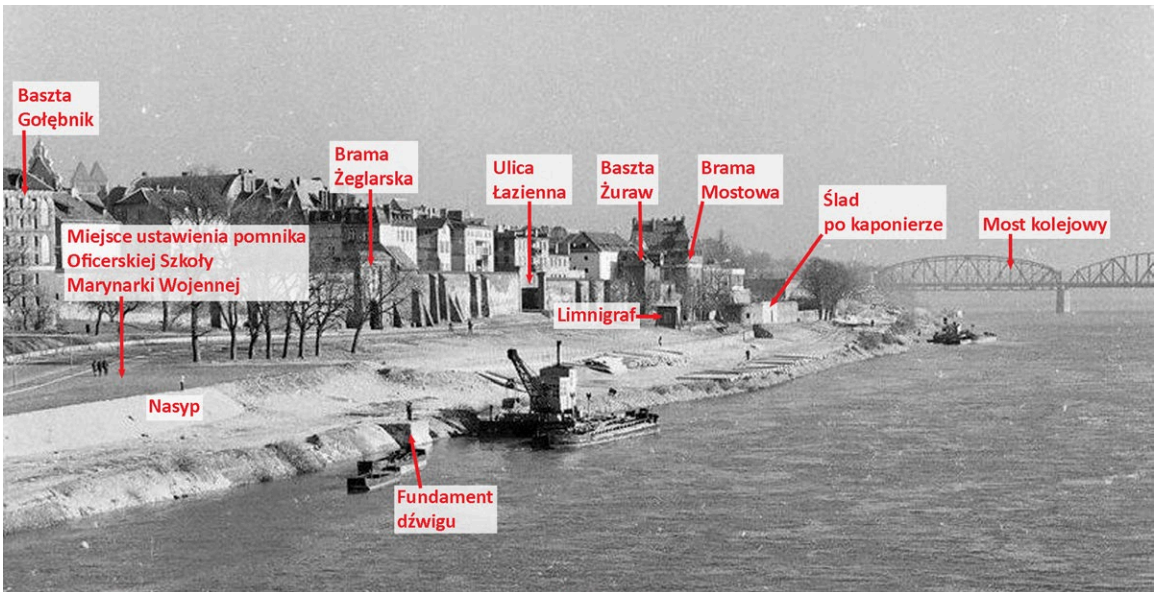
Ryc. 42
Fragment nabrzeża pomiędzy Bramą Klasztorną a Bramą Mostową – z zabudowy związanej z funkcjonującymi na nabrzeżu stacją kolejową i portem został budynek limnigrafu, zdjęcie datowane na lata 1966-1968 (https://fotopolska.eu/367732,foto.html, dostęp: 15.06.2024)

Fig. 42
A section of the quay between the Monastery Gate and the Bridge Gate - the limnigraph building remains of the buildings associated with the railway station and harbour operating on the quay, photo dated 1966-1968 (https://fotopolska.eu/367732,foto.html, accessed 15.06.2024)

Ryc. 43
Fragment nabrzeża pomiędzy Bramą Żeglarską a limnigrafem. Plac po dawnym magazynie stał się miejscem wypoczynku, co jest zapowiedzią zmian jakim niedługo zostanie poddane nabrzeże, zdjęcie datowane na drugą połowę lat 60. XX w. (fot. Z. Siemaszko, https://fotopolska.eu/288436,foto.html, dostęp: 15.06.2024)

Fig. 43
A section of the quay between the Sailing Gate and the limnigraph. The square after the former warehouse has become a resting place, which foreshadows the changes that the quay will soon undergo, photo dated to the second half of the 1960s. (photo by Z. Siemaszko, https://fotopolska.eu/288436,foto.html, accessed 15.06.2024)

W dokumentach i publicznych oświadczeniach K-PWKZ powiela przekaz, który zawarł w piśmie do Narodowego Instytutu Dziedzictwa (dalej NID) z 5 maja 2022 r.: „Toruńskie nabrzeże w czasach współczesnych dwukrotnie poddane zostało radykalnym przekształceniom. Pierwsze miało miejsce w 4. ćw. XIX w, kiedy to władze pruskie po wielkiej powodzi w 1875 r. przystąpiły do uregulowania brzegów Wisły. Wykonano wtedy szereg prac zabezpieczających brzegi rzeki (opaski i tzw. główki wykonane z kamieni), kosztem koryta rzeki poszerzono również nadbrzeże po południowej stronie miasta, powiększając je w taki sposób, aby można było tam zorganizować zaplecze dla portu rzecznego. Zniwelowano teren niemalże do poziomu lustra wody, a od dworca kolejowego Toruń Miasto do nowo powstałego portu zimowego wzdłuż murów miejskich poprowadzono pięć torów

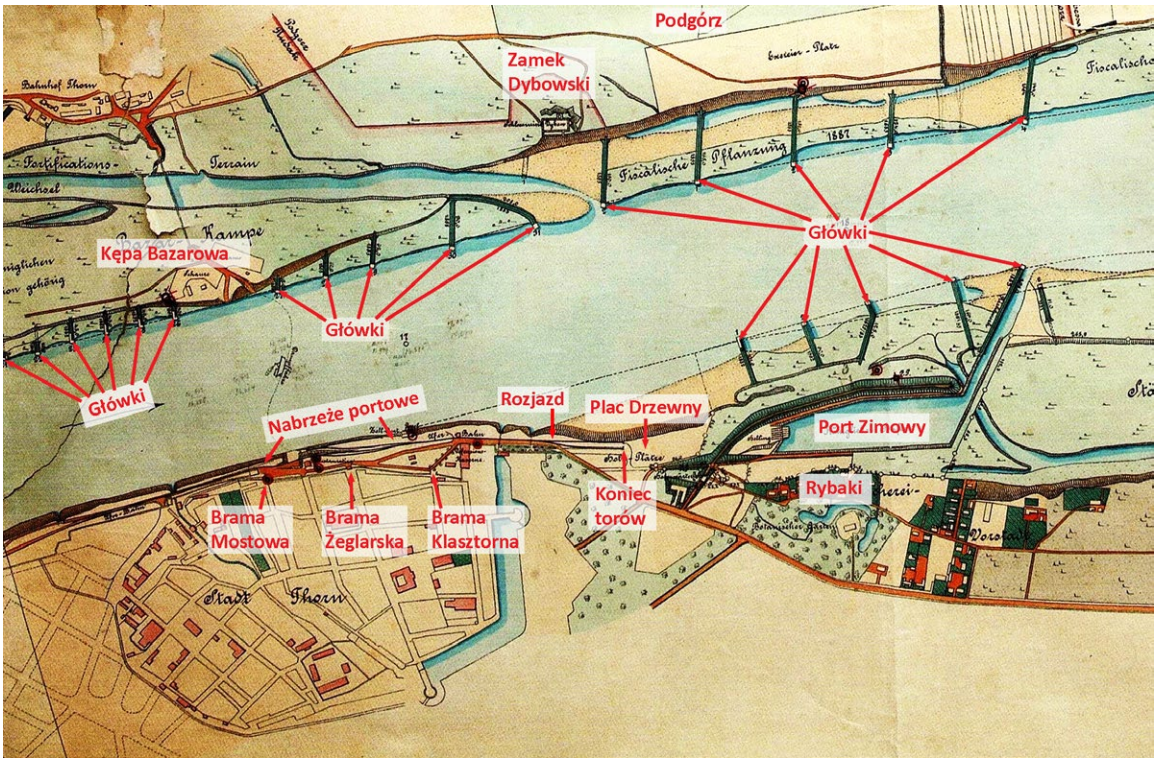


Ryc. 44
Toruńskie nabrzeże w trakcie przebudowy na początku lat 70. XX w. W miejscu dawnego rozjazdu kolejowego, który znajdował się na wysokości dźwigu, wykonano już nasyp, na zdjęciu wskazano miejsce, w którym obecnie znajduje się Pomnik Oficerskiej Szkoły Marynarki Wojennej. Przy brzegu trwa budowa nowej linii brzegowej z wbitych w dno rzeki żelbetowych pali (fot. A. Kamiński, Archiwum Nowości)

Fig. 44
The Torun waterfront during redevelopment in the early 1970s. An embankment has already been made at the site of the former railway turnout, which was at the level of the crane; the photo indicates the site where the Marine Officers' School Monument is now located. By the shore, a new shoreline is under construction with reinforced concrete piles driven into the river bed (photo by A. Kamiński, Archive of Nowości)

kolejowych, pobudowany został także szereg budynków portowych o lekkiej szkieletowej konstrukcji, służących jako magazyny portowe. (…) Drugie radykalne przekształcenie tego terenu nastąpiło na początku lat 70. XX w., kiedy to nadano mu obecny kształt (…) miało na celu uporządkowanie terenu i uczynienie z niego atrakcyjnego miejsca spacerowego i rekreacyjnego dla mieszkańców Torunia i turystów. W związku z tym, aby utworzyć ciągi spacerowe (tzw. promenadę ze schodami i podestami), niezbędne było nadsypanie dużej ilości gruntu przywiezionego prawdopodobnie z innych, dzisiaj niemożliwych już do określenia miejsc". Określenie tych prac jako „radykalne przekształcenia" wywołuje przeświadczenie, że dokonano na nabrzeżu ogromnych zniszczeń, którymi m.in. argumentowano podejmowane decyzje na etapie przygotowania i realizacji inwestycji z lat 2021–2024. Chcąc wyjaśnić, jaki był zakres zmian dokonanych w ostatniej ćwierci XIX w. i na początku lat 70. XX w., przeanalizowano szereg materiałów dokumentujących te zmiany.

Regulacja Wisły przeprowadzona w drugiej połowie XIX w. nie objęła toruńskiego nabrzeża na wysokości Starego Miasta i pozostałości zamku krzyżackiego. Główki wzmacniające brzegi rzeki wykonano wzdłuż Kępy Bazarowej oraz na wysokości Zamku Dybowskiego i Podgórza, a brzeg północny wzmocniono główkami na wysokości Portu Zimowego i dzielnicy Rybaki, co widać na mapie z odwróconą orientacją (Ryc. 45). Mapa, której fragment znajduje się na rycinie 45, wykonana została w 1888 r. (Weichsel-Strom-Karte 1888), na nabrzeżu staromiejskim funkcjonowała już kolej nadbrzeżna (widoczna na mapie), zaprojektowana w 1885 r. Nabrzeże – w szerokim sensie tego słowa, czyli od średniowiecznych murów do brzegu Wisły – na wysokości Starego Miasta i zamku krzyżackiego było w dużej mierze ustabilizowane już pod koniec XVIII w., widać to na planie z 1793 r. (Ryc. 17), w 1855 r. poszerzono je o zjazd do promu i fragment na wysokości Bramy Mostowej, tworząc nową linię brzegową oraz przebudowano port, realizując nabrzeże skrzyniowe (Ryc. 24; 25). Zjazd i nabrzeże skrzyniowe portu utrwalone zostały na zdjęciu E. Flottwella z 1861 r. (Ryc. 26). Przebudowę



Ryc. 45
Toruń z ówczesną najbliższą okolicą – Zamek Dybowski, Podgórz (obecnie w granicach miasta). Fragment mapy regulacji Wisły z 1888 r. Na rycinie wskazano lokalizację główek wykonanych w celu ustabilizowania koryta Wisły (Weichsel-Strom-Karte 1888; reprodukcja za: Kiełpiński 2017, 26)

Fig. 45
Toruń with the then nearest surroundings – Dybowski Castle, Podgórze (now within the city limits). Fragment of the map of the regulation of the Vistula River from 1888. The figure indicates the location of the heads made to stabilise the Vistula riverbed (Weichsel-Strom-Karte 1888; reproduction after Kiełpiński 2017, 26)

nabrzeża, która objęła przede wszystkim strefę przy brzegu Wisły, wykonano w związku z budową kolei nadbrzeżnej oddaną do użytku w 1888 r. Uformowany wtedy kształt nabrzeża portowego przetrwał do przebudowy wykonanej na początku lat 70. XX w. W projekcie kolei nadbrzeżnej nie ma nabrzeża skrzyniowego portu (Ryc. 28), brzeg nabrzeża portowego jest narysowany jako skarpa ze schodami w kilku miejscach schodzącymi do Wisły. Nabrzeże widoczne na planie z 1911 r. (Ryc. 30) ma parametry zbliżone do widocznych na projekcie z 1885 r. (Ryc. 28), poza rozbudową torów. Na zdjęciach nabrzeża wykonanych od zachodu i południa widać stromą skarpę schodzącą do rzeki, wzmocnioną kamienną okładziną: zdjęcie z ok. 1896 r. (Ryc. 29), zdjęcie z początku XX w. (Ryc. 35), zdjęcie z lat 30. XX w. (Ryc. 36), zdjęcie z 1928 r. (Ryc. 38), zdjęcie z końca lat 60. XX w. (Ryc. 87).

Trudno odnieść się do fragmentu tekstu, w którym napisano: „Zniwelowano teren niemalże do poziomu lustra wody", bo nie wiadomo, o co w nim chodzi? Jak duży obszar miałaby objąć ta niwelacja? Budując linię kolejową w drugiej połowie lat 80. XIX w., przystosowano odcinek nabrzeża portowego pomiędzy Bramę Klasztorną a ul. Łazienną – wprowadzono dwa tory, organizując w ten sposób strefę przeładunkową (Ryc. 34; 36).

Wskazane wyżej plany i zdjęcia pokazują stromą skarpę dochodzącą do lustra wody. Stroma skarpa znajdowała się również w miejscu obniżenia w strefie przeładunkowej portu (Ryc. 33; 36), istniała, jak wynika z planów i zdjęć, od 1888 r., i związana jest z budową stacji kolejowej oraz przystosowaniem nabrzeża portowego do nowego środka transportu. Twierdzenie o poprowadzeniu pięciu torów od dworca Toruń Miasto do Portu Zimowego jest nieprawdą. Od dworca do rozjazdu na wysokości Bramy Łaziennej biegł jeden tor (Ryc. 30), trzy tory znajdowały się na poziomie stacji przy magazynach, na wysokości Bramy Klasztornej znajdował się rozjazd, od którego jeden tor prowadził

Ryc. 46
Nowa linia brzegowa w odległości kilku metrów na południe od poprzedniej, wykonana z żelbetowych pali. Przebudowa nabrzeża na początku lat 70. XX w. (fot. M. Kokot, Archiwum Nowości)

Fig. 46
The new shoreline a few metres south of the previous one, made of reinforced concrete piles. Reconstruction of the quay in the early 1970s (photo by M. Kokot, Archive of Nowości)

Ryc. 47
Nową linię brzegową budowano wbijając żelbetowe pale kafarem. Przebudowa nabrzeża na początku lat 70. XX w. (fot. A. Kamiński, Archiwum Nowości)

Fig. 47
The new shoreline was built by driving reinforced concrete piles with a pile driver. Redevelopment of the quay in the early 1970s. (photo by A. Kamiński, Archive of Nowości)

Ryc. 48
Pryzmy ziemi, którą wypełniono przestrzeń pomiędzy nową a starą linią brzegową. Masy ziemi, którą przywieziono musiały być ogromne ponieważ ukształtowano nową skarpę i podniesiono teren zlikwidowanej strefy przeładunkowej portu od Baszty Żuraw po okolicę Bramy Klasztornej. Przebudowa nabrzeża na początku lat 70. XX w. (fot. M. Kokot, Archiwum Nowości)

Fig. 48
The soil used to fill in the space between the new and old shoreline. The masses of soil that were brought in must have been enormous because a new escarpment was formed and the area of the decommissioned port handling area was raised from the Żuraw Tower to the vicinity of the Monastery Gate. Redevelopment of the quay in the early 1970s. (photo by M. Kokot, Archive of Nowości)

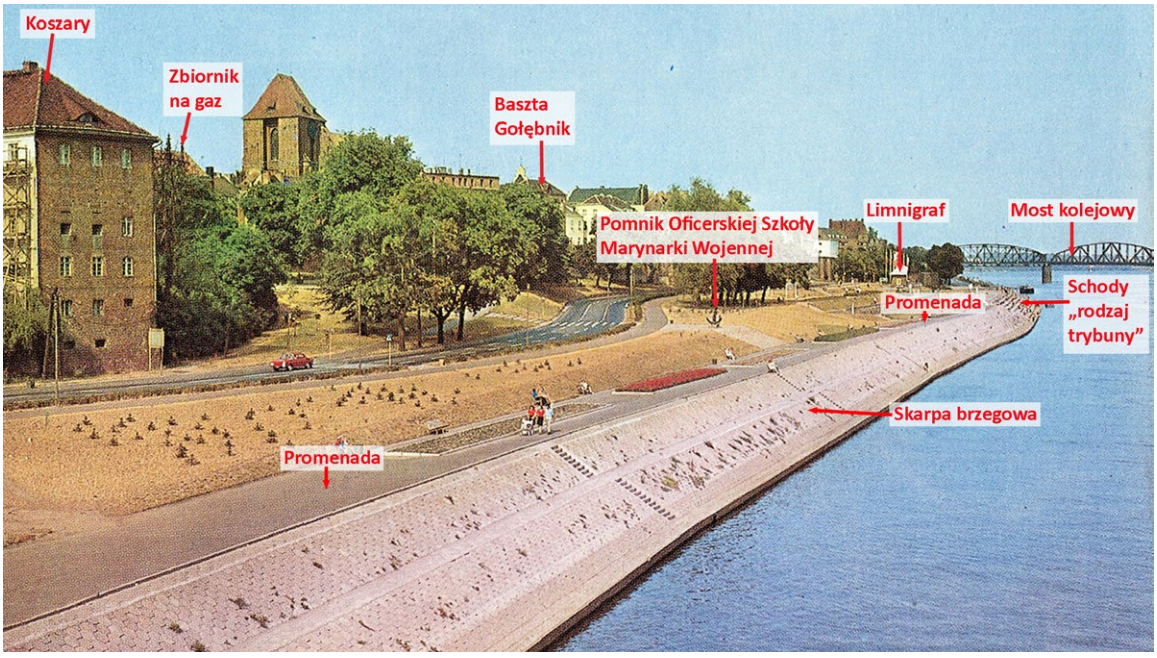
do nabrzeża portowego (gdzie również znajdował się rozjazd do drugiego toru znajdującego się bliżej brzegu), a jeden tor poprowadzono na zachód do rozjazdu, od którego do Placu Drzewnego dochodziły dwa tory (Ryc. 45). W projekcie z 1885 r. są dwa warianty długości linii kolejowej: pierwszy do Portu Zimowego – długość linii 2,6 km, drugi do Placu Drzewnego – długość linii 1,9 km. Zrealizowano drugi wariant.

Ryc. 49
Budowa betonowej opaski, zarazem chodnika, wspartej o żelbetowe słupy, która jest oparciem dla betonowej okładziny nowo uformowanej skarpy. Przebudowa nabrzeża na początku lat 70. XX w. (fot. A. Kamiński, Archiwum Nowości)

Fig. 49
Construction of a concrete band, at the same time as the pavement, supported by reinforced concrete columns, which is the support for the concrete lining of the newly formed slope. Redevelopment of the quay in the early 1970s. (photo by A. Kamiński, Archive of Nowości)

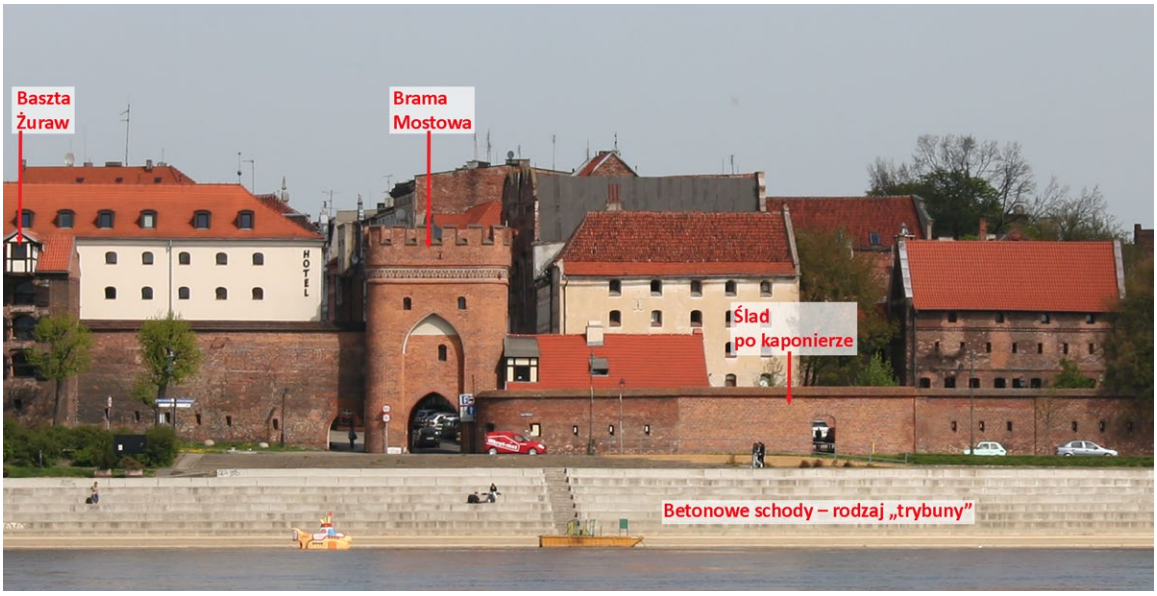
Przebudowa nabrzeża na początku lat 70. XX w. zmieniła istotnie sposób jego użytkowania – z gospodarczego na rekreacyjny. Podczas inwestycji brzeg nabrzeża przesunięto o kilka merów w kierunku południowym – na wysokości limnigrafu przed przebudową na początku lat 70. XX w. strefa przeładunkowa kończyła się w odległości 25,74 m od limnigrafu, obecnie krawędź betonowej opaski znajduje się w odległości 33,50 m od limnigrafu. Ilustrują to zdjęcia (Ryc. 46-48), na których widać zasięg nowej linii brzegowej wykonanej z żelbetowych, kilkumetrowych pali wbitych kafarem w dno rzeki. Pomiędzy palami nowej linii brzegowej a starym brzegiem nasypano ziemię i gruz (Ryc. 48), które pochodziły m.in. z budowanego w tym czasie Ślimaka Getyńskiego. Podniesiono i odpowiednio ukształtowano teren pasa brzegowego przede wszystkim w strefie, gdzie znajdował się port, a na żelbetowych palach oparto betonową opaskę i betonowe płyty okładziny skarpy (Ryc. 49). Betonową konstrukcję skarpy brzegowej wykonano wzdłuż brzegu Wisły (Ryc. 50), o fragmencie tej konstrukcji pisał przed jej wybudowaniem Bohdan Rymaszewski w cytowanym już artykule: „przy pomocy betonowych elementów na kilkusetmetrowym odcinku w środkowej partii nabrzeża stworzy się rodzaj trybuny w postaci schodów zbiegających do samej wody" (Rymaszewski 1971, 122), fragment tej „trybuny" znajdującej się przed Bramą Mostową widać na zdjęciu (Ryc. 51). Podczas remontu nabrzeża poprawiono standard techniczny ul. Bulwar Filadelfijski, na niektórych odcinkach podniesiono jej niweletę, np. na wysokości zamku krzyżackiego i Bramy Mostowej (Ryc. 52). Z analizy wynika, że podczas przebudowy nabrzeża na początku lat 70. XX w. raczej dodano nawarstwień, niż usunięto, ingerencja w historyczne nawarstwienia w północnej strefie nabrzeża (od strony średniowiecznego muru) była niewielka, ponieważ zdecydowaną większość prac skoncentrowano w pasie przy brzegu Wisły.

Zmiany ukształtowania terenu wykonane w strefie przy brzegu rzeki można prześledzić m.in. w pasie przebiegu toru głównego kolei nadbrzeżnej. Dokumentacja projektowa z 1885 r. zawiera pomiar wysokości terenu w osi toru głównego oraz jego projektowaną niweletę, które można porównać z wysokościami po remoncie z początku lat 70. XX w. Punktem odniesienia do porównań jest rzędna wmurowanego w zachodnią ścianę ratusza staromiejskiego repera I klasy (Höhenmarke) pruskiej, dziewiętnastowiecznej sieci niwelacyjnej (Ryc. 53), który był wyjściowym poziomem przedwojennej polskiej sieci niwelacji precyzyjnej I rzędu (Katalog 1939, VI; Wyrzykowski 1962, 93). Początek kolei nadbrzeżnej znajduje się na dworcu Toruń Miasto – punkt pikietażowy 0+000 (km+m). Analizę przeprowadzono dla pikietażu od 1+000 do 1+500 (Ryc. 54), początek tego odcinka znajduje się na wysokości fosy zachodniej zamku krzyżackiego, a koniec w okolicy budynku dawnych koszar (obecnie Hotel Bulwar). Na rycinie 54 w kolejnych punktach pikietażu toru głównego podano następujące wartości wysokości: A – poziom terenu w 1885 r., B – poziom niwelety toru głównego oddanego do użytku w 1888 r., w nawiasie w metrach podano wielkość obniżenia lub podwyższenia terenu



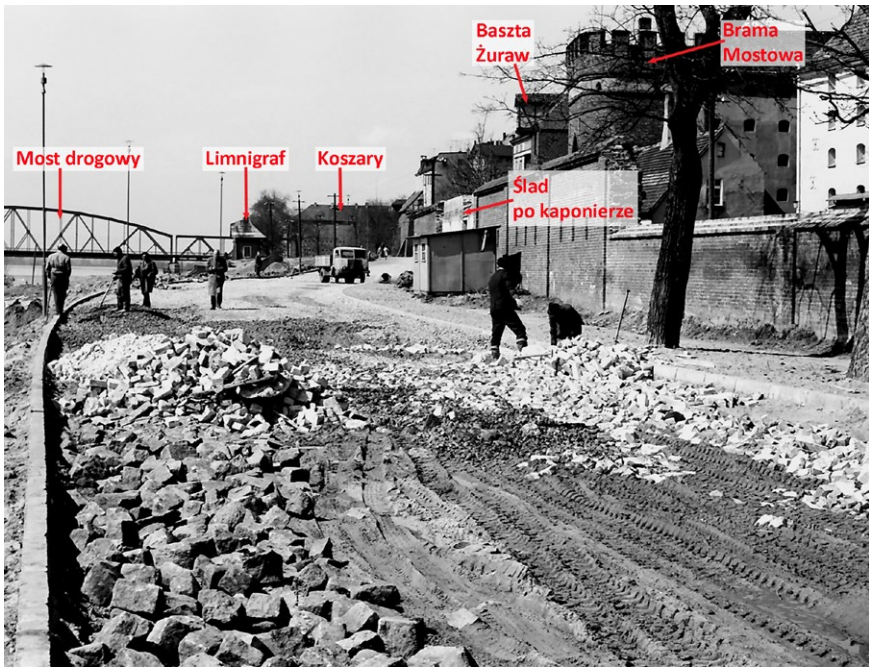
Ryc. 50
Nabrzeże toruńskie po remoncie z początku lat 70. XX w. (fot. Z. Gudanowicz, Pocztówka: Krajowa Agencja Wydawnicza, https://fotopolska.eu/Z-Gudanowicz,autor.html?f=569417-foto, dostęp: 15.06.2024)

Fig. 50
Toruń wharf after redevelopment in the early 1970s. (photo by Z. Gudanowicz, Postcard: Krajowa Agencja Wydawnicza, https://fotopolska.eu/Z-Gudanowicz,autor.html?f=569417-foto, accessed 15.06.2024)



Ryc. 51
Fragment „trybuny w postaci schodów zbiegających do samej wody” jak pisał B. Rymaszewski (1971, 122) oraz nowy mur z przejściem w miejscu kaponiery rozebranej podczas przebudowy nabrzeża na początku lat 70. XX w. (fot. L. Kotlewski, 30.04.2010 r.)

Fig. 51
A fragment of a ‘stand in the form of a staircase running down to the water itself’ as B. Rymaszewski (1971, 122) wrote, and a new wall with a passage in place of the caponier demolished during the Redevelopment of the quay in the early 1970s. (photo by L. Kotlewski, 30.04.2010)



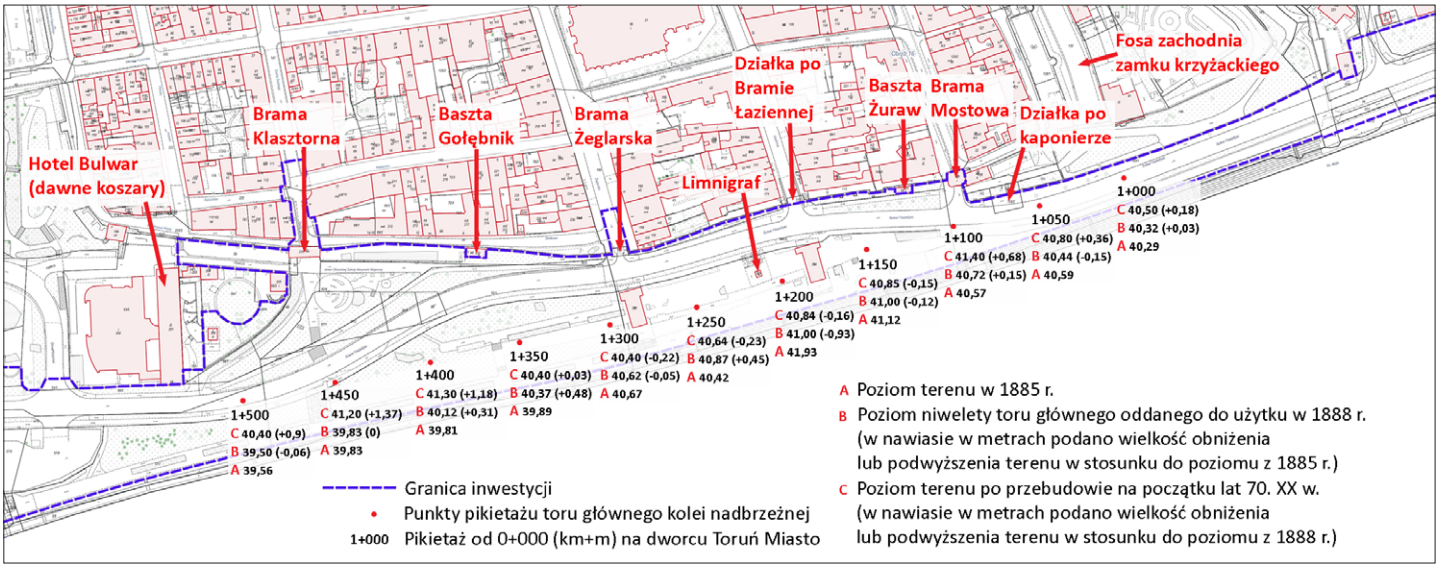
Ryc. 52
Układanie i zagęszczanie warstwy konstrukcyjnej remontowanej ulicy Nadbrzeżnej, obecnie Bulwar Filadelfijski, na wysokości zamku krzyżackiego i Bramy Mostowej. Niweletę ulicy na tym odcinku podwyższono od ok. 18 do ok. 68 cm. Przebudowa nabrzeża na początku lat 70. XX w. (fot. A. Kamiński, Archiwum Nowości)

Fig. 52
Laying and compaction of the construction layer of the repaired Nadbrzeżna Street, now Bulwar Filadelfijski, on the line of the Teutonic Castle and the Bridge Gate. The level of the street along this section was raised from about 18 to about 68 cm. Redevelopment of the quay in the early 1970s. (photo by A. Kamiński, Archive of Nowości)

w stosunku do poziomu z 1885 r., C – poziom terenu po przebudowie na początku lat 70. XX w., w nawiasie w metrach podano wielkość obniżenia lub podwyższenia terenu w stosunku do poziomu z 1888 r. Na podstawie wartości wysokości podanych w punktach A i B można stwierdzić, że podczas budowy kolei w pasie toru głównego w niewielkim stopniu zmieniono poziom terenu, poza jednym punktem. W czterech punktach obniżono poziom terenu w przedziale od 0,05 m do 0,15 m, w pięciu punktach podniesiono poziom terenu w przedziale od 0,03 m do 0,48 m, w punkcie 1+450 poziomu nie zmieniono. Istotną zmianę zanotowano w punkcie 1+200, w którym poziom terenu obniżono o 0,93 m, w tym miejscu ścięto fragment skarpy, która najprawdopodobniej jest pozostałością opisanej wyżej góry gnojnej. W oparciu o wartości wysokości podane w punktach B i C ustalono, że podczas remontu na początku lat 70. XX w. w pasie toru głównego, w siedmiu punktach pikietażu teren został podniesiony, a w czterech obniżony. W punktach od 1+000 do 1+100 poziom terenu podniesiono o 0,18–0,68 m, co związane jest z przebudową ulicy na wysokości zamku krzyżackiego i Bramy Mostowej (Ryc. 52). W punkcie 1+100 znajdującym się na wysokości Bramy Mostowej poziom podniesiono o 0,68 m, w odległości ok. 15 m od tego punktu w kierunku Bramy Mostowej

Ryc. 53
Reper I klasy (Höhenmarke) pruskiej sieci niwelacyjnej wmurowany w zachodnią ścianę ratusza staromiejskiego (fot. L. Kotlewski, 14.10.2022 r.)

Fig. 53
First-class survey marker (Höhenmarke) of the Prussian levelling grid built into the western wall of the Old Town Hall (photo by L. Kotlewski, 14.10.2022)



Ryc. 54
Plan nabrzeża z punktami pikietażu toru głównego kolei nadbrzeżnej od 1+000 do 1+500 (0+000 na dworcu Toruń Miasto) z wysokościami poziomu terenu w 1885 r. (A), w 1888 r. (B) i po przebudowie na początku lat 70. XX w. (C)

Fig. 54
Plan of the quay with picket points of the main coastal railway track from 1+000 to 1+500 (0+000 at Toruń Miasto station) with ground level heights in 1885 (A), in 1888 (B) and after redevelopment in the early 1970s. (C)

podczas badań archeologicznych w 2003 r. ustalono, że warstwy kulturowe zalegają do głębokości 2,4 m od powierzchni, niżej znajduje się calec. W punktach od 1+150 do 1+350 na odcinku o długości ok. 200 m poziom terenu został obniżony o 0,07–0,23 m. Duża zmiana poziomu terenu nastąpiła w punktach od 1+400 do 1+500, podniesiono go o 0,9–1,37 m. Na tym odcinku znajdował się rozjazd od toru głównego do nabrzeża portowego, czyli do obszaru znajdującego się znacznie niżej. W związku z przebudową ulicy i budową chodnika po jej południowej stronie w punkcie 1+450 poziom terenu podniesiono o 1,37 m, miąższość tego nasypu widać na zdjęciach wykonanych podczas prac ziemnych przy budowie schodów w 2022 r. (Ryc. 74-76). Punkt 1+450 znajduje się nieopodal pomnika Oficerskiej Szkoły Marynarki Wojennej (Ryc. 50). Miejsce późniejszego posadowienia pomnika wskazano na zdjęciu z czasu remontu nabrzeża w latach 70. XX w. (Ryc. 44). Na rycinie 44 widoczny jest już nasyp wykonany podczas remontu. Istotną częścią remontu w latach 70. XX w. była budowa promenady wzdłuż brzegu Wisły (Ryc. 50). Najniżej położony odcinek nabrzeża portowego przed przebudową znajdował się m.in. na wysokości limnigrafu (Ryc. 37) – można to dostrzec, porównując wysokość osób znajdujących się na nabrzeżu portowym z wysokością muru pomiędzy nabrzeżem portowym a tarasem z torem głównym znajdującym się nieco niżej poziomu terenu przy limnigrafie. Poziom terenu przy limnigrafie znajduje się na wysokości 42,45 m n.p.m. Przyjęto, że taki sam był w momencie jego budowy, ponieważ miejsca posadowienia limnigrafu nie zmieniano. W oparciu o rysunek pionowego przekroju przez nabrzeże i limnigraf, sporządzony 7 maja 1943 r. (Kiełpiński 2017, 44), obliczono, że tor główny znajdował się na wysokości 41,08 m n.p.m., a tory przeładunkowe na nabrzeżu portowym znajdowały się na wysokości 37,98 m n.p.m., czyli 3,1 m niżej. Po przebudowie w latach 70. XX w. poziom w miejscu nabrzeża portowego znajdował się na wysokości 39,70 m n.p.m. Z obliczeń wynika, że w najniżej położonym odcinku dawnego nabrzeża portowego podczas przebudowy na początku lat 70. XX w. teren podniesiono o ok. 1,7 m.

Podsumowując problem tzw. „radykalnych przekształceń", ustalono, że do zmian doszło w strefie brzegowej toruńskiego nabrzeża, w której w latach 80. XIX w. zbudowano linię kolejową, m.in. wprowadzono tory na nabrzeże portowe, odpowiednio je do tego przystosowując. Podobna sytuacja miała miejsce podczas remontu w latach 70. XX w. – zmiany objęły przede wszystkim strefę brzegową. Istotne

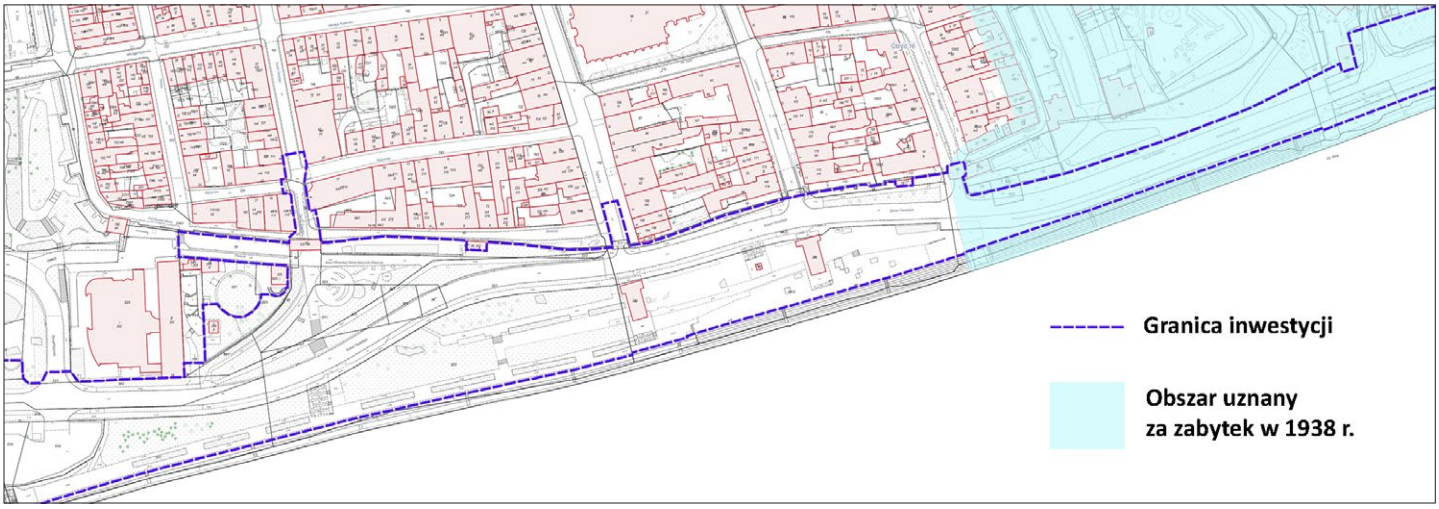
podwyższenie poziomu terenu, mieszczące się w przedziale od 0,9 m do 1,7 m, wykonano w pasie brzegowym kilkunastometrowej szerokości na wysokości Bramy Klasztornej, w miejscu rozjazdu kolejowego i w strefie nabrzeża portowego – o ok. 1,7 m podniesiono teren na odcinku o długości ok. 150 m, znajduje się on, gdy patrzymy od południa, pomiędzy ul. Łazienną i Bramą Żeglarską. Ukształtowanie północnej części nabrzeża toruńskiego w strefie od strony muru obronnego – poza przebudową ulicy – w zasadzie nie uległo zmianie.

Na kilkudziesięciu rycinach przedstawiono historię zmian sposobu użytkowania toruńskiego nabrzeża podczas prawie ośmiuset lat istnienia miasta. Nawet tak skrótowe spojrzenie na dzieje tego miejsca jest wystarczające, żeby zrozumieć, jak intensywnie i różnorodnie nabrzeże było użytkowane, oraz pozwala przewidywać skalę pozostałości po tym użytkowaniu w nawarstwieniach nabrzeża. Przekonanie, że w nawarstwieniach nabrzeża znajdują się relikty dawnych budowli i urządzeń wynika również z faktu, że każda zmiana na nabrzeżu realizowana była metodą minimalizowania finansowych kosztów i nakładu pracy. Nie wyburzano budynków do poziomu stóp fundamentowych, bo takie działania były pracochłonne i kosztowne – praktycznie do drugiej połowy XX w. większość prac ziemnych i budowlanych realizowana była pracą ludzkich mięśni.

2. Formy ochrony prawnej nabrzeża

Obszar nabrzeża objęty jest różnymi formami ochrony prawnej wynikającej z polskiego ustawodawstwa dotyczącego ochrony zabytków (Ustawa 2003), a także częściowo znajduje się w strefie wpisu z dnia 4 grudnia 1997 r. na Listę Światowego Dziedzictwa UNESCO i w strefie buforowej wpisu. Wpis na Listę Światowego Dziedzictwa UNESCO nie jest żadną z form ochrony zabytków zdefiniowanych ustawowo (Ustawa 2003), nie powoduje skutków prawnych, ale należy go uwzględniać przy podejmowaniu decyzji powodujących zmiany w strefie wpisu.

Na podstawie rozporządzenia z dnia 6 marca 1928 r. Prezydenta Rzeczypospolitej o opiece nad zabytkami Urząd Wojewódzki Pomorski dnia 10 października 1938 r. uznał „za zabytek ruiny zamku średniowiecznego pokrzyżackiego w Toruniu wraz z całą dzielnicą do terenów zamkowych przyległą". Obszar uznany za zabytek zaznaczono na planie załączonym do orzeczenia (w ramach obowiązującego obecnie systemu prawnego orzeczenie to traktowane jest jak decyzja o wpisie do rejestru zabytków). Ochroną objęty został m.in. teren na południe od Bramy Mostowej i ruin zamku krzyżackiego do brzegu Wisły (Ryc. 55), czyli część obszaru, na którym realizowano inwestycję w latach 2021–2024. Wprawdzie w orzeczeniu nie wymieniono wprost wartości archeologicznych – uznano

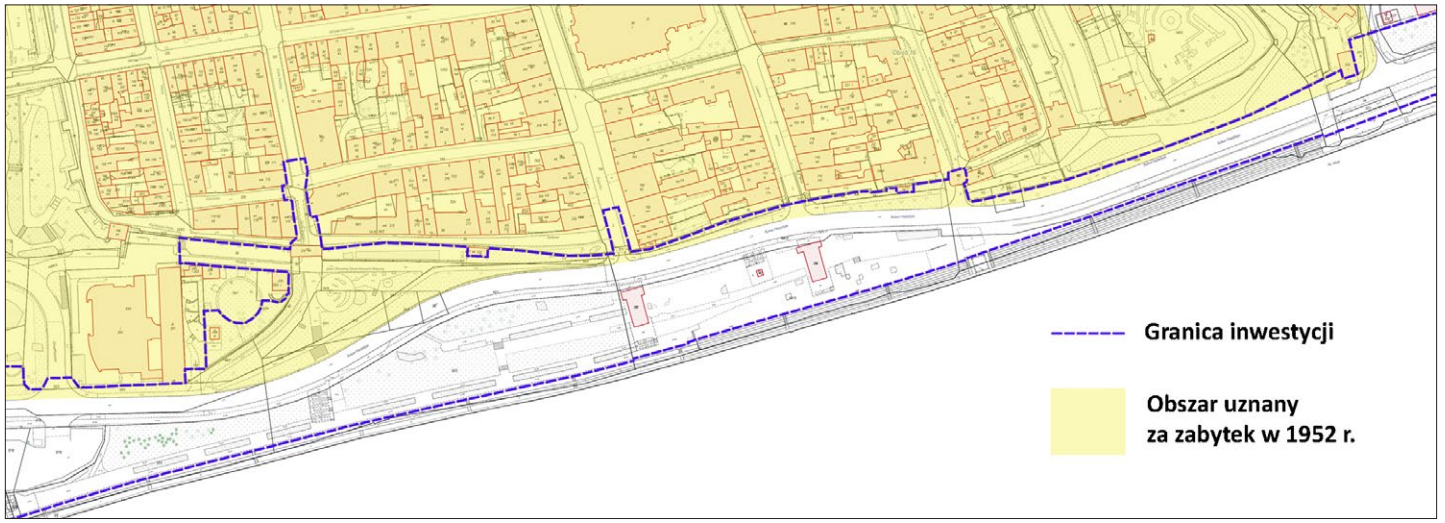


Ryc. 55
Plan nabrzeża z obszarem uznanym za zabytek w 1938 r.

Fig. 55
Plan of the quay with area designated as a monument in 1938

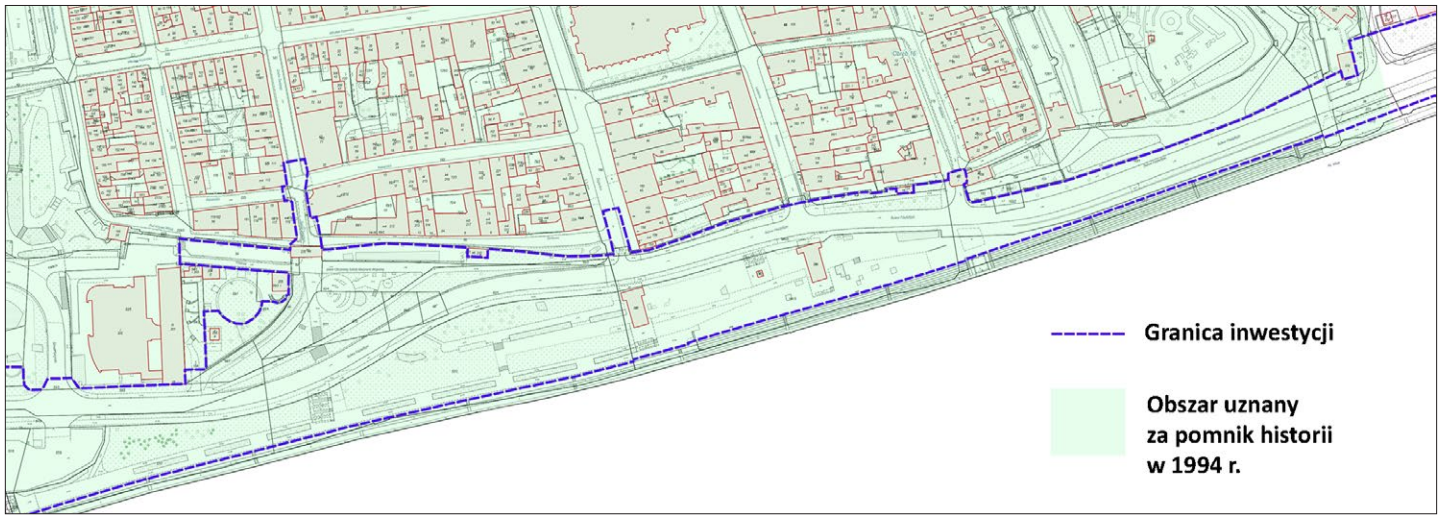
w nim, że tereny zaznaczone na planie „posiadają wartość historyczną, kulturalną i artystyczną". Współczesna praktyka konserwatorska stosuje zasadę, że pozostałości działalności ludzkiej – nawet dwudziestowieczne – są badane metodami archeologicznymi. Uznanie w 1938 r. za zabytek fragmentu nabrzeża należy uwzględniać przy wydawaniu decyzji określających zakres i rodzaj niezbędnych badań archeologicznych.

Na podstawie rozporządzenia z dnia 6 marca 1928 r. Prezydenta Rzeczypospolitej o opiece nad zabytkami Prezydium Wojewódzkiej Rady Narodowej w Bydgoszczy dnia 29 grudnia 1952 r. uznało za zabytek „dzielnicę dawnego Starego i Nowego miasta w obrębie d. murów miejskich t.j. ulic: Pl. Rapackiego, Al. 700-lecia, Nadbrzeżną, Wolą Zamkową, Świerczewskiego, Szumana, Jęczmienną, Zaszpitalną, Wałami, Fosą Staromiejską do Pl. Rapackiego". W artykule przyjęto, że obszar chroniony



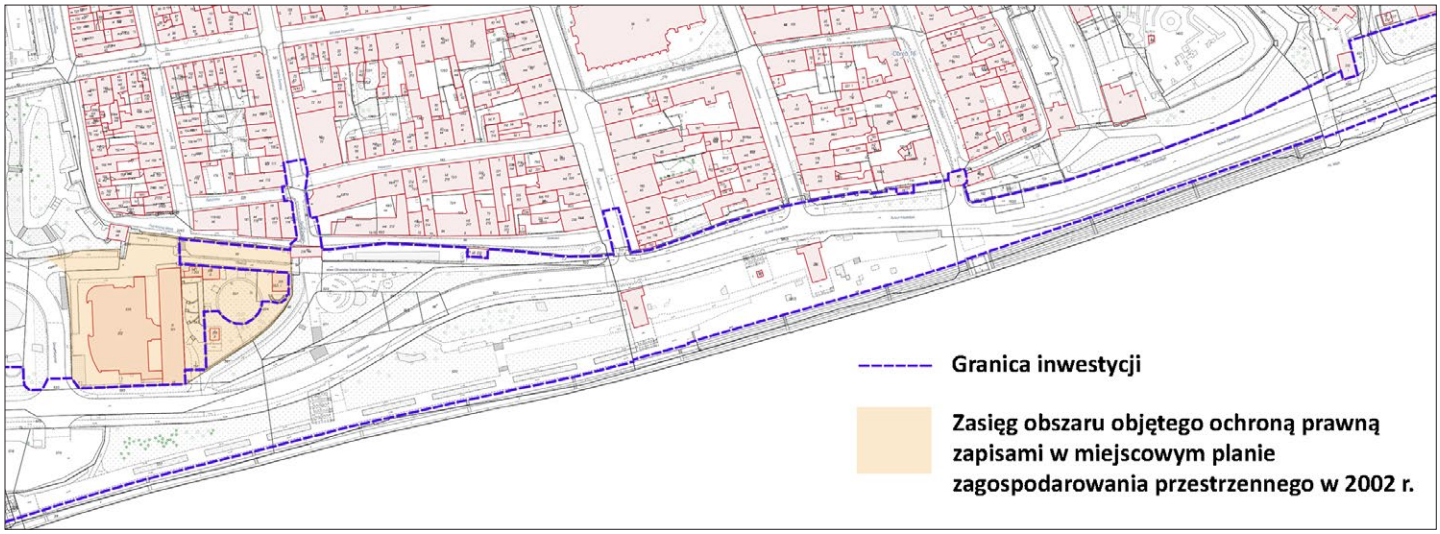
Ryc. 56
Plan nabrzeża z obszarem uznanym za zabytek w 1952 r.

Fig. 56
Plan of the quay with area designated as a monument in 1952



Ryc. 57
Plan nabrzeża z obszarem uznanym za pomnik historii w 1994 r.

Fig. 57
Plan of the waterfront with the area declared a Historic Monument in 1994



Ryc. 58
Plan nabrzeża z obszarem objętym ochroną prawną zapisami w miejscowym planie zagospodarowania przestrzennego w 2002 r.

Fig. 58
Plan of the waterfront with the area covered by the legal protection provisions in the local development plan in 2002

(Ryc. 56) ma taki sam zasięg, jaki określono przy wytyczeniu strefy ochrony przy wpisie Średniowiecznego Miasta w Toruniu na Listę Światowego Dziedzictwa UNESCO. W orzeczeniu z 1952 r. nie wymieniono wprost wartości archeologicznych, które byłyby podstawą do objęcia ochroną tego terenu. Wprost w orzeczeniu nie wymieniono także pozostałych wartości, z powodu których można było jakiś obiekt uznać za zabytek (zgodnie z art. 1 rozporządzenia Prezydenta Rzeczypospolitej z 1928 r. chodzi o wartość: artystyczną, kulturalną, historyczną, archeologiczną i paleontologiczną). W orzeczeniu użyto sformułowania „szereg wartościowych obiektów" zachowało się w granicach chronionego obszaru, takimi są również obiekty archeologiczne. Inwestycja częściowo prowadzona była na obszarze objętym ochroną w 1952 r., co należało uwzględnić przy wydawaniu decyzji określających zakres i rodzaj niezbędnych badań archeologicznych.

Na podstawie ustawy z dnia 15 lutego 1962 r. o ochronie dóbr kultury i o muzeach Prezydent Rzeczypospolitej Polskiej rozporządzeniem z dnia 8 września 1994 r. uznał za pomnik historii „Toruń – Stare i Nowe Miasto". Celem ochrony jest zachowanie jednego z największych w północnej Europie zespołu budowli średniowiecznych ze względu na wartości historyczne, urbanistyczno-architektoniczne, wartości materialne i niematerialne w granicach narysowanych w załączniku graficznym do rozporządzenia – ochrona obejmuje obszar nabrzeża do brzegu Wisły (Ryc. 57). Inwestycję częściowo realizowano na obszarze pomnika historii, co należało uwzględnić przy wydawaniu decyzji określających zakres i rodzaj niezbędnych badań archeologicznych.

W miejscowym planie zagospodarowania przestrzennego – przyjętym uchwałą Rady Miasta Torunia nr 1177/2002 z dnia 12 września 2002 r. – dla terenu opisanego symbolem S01AOUK/ZP w granicach narysowanych w załączniku graficznym do uchwały ustalono warunki ochrony konserwatorskiej dotyczące również archeologii: 1. obowiązek uzgadniania projektów budowlanych inwestycji wymagających prowadzenia prac ziemnych z Wojewódzkim Konserwatorem Zabytków, 2. obowiązek przeprowadzenia wyprzedzających archeologicznych badań wykopaliskowych przy realizacji obiektów wymagających fundamentowania, 3. obowiązek prowadzenia prac ziemnych związanych z realizacją infrastruktury technicznej pod stałym nadzorem archeologicznym. Część inwestycji (Ryc. 58) realizowana była na obszarze określonym wyżej wymienioną uchwałą, dlatego ustalone warunki w uchwale należało uwzględnić przy wydawaniu decyzji określających zakres i rodzaj niezbędnych badań archeologicznych.

3. Historia i wyniki badań archeologicznych nabrzeża przeprowadzonych w latach 1989–2011

W latach 1989–2011 na nabrzeżu wykonano badania archeologiczne w dziewięciu miejscach (Ryc. 59), w większości przypadków były to tzw. nadzory archeologiczne. Podczas badań uzyskano istotne informacje o przeszłości nabrzeża, które powinny być brane pod uwagę przy wydawaniu decyzji określających zakres i rodzaj niezbędnych badań archeologicznych. Niżej w układzie chronologicznym w syntetycznej formie przedstawiono wyniki tych badań.

W 1989 r. przeprowadzono nadzór archeologiczny w wykopie wykonanym wzdłuż Ślimaka Getyńskiego (Ryc. 59), od mostu drogowego do Bulwaru Filadelfijskiego. W wykopie o długości 100 m, szerokości 0,6–1,5 m i głębokości 0,8–1,0 m odkryto relikty murów i nawarstwienia kulturowe datowane na czasy nowożytne (Uziembło 2003, 39, 34. Bulwar Filadelfijski).

W 2001 r. wykonano badania archeologiczne po południowej stronie Bramy Klasztornej (Ryc. 59). W wykopie o wymiarach 5 m × 3,5 m i głębokości 2,9 m ustalono, że stopa fundamentowa bramy znajduje się 2 m poniżej obecnej powierzchni gruntu. Fundamenty bramy zostały posadowione na drewnianych palach (dąb), strop nawarstwień datowanych na późne średniowiecze znajduje się niewiele niżej niż obecny poziom powierzchni, a calec znajduje się nieco ponad metr niżej od obecnej powierzchni terenu (Grzeszkiewicz-Kotlewska, Majewski 2002).

W 2002 r. po zachodniej stronie koszar przeprowadzono badania archeologiczne w związku z budową budynku Hotelu Bulwar. Badania przeprowadzono na obszarze ok. 2000 m^2. W wykopach o głębokości do 3,0–3,5 m calec znajdował się na głębokości od 2 m do 3,0–3,2 m od powierzchni. Podczas badań w warstwach kulturowych odsłonięto groby szkieletowe, relikty murowanych i drewnianych konstrukcji, materiał ruchomy w postaci fragmentów naczyń ceramicznych, przedmiotów szklanych i skórzanych. Na podstawie materiału ruchomego znalezisko datowano na późne średniowiecze i czasy nowożytne (Górzyńska, Górzyński 2010; Uziembło 2013, 28, 11/1. Koszary Racławickie).

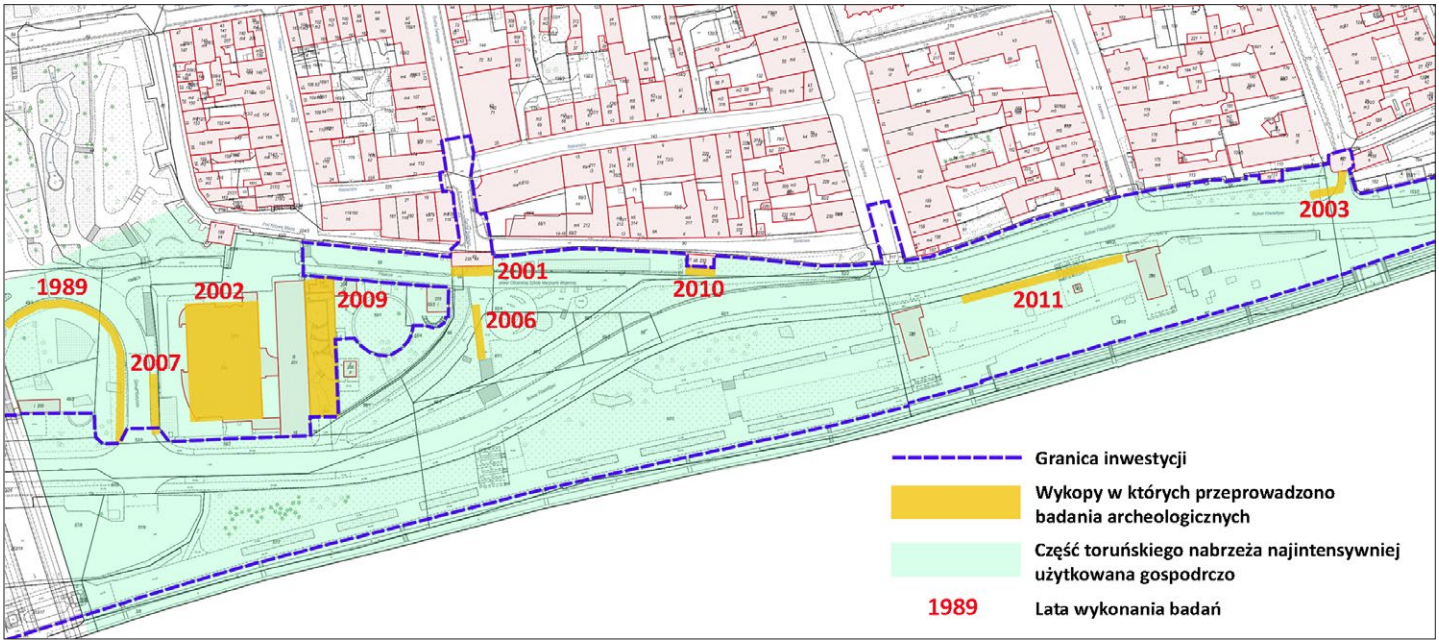
W 2003 r. wykonano badania archeologiczne przy Bramie Mostowej (Ryc. 59), przeprowadzono je w trybie nadzoru archeologicznego. Wykopy zrealizowano pod budowę przyłącza energetycznego, kanału ogólnospławnego i przepompowni ścieków. W wykopie nr III, który znajdował się w odległości ponad 8 m w kierunku południowo-zachodnim od Bramy Mostowej, osiągnięto głębokość 2,64 m. Zarejestrowano w nim przekrój pionowy przez nawarstwienia kulturowe od obecnej powierzchni terenu do calca, który znajduje się na głębokości ok. 2,4 m. W profilu czytelne są kolejne poziomy użytkowania nabrzeża, sposoby jego umacniania, początkowo faszyną, później kamiennym brukiem i warstwami gruzu. W wykopie nr IV, znajdującym się również po południowej stronie Bramy Mostowej, zarejestrowano fragmenty desek i drewnianych słupów, które są prawdopodobnie pozostałością konstrukcji nabrzeża portowego (Grzeszkiewicz-Kotlewska 2003).

W 2006 r. podczas nadzoru archeologicznego w wykopie, który znajdował się w odległości ok. 17,5 m na południe od Bramy Klasztornej (Ryc. 59), o długości 25 m, szerokości 0,8–4,0 m i głębokości 1,4–2,5 m zarejestrowano nawarstwienia datowane na czasy współczesne (Uziembło 2013, 41, 40. Bulwar Filadelfijski).

W 2007 r. przeprowadzono nadzór archeologiczny w wykopie przy skrzyżowaniu Ślimaka Getyńskiego z Bulwarem Filadelfijskim (Ryc. 59). W wykopie o długości 26 m, szerokości 0,4 m i głębokości 0,8 m zarejestrowano nawarstwienia datowane od XVIII do XX w. oraz relikty budynku, pieca datowanego na XVIII w. i muru obronnego datowanego na XIX w. (Uziembło 2013, 29, 11/2. Koszary Racławickie).

W 2009 r. wykonano nadzór archeologiczny w wykopie po wschodniej stronie budynku dawnych koszar, obecnie Hotelu Bulwar. W wykopie o długości 56 m, szerokości 14 m i głębokości 0,5–3,0 m nawarstwienia określono jako współczesne, pozyskany materiał ruchomy – fragmenty naczyń ceramicznych i naczyń szklanych – datowany od późnego średniowiecza po współczesność, znajdował się na złożu wtórnym (Uziembło 2013, 29, 11/3. Koszary Racławickie).

W 2010 r. w ramach nadzoru archeologicznego po południowej stronie Baszty Gołębnik (Ryc. 59), w wykopie o długości 11,5 m, szerokości 1,2 m i głębokości 2,5 m zarejestrowano nawarstwienia datowane na średniowiecze i czasy nowożytne/współczesne oraz odsłonięto fundament średniowiecznej baszty (Uziembło 2013, 26, 2. Baszta Gołębnik).



Ryc. 59
Plan nabrzeża z lokalizacją wykopów w których przeprowadzono badania archeologiczne w latach 1989-2011

Fig. 59
Plan of the quay with location of archaeological trenches from 1989 to 2011

W 2011 r. przeprowadzono nadzór archeologiczny w wykopie na południe od Bulwaru Filadelfijskiego, w okolicy limnigrafu (Ryc. 59). W wykopie o długości 75 m, szerokości 0,3 m i głębokości 0,4 m zarejestrowano nawarstwienia datowane na czasy współczesne (Uziembło 2013, 41, 39. Bulwar Filadelfijski).

Na podstawie wyników badań archeologicznych można podjąć próbę oszacowania kubatury nawarstwień – wynik ludzkiej działalności od początku istnienia miasta – na toruńskim nabrzeżu. Szacowanie nawarstwień dotyczy obszaru, który na rycinie 59 określono jako część toruńskiego nabrzeża najintensywniej użytkowana gospodarczo. Jej powierzchnia to ok. 5,6 ha, czyli ok. 56 000 m^2. Wyżej opisanymi badaniami archeologicznymi objęto powierzchnię ok. 3040 m^2 i kubaturę nawarstwień wynoszącą ok. 5500 m^3. Podczas badań ustalono, że calec przy Bramie Klasztornej znajduje się niewiele ponad 1 m od obecnej powierzchni, przy Bramie Mostowej znajduje się na głębokości ok. 2,4 m od obecnej powierzchni, a po zachodniej stronie budynku koszar (obecnie Hotel Bulwar) znajduje się na głębokości 2–3,2 m od obecnej powierzchni. W związku z faktem, że calec w różnych miejscach analizowanego obszaru znajduje się na różnych głębokościach, szacowanie nawarstwień wykonano dla średniej miąższości wynoszącej 1 m i 1,5 m.

Zakładając, że średnia miąższość nawarstwień wynosi 1 m, szacowana kubatura nawarstwień wynosiłaby ok. 56 000 m^3, czyli archeologicznie zbadano ok. 10% szacowanej kubatury. Zakładając, że średnia miąższość nawarstwień wynosi 1,5 m, szacowana kubatura nawarstwień wynosiłaby ok. 84000 m^3, czyli archeologicznie zbadano ok. 6,5% szacowanej kubatury. Przyjmując kolejne założenie, że 50% szacowanej kubatury nawarstwień jest przekształcona w wyniku szeregu inwestycji prowadzonych na nabrzeżu i ich archeologiczne badanie niewiele wniesie do wiedzy o nabrzeżu, nadal pozostaje dużo metrów sześciennych nawarstwień do zbadania. Przy założeniu, że średnia miąższość nawarstwień wynosi 1 m i odliczeniu 50% kubatury, do zbadania pozostaje ok. 22 500 m^3 nawarstwień, czyli cztery razy więcej niż zbadano archeologicznie do 2011 r. Przy założeniu, że średnia miąższość nawarstwień wynosi 1,5 m i odliczeniu 50% kubatury, do zbadania pozostaje ok. 36 500 m^3 nawarstwień, czyli sześć i pół razy więcej niż zbadano archeologicznie do 2011 r. W obu przypadkach są to ogromne kubatury nawarstwień zalegające na obszarze objętym różnymi formami

ochrony prawnej, które powinny być zbadane metodami archeologicznymi. Badania powinny być wykonane przed rozpoczęciem inwestycji, co umożliwiłoby przygotowanie terenu do jej sprawnego wykonania, a inwestor nie byłby zaskakiwany kolejnymi odkryciami i nieoczekiwaną koniecznością finansowania badań tych odkryć.

4. Decyzje K-PWKZ dotyczące zakresu i rodzaju niezbędnych badań archeologicznych na obszarze inwestycji

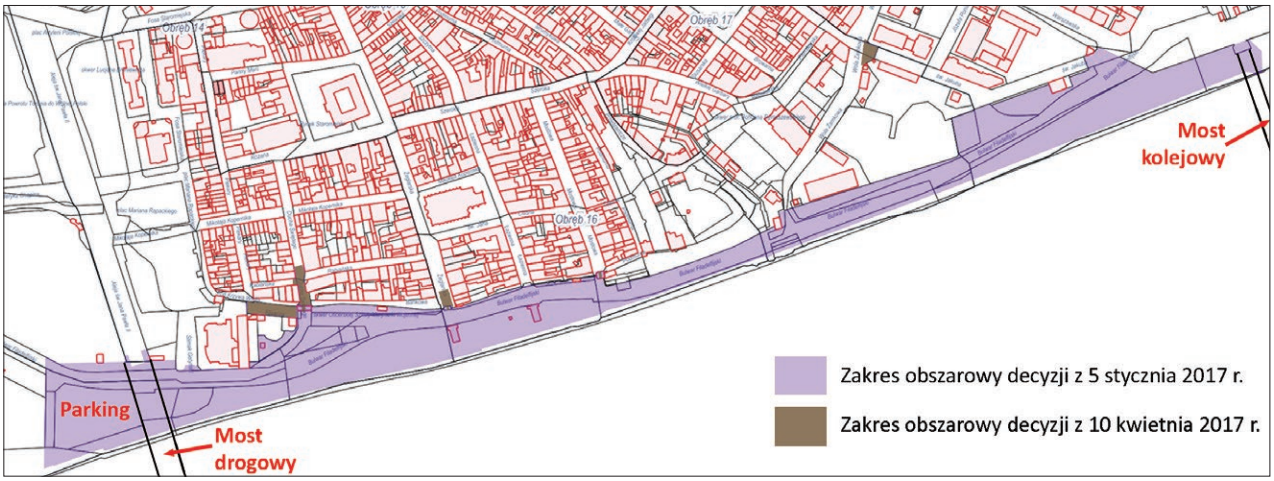
W trakcie procesu przygotowania inwestycji władze Torunia wystąpiły z wnioskami o wydanie decyzji dotyczących ustalenia zakresu i rodzaju niezbędnych badań archeologicznych.

Pierwszy wniosek został złożony do Wojewódzkiego Urzędu Ochrony Zabytków w Toruniu (dalej WUOZ w Toruniu) dnia 13 grudnia 2016 r., K-PWKZ dnia 5 stycznia 2017 r. wydał decyzję nr ZAR.5.2017 dla obszaru pokazanego na rycinie 60. W orzeczeniu decyzji K-PWKZ nie ustalił zakresu i rodzaju badań archeologicznych, co uzasadnił w następujący sposób: „Analiza merytoryczna wskazanej we wniosku lokalizacji inwestycji oraz powszechnie dostępnej dokumentacji kartograficznej i dokumentacji z wcześniejszych badań archeologicznych na tym terenie wykazała, że inwestycja w większości swego zakresu ma być prowadzona po południowej stronie ul. Bulwar Filadelfijski. Jest to teren zalewowy, związany z działalnością rzeki Wisły, dodatkowo w dużym stopniu przekształcony w trakcie zagospodarowania ul. Bulwar Filadelfijski na początku lat 70. XX w. Inwestycja jedynie we wschodniej części ma być realizowana po północnej stronie ul. Bulwar Filadelfijski – w sąsiedztwie ul. Św. Jakuba […] Jednak biorąc pod uwagę zakres planowanych prac ziemnych, jak i wielokrotne przekształcenia powyższego terenu, również i w tym miejscu nie należy spodziewać się nienaruszonych nawarstwień archeologicznych. W tej sytuacji określenie zakresu i rodzaju niezbędnych badań archeologicznych narażałoby dodatkowo wnioskodawcę na wydłużenie procedury uzyskania pozwolenia na budowę i ponoszenia nieuzasadnionych kosztów".

Drugi wniosek został złożony do WUOZ w Toruniu dnia 15 marca 2017 r., K-PWKZ dnia 10 kwietnia 2017 r. wydał decyzję nr ZAR.45.2017 dla obszaru pokazanego na rycinie 60. W orzeczeniu decyzji K-PWKZ ustalił zakres badań: „prace ziemne w zakresie realizacji inwestycji w ul. Św. Jakuba, ul. Flisaczej, ul. Ducha Świętego, ul. Żeglarskiej i we wnętrzu Bramy Mostowej", i rodzaj niezbędnych badań: „badania archeologiczne w trakcie inwestycji, z pełnym zakresem eksploracji i dokumentacji nawarstwień kulturowych zgodnie z zasadami metodyki badań archeologicznych, zabezpieczenie i wstępna konserwacja ruchomych zabytków archeologicznych".

W przypadku decyzji nr ZAR.45.2017 z dnia 10 kwietnia 2017 r. sytuacja jest jasna, określono zakres i rodzaj badań archeologicznych, aczkolwiek z warunkiem „badania archeologiczne w trakcie inwestycji". W takich warunkach prowadzenie badań archeologicznych jest bardzo trudne.

Duże wątpliwości budzi decyzja nr ZAR.5.2017 z dnia 5 stycznia 2017 r., w której nie określono zakresu i rodzaju niezbędnych badań archeologicznych, uzasadniając orzeczenie wątpliwymi merytorycznie argumentami. Szczególnie wątpliwym uzasadnieniem decyzji jest stwierdzenie, że inwestycja w większości będzie prowadzona po południowej stronie Bulwaru Filadelfijskiego. Analiza historycznych widoków i planów nabrzeża, której wyniki znajdują się w pierwszej części artykułu, pokazuje, że było ono dość intensywnie zagospodarowane na całej szerokości, szczególnie jego zachodnia część. Wydając decyzję, należało przewidzieć, że po tak intensywnym użytkowaniu w ziemi znajdują się relikty zabudowy, zwłaszcza tej murowanej, oraz warstwy kulturowe dokumentujące zmiany, jakie zachodziły na nabrzeżu. Niezrozumiały jest argument stojący za orzeczeniem w decyzji – że teren nabrzeża po południowej stronie Bulwaru Filadelfijskiego jest zalewowy. Teren jest zalewowy, powodzie są poświadczone w źródłach pisanych, historyczne tablice w Bramie Mostowej i na południowym murze dawnych koszar wskazują wysokie stany wody w Wiśle z podaniem konkretnych dat (Ryc. 3). Jak ten argument „zalewowy" rozumieć? Czy tak, że powodzie w przeszłości zniszczyły wszystko i dlatego nie ma sensu wykonywanie badań archeologicznych na nabrzeżu? Jeżeli do zniszczeń dochodziło, tym bardziej należy prowadzić badania skali zniszczeń oraz badać, w jaki sposób nabrzeże odbudowywano. Na przypuszczenia, że powodzie powodowały tak ogromne zniszczenia nie ma żadnych materialnych dowodów. Jest odwrotnie, są dowody, które przytoczono w części pierwszej niniejszego artykułu, że szereg budynków i urządzeń zbudowanych na nabrzeżu



Ryc. 60
Plan nabrzeża z zakresem obszarowym decyzji z 5 stycznia 2017 r. i 10 kwietnia 2017 r.

Fig. 60
Plan of the waterfront with area coverage of the administrative decision of 5 January 2017 and 10 April 2017

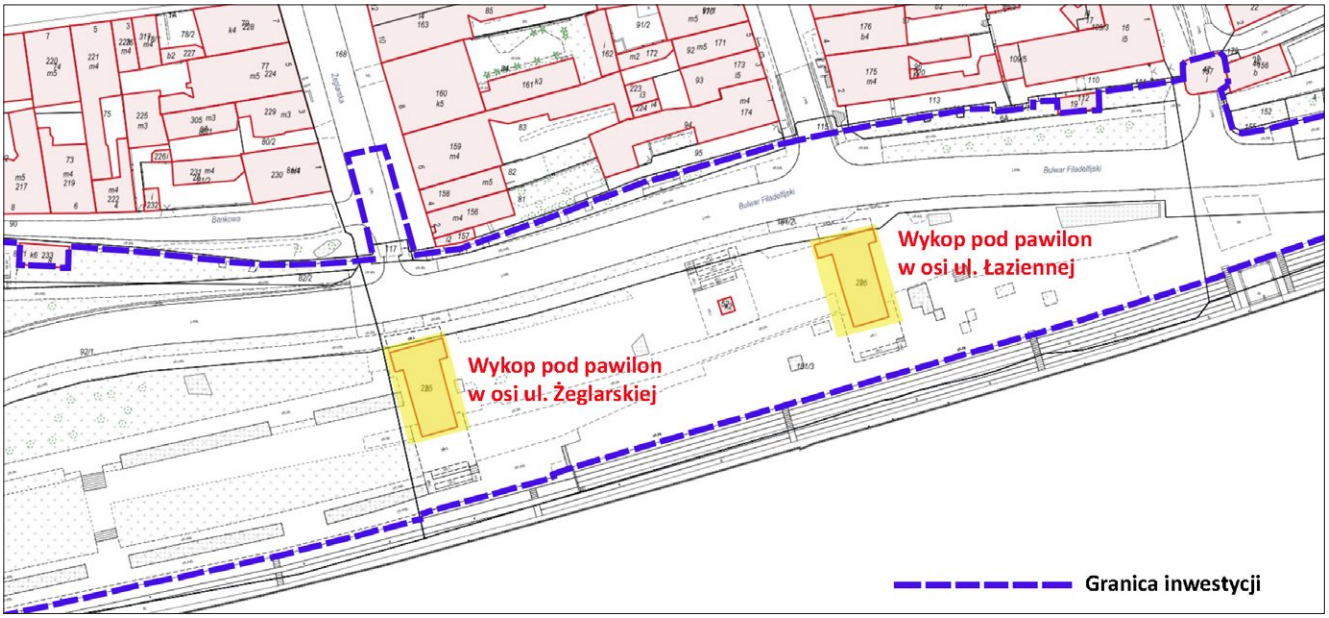
istniały przez wieki, pomimo powtarzających się powodzi. Ponadto z materiałów przywołanych w części pierwszej wynika, że co najmniej od połowy XIX w. brzeg był solidnie umocniony i powodzie mu nie zagrażały. Oczywiście powodzie mogą być zagrożeniem podczas badań archeologicznych, ale w uzasadnieniu decyzji raczej nie o to chodziło. Późniejsze postępowanie K-PWKZ podczas realizowanej inwestycji nie wskazuje, że obawiano się zagrożenia powodziowego. O braku tej obawy świadczyć może sytuacja w wykopie budowlanym wykonanym w strefie zalewowej, w którym odkryto relikty późnośredniowiecznej zabudowy (m.in. relikty klasztoru) i których przez wiele miesięcy, w tym przez zimę, nie zabezpieczono – ani przed podjęciem badań archeologicznych (Ryc. 91), ani po badaniach archeologicznych (Ryc. 94). Argument, że teren nabrzeża został na początku lat 70. XX w. „w dużym stopniu przekształcony w trakcie zagospodarowania ul. Bulwar Filadelfijski", nie jest powodem do zaniechania badań archeologicznych, tym bardziej że zagospodarowaniem nie objęto tylko ul. Bulwar Filadelfijski – objęto nim przede wszystkim pas przy brzegu Wisły (Ryc. 44; 50). O tej modernizacji wspomniano w pierwszej części artykułu. Czy podczas modernizacji z początku lat 70. XX w. zniszczono wszystkie relikty dawnego użytkowania nabrzeża? Na takie przypuszczenie nie było żadnych dowodów przed wydaniem decyzji z 5 stycznia 2017 r., a prace ziemne związane z realizacją inwestycji w latach 2021–2024 dostarczyły wiele dowodów, że jest odwrotnie. Odkryto szereg pozostałości murowanych budynków i warstw kulturowych, o czym dalej w artykule.

5. Przypadki odkryć reliktów budowli i warstw kulturowych, których na nabrzeżu miało nie być...

W części piątej opisano przypadki odkryć reliktów murowanych budynków i warstw kulturowych na obszarze, którego dotyczy decyzja z 5 stycznia 2017 r. Podczas inwestycji wykonano badania archeologiczne na ul. Flisaczej, znajdującej się na obszarze, którego dotyczy decyzja z 10 kwietnia 2017 r.

Po ponad czterech latach od wydania decyzji z 5 stycznia i 10 kwietnia 2017 r., w drugiej połowie 2021 r. rozpoczęto realizację inwestycji. We wrześniu 2021 r. wykonano wykopy pod pawilony, pierwszy w osi ul. Żeglarskiej, ok. 18 m na południe od Bramy Żeglarskiej, drugi w osi ul. Łaziennej, ok. 21 m na południe od linii muru obronnego (Ryc. 61).

W wykopie pod pawilon zlokalizowany w osi ul. Żeglarskiej odkryto pozostałości dziewiętnastowiecznego, murowanego kanału na wody opadowe oraz nieokreślonego muru (Ryc. 62; 63). W wykopie nie przeprowadzono badań archeologicznych, w związku z tym nie rozpoznano nawarstwień kulturowych i nie ustalono ich chronologii.



Ryc. 61
Nabrzeże w Toruniu, lokalizacja wykopów pod pawilony w osi ul. Żeglarskiej i Łaziennej

Fig. 61
Quay in Toruń, location of archaeological excavations for pavilions in the axis of Żeglarska and Łazienna Streets

W wykopie pod pawilon zlokalizowany w osi ul. Łaziennej odkryto pozostałości dziewiętnastowiecznego, murowanego kanału na wody opadowe oraz czytelne nawarstwienia kulturowe w układzie horyzontalnym (Ryc. 64). W wykopie nie przeprowadzono badań archeologicznych, w związku z tym nie rozpoznano warstw kulturowych, które znajdowały się w wykopie i nie ustalono ich chronologii.

Pomimo informowania K-PWKZ przez działaczy stowarzyszeń, przewodników toruńskich, dziennikarzy o odkryciu reliktów murów i warstw kulturowych w wykopach pod pawilony i pomimo domagania się przez nich wykonania badań archeologicznych w tych miejscach, takich badań nie podjęto. K-PWKZ w piśmie WUOZ.T.ZAR.5185.3.2022.JS z 5 maja 2022 r. do NID informował, dlaczego nie nakazano wykonania badań archeologicznych w wykopach pod pawilony: „Dwa pawilony, które są w trakcie realizacji, budowane są na terenie przekształconym już w XIX w., a pracownik odpowiedzialny w WUOZ w Toruniu za ochronę zabytków archeologicznych (archeolog) nie stwierdził tam występowania nienaruszonych nawarstwień kulturowych, co więcej – w warstwach przy dnie wykopu znajdują się fragmenty współczesnych dachówek, cegieł itp., tym samym nie ma więc podstaw merytorycznych, aby w tym miejscu wstrzymywać roboty budowlane i nakładać na inwestora obowiązek prowadzenia badań archeologicznych".

Przedstawiona wyżej ocena wartości odkrytych nawarstwień kulturowych dokonana przez archeologa z WUOZ w Toruniu jest merytorycznie błędna i oparta na fałszywych przesłankach. Weryfikację tej oceny przeprowadzono, analizując zdjęcie północnego i zachodniego profilu wykopu pod pawilon w osi ul. Łaziennej (Ryc. 65). Profile nie zostały w odpowiedni sposób przygotowane do wykonania dokumentacji fotograficznej, ponieważ teren był niedostępny dla osób nieuprawnionych do przebywania na nim – zdjęcie wykonano zza ogrodzenia. Pomimo braku możliwości przygotowania profili do wykonania dokumentacji fotograficznej, widać na zdjęciu, że w pasie od dna wykopu, mniej więcej do połowy wysokości profilu północnego, warstwy kulturowe w układzie zbliżonym do horyzontalnego przecięte są wykopem pod kanał na wody opadowe zbudowany w końcu XIX w., czyli warstwy kulturowe są starsze od wykopu pod budowę kanału. Oznacza to, że nieprawdziwe jest stwierdzenie: „w warstwach przy dnie wykopu znajdują się fragmenty współczesnych dachówek, cegieł itp.". Współczesne dachówki i cegły nie mogły znajdować się w warstwach utworzonych przed budową kanału w końcu XIX w. Argument o „terenie przekształconym już w XIX w., a […] (archeolog)

Ryc. 62
Profil północny w wykopie pod pawilon w osi ul. Żeglarskiej. W profilu widoczne relikty dziewiętnastowiecznego, murowanego kanału na wody opadowe oraz nieokreślonego muru (fot. M. Orłowski, 17.09.2021 r.)

Fig. 62
Northern profile in the construction trench for the pavilion in the axis of Żeglarska Street. The profile shows relics of a 19th-century masonry rainwater canal and an undetermined wall (photo by M. Orłowski, 17.09.2021)

Ryc. 63
Widok od północy dna wykopu pod pawilon w osi ul. Żeglarskiej. W dnie wykopu widoczne relikty dziewiętnastowiecznego, murowanego kanału na wody opadowe (fot. M. Orłowski, 17.09.2021 r.)

Fig. 63
View from the north of the bottom of the construction trench for the pavilion in the axis of Żeglarska Street. In the bottom of the trench, relics of a 19th century brick rainwater canal are visible (photo by M. Orłowski, 17.09.2021)

nie stwierdził tam występowania nienaruszonych nawarstwień kulturowych" – jest nietrafiony. Teren nabrzeża był przekształcany od XIII w., od momentu lokacji w tym miejscu Torunia. Przez kilkaset lat użytkowania nabrzeża utworzono miejscami nawarstwienia nawet trzymetrowej miąższości. W jakim stopniu teren był przekształcony w miejscu wykonania wykopów pod pawilony oraz jakie były w wykopach nawarstwienia – archeolog z WUOZ w Toruniu nie mógł stwierdzić, ponieważ nie przeprowadzono w tym miejscu badań. Nawarstwienia z wykopów zostały usunięte przy użyciu koparki. Archeolog widział profile, które, jak wykazano wyżej, ocenił błędnie. Na rycinie 65 w profilach zachodnim i północnym widać warstwy kulturowe – można je ocenić jako nienaruszone – które w końcu XIX w. zostały częściowo zniszczone wykopem pod kanał na wody opadowe. Przecięcie tych warstw pozwoliło określić górną granicę chronologiczną ich utworzenia. Gdyby w wykopach pod pawilony wykonano archeologiczne badania ratownicze, nawarstwienia zostałyby zbadane w sposób metodyczny, z każdej warstwy zebrano by materiał ruchomy, co prawdopodobnie umożliwiłoby określenie ich chronologii i wyjaśnienie, w jaki sposób powstały.

Na podstawie zdjęcia profilu północnego w wykopie na wysokości ul. Łaziennej (Ryc. 66) oraz archiwalnych planów (Ryc. 5; 17) można podjąć próbę wyjaśnienia, czego pozostałością mogą być widoczne w profilu warstwy. Na rycinie 66 żółtą przerywaną linią wrysowano granice warstw kulturowych przeciętych wykopem pod kanał, jego krawędź zaznaczono zieloną ciągłą linią. Analizowane

Ryc. 64
Widok od południowego wschodu profili zachodniego i północnego wykopu pod pawilon na wysokości ul. Łaziennej. W profilu północnym widoczne relikty dziewiętnastowiecznego, murowanego kanału na wody opadowe. W profilach północnym i zachodnim widoczne warstwy kulturowe (fot. L. Kotlewski, 16.09.2021 r.)

Fig. 64
View from the south-east of the west and north profiles of the pavilion construction trench at the head of Bath Street. In the northern profile visible relics of a 19th-century masonry rainwater channel. Archaeological layers visible in the northern and western profiles (photo by L. Kotlewski, 16.09.2021)

Ryc. 65
Widok od południowego wschodu profili zachodniego i północnego wykopu pod pawilon na wysokości ul. Łazienkowej z analizą nawarstwień (fot. L. Kotlewski, 16.09.2021 r., oprac. L. Kotlewski)

Fig. 65
View from the south-east of the western and northern profiles of the construction trench for the pavilion at the line of Lazienna Street with analysis of the stratification (photo by L. Kotlewski, 16.09.2021, prepared by L. Kotlewski)

warstwy kulturowe w strefie znajdującej się bliżej kanału z układu horyzontalnego przechodzą w układ skośny – obniżają się w stronę kanału. Prawdopodobnie takie ukształtowanie warstw jest pozostałością otwartego kanału widocznego na planie z 1793 r. (Ryc. 17) i planie z 1788 r. (Ryc. 5). Fragment planu z 1793 r. nałożono na plan współczesny z wykopami pod pawilony (Ryc. 67), wykopy znajdują się w miejscu dawnych otwartych kanałów, w których śladzie w końcu XIX w. zbudowano murowane kanały na wody opadowe. Przeprowadzenie badań archeologicznych w wykopach pod pawilony prawdopodobnie pozwoliłoby potwierdzić bądź odrzucić postawioną hipotezę, a także sprawdzić, czy część warstw w wykopie pod pawilon w osi ul. Łazienkowej może być pozostałością góry gnojnej, znajdującej się na planie z 1788 r. Takie miejsca warto badać, pokazują to przeprowadzone w latach 1962–1968 badania archeologiczne Góry Gnojnej w Warszawie, śmietniska na skarpie wiślanej, które było wysypiskiem śmieci i odchodów od XIV po XVIII w. O wynikach tych badań, podczas których odkryto bogaty zbiór materiałów ruchomych datowanych od XIV do XVIII w., i o zastosowanych metodach badawczych napisali Bogusław i Olga Gierlachowie w „Wiadomościach Archeologicznych" (Gierlach, Gierlach 1969).

Ryc. 66
Analiza nawarstwień profilu północnego (fot. L. Kotlewski, 16.09.2021 r.)

Fig. 66
Analysis of the stratification of the northern profile (photo by L. Kotlewski, 16.09.2021)

W kwietniu 2022 r. w wykopie pod budowę kanalizacji sanitarnej tłoczonej – wykonanym po wschodniej stronie pawilonu na wysokości Bramy Żeglarskiej (Ryc. 68) – odsłonięto ceglano-kamienne mury (Ryc. 69; 70). W notatce służbowej inspektora ds. archeologii w WUOZ w Toruniu sporządzonej 13 kwietnia 2022 r. w związku z oględzinami znaleziska przez osoby reprezentujące inwestora, wykonawcę prac budowlanych, archeologa z toruńskiego muzeum, sformułowano następujące ustalenia:

„1. W czasie realizacji prac ziemnych przy budowie odcinka kanalizacji sanitarnej tłoczonej na wysokości Bramy Żeglarskiej napotkano na relikty współczesnych murów. Obszar ten był w czasach nowożytnych wielokrotnie przekształcony, nie można w/w murów wiązać z zabudową wcześniejszą niż koniec XIX wieku.

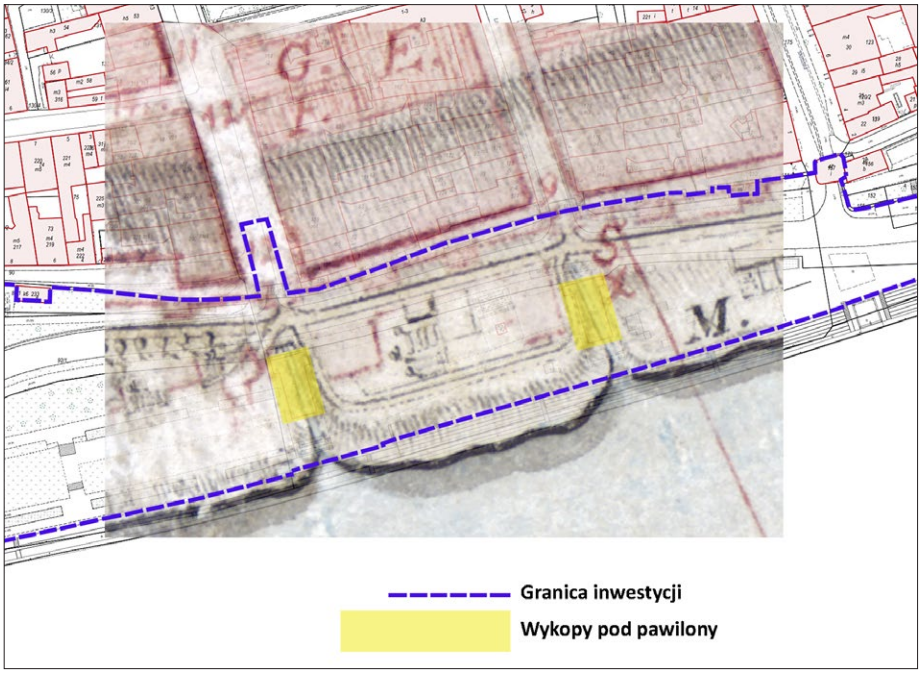
2. Zabudowę tę z dużym prawdopodobieństwem można wiązać z funkcjonowaniem portu rzecznego i obsługą bocznicy kolejowej.

3. Prace ziemne można kontynuować bez konieczności prowadzenia prac ziemnych pod nadzorem archeologicznym. Po północnej stronie ulicy Bulwar Filadelfijski wszelkie prace ziemne należy prowadzić pod nadzorem archeologa zgodnie z wydanymi decyzjami.

4. Na tym notatkę zakończono i podpisano".

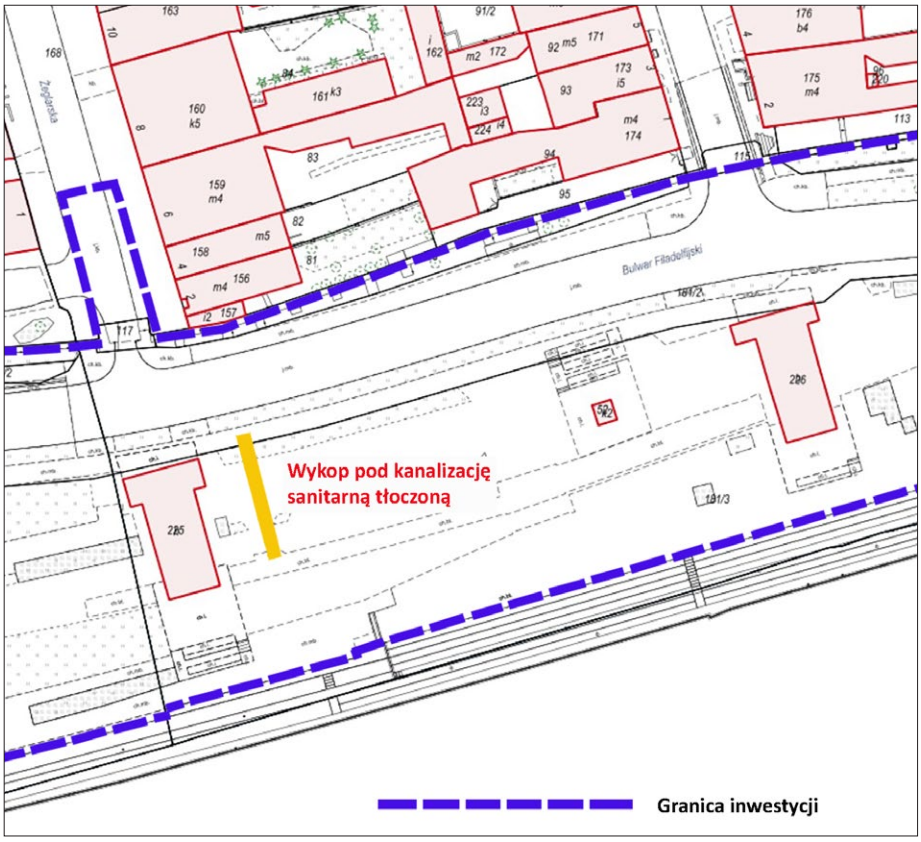
W notatce służbowej stwierdzono jednoznacznie, że w wykopie odkryto mury współczesne, których nie można wiązać z zabudową starszą niż koniec XIX w., nie napisano jednak, na jakiej podstawie określono ich chronologię. W wykopie nie przeprowadzono badań archeologicznych, które mogłyby umożliwić ustalenie czasu budowy muru, pozwoliłyby określić chronologię warstw kulturowych i rozpoznać kontekst pomiędzy warstwami a murami. Nie pobrano prób tynku oraz zaprawy użytej do łączenia cegieł do badań w celu określenia ich składu. Można by wymienić jeszcze szereg czynności badawczych, których nie wykonano, ale przede wszystkim nie wykonano profesjonalnej dokumentacji murów i warstw kulturowych znajdujących się w wykopie. W notatce kolejny raz przywołano argument o wielokrotnych przekształceniach tego terenu, ale na czym te przekształcenia polegały – nie określono. Jednoznaczne stwierdzenie w notatce służbowej o chronologii odkrytych murów, że są to „relikty współczesnych murów" – jest błędne i oparte na fałszywych przesłankach.

Około dwumetrowej głębokości wykop pod budowę kanalizacji sanitarnej tłoczonej wykonano po wschodniej stronie Bramy Żeglarskiej. Od lat 90. XIX w. do lat 50. XX w. znajdował się w tym miejscu parterowy, niepodpiwniczony drewniany magazyn, który widoczny jest na zdjęciu z ok. 1896 r. (Ryc. 29). Rzędna terenu, na którym zbudowano magazyn, była zbliżona do rzędnej po przebudowie nabrzeża na początku lat 70. XX w., a także do obecnej. Na tej samej rzędnej znajduje się limnigraf,



Ryc. 67
Na współczesny plan nabrzeża nałożono fragment planu z 1793 r. i wrysowano wykopy pod pawilony. Wykopy wykonano w miejscach, w których w końcu XVIII w. znajdowały się otwarte kanały odprowadzające wody opadowe i zapewne ścieki do Wisły (oprac. L. Kotlewski)

Fig. 67
A fragment of the 1793 plan of the quay was superimposed on the contemporary plan of the quay and construction trenches for the pavilions were drawn in. The construction trenches were made in places where, at the end of the 18th century, there were open canals draining rainwater and probably sewage into the Vistula (prepared by L. Kotlewski)



Ryc. 68
Nabrzeże w Toruniu, lokalizacja wykopu pod kanalizację sanitarną tłoczoną

Fig. 68
Torun quay, location of sewer trench

którego lokalizacja nie została zmieniona od momentu jego budowy w końcu XIX w., co można prześledzić na zdjęciach (Ryc. 37–40; 42; 43). W miejscu wykopu, w którym odkryto mury, w końcu XIX w. i w XX w. (współcześnie) nie było budynku murowanego, fundamentowanego do głębokości 2 m, z dużym prawdopodobieństwem można stwierdzić, że odkryto pozostałości budowli starszej niż koniec XIX w. Jednoznaczne stwierdzenie, że „nie można w/w murów wiązać z zabudową wcześniejszą niż koniec XIX wieku", sformułowane w pierwszym punkcie notatki służbowej z 13 kwietnia 2022 r. – jest nieprawdziwe. Od końca XIX w. do lat 50. XX w. stał w tym miejscu drewniany, parterowy magazyn, po jego rozbiórce niczego w tym miejscu nie zbudowano. Podejmując próbę ustalenia, czego pozostałością są mury odkryte w wykopie, przeprowadzono analizę planów i widoków opisanych

Ryc. 69
Prawdopodobnie relikty późnośredniowiecznej budowli. Mury zostały częściowo zniszczone podczas kopania wykopu pod budowę kanalizacji sanitarnej, widok od południa (fot. M. Orłowski, 09.04.2022 r.)

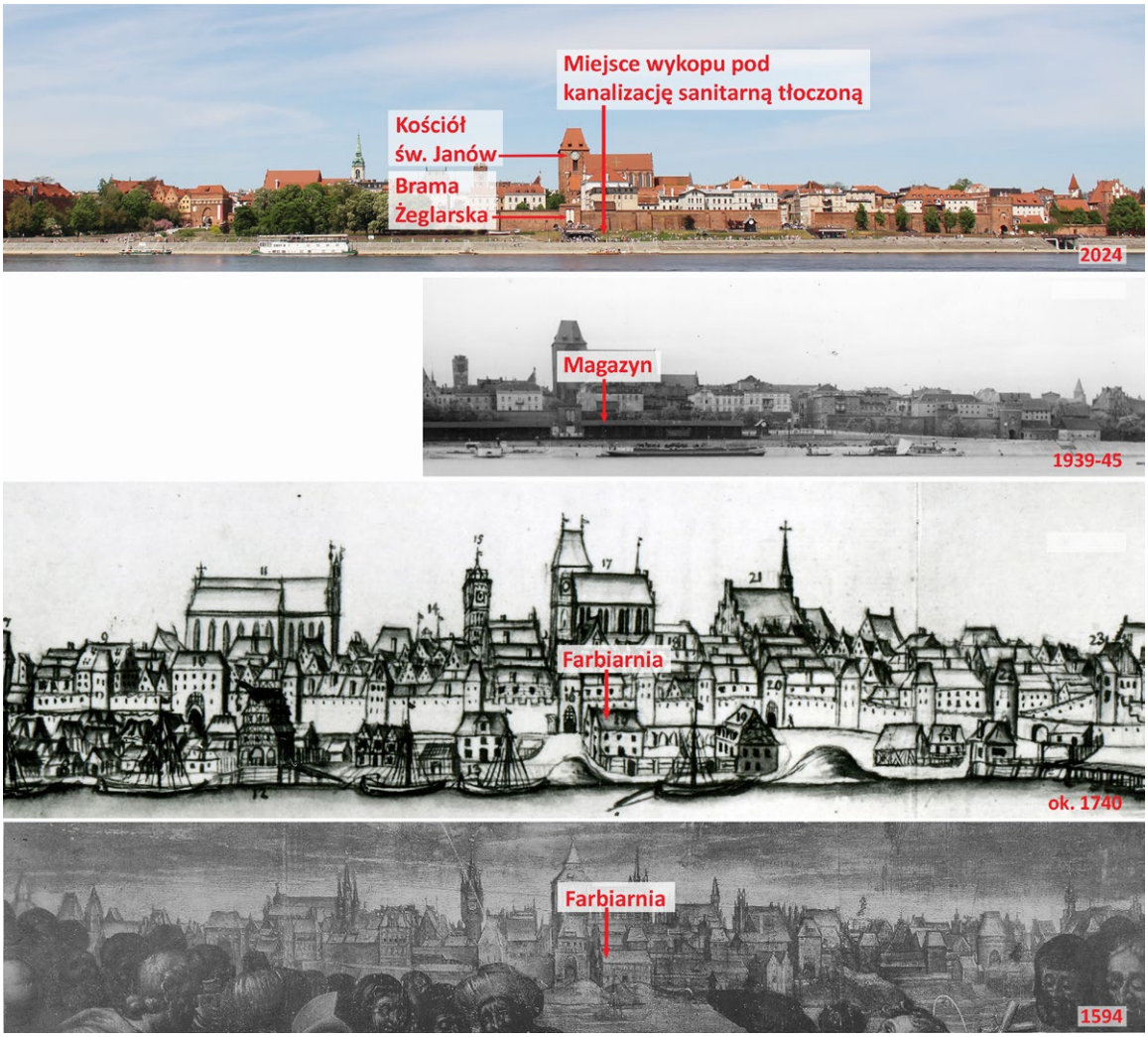
Fig. 69
Probably relics of a late medieval building. The walls were partly destroyed during the digging of a trench for the construction of a sanitary sewer, view from the south (photo by M. Orłowski, 09.04.2022)

Ryc. 70
Prawdopodobnie relikty późnośredniowiecznej budowli. Mur został częściowo zniszczony podczas kopania wykopu pod budowę kanalizacji sanitarnej tłoczonej, widok od zachodu (fot. M. Orłowski, 09.04.2022 r.)

Fig. 70
Probably relics of a late medieval building. The walls were partly destroyed during the digging of a trench for the construction of a sanitary sewer, view from the west (photo by M. Orłowski, 09.04.2022)

w pierwszej części artykułu. W pierwszym etapie analizy zestawiono cztery panoramy Torunia wykonane z Kępy Bazarowej, z miejsca znajdującego się w osi z Bramą Żeglarską i wieżą kościoła św. Janów (Ryc. 71). Określony wyżej parametr spełniają: panorama z epitafium Neiserów z 1594 r., panorama na rysunku Steinera z ok. 1740 r., fragment panoramy na zdjęciu datowanym na lata 1939–1945 i panorama na zdjęciu z 2024 r. Na zdjęciu z 2024 r. wskazano pionową strzałką miejsce lokalizacji odkrytych murów w wykopie pod budowę kanalizacji sanitarnej, na panoramach z 1594 r. i z ok. 1740 r. w tym miejscu znajdują się budynki farbiarni, a na zdjęciu z lat 1939–1945 znajduje się budynek magazynu. W drugim etapie analizy zestawiono współczesną mapę z lokalizacją wykopu pod kanalizację sanitarną tłoczoną oraz historyczne widoki i plany, na których strzałką wskazano obiekty istniejące w przeszłości w miejscu odkrycia murów w wykopie (Ryc. 72).

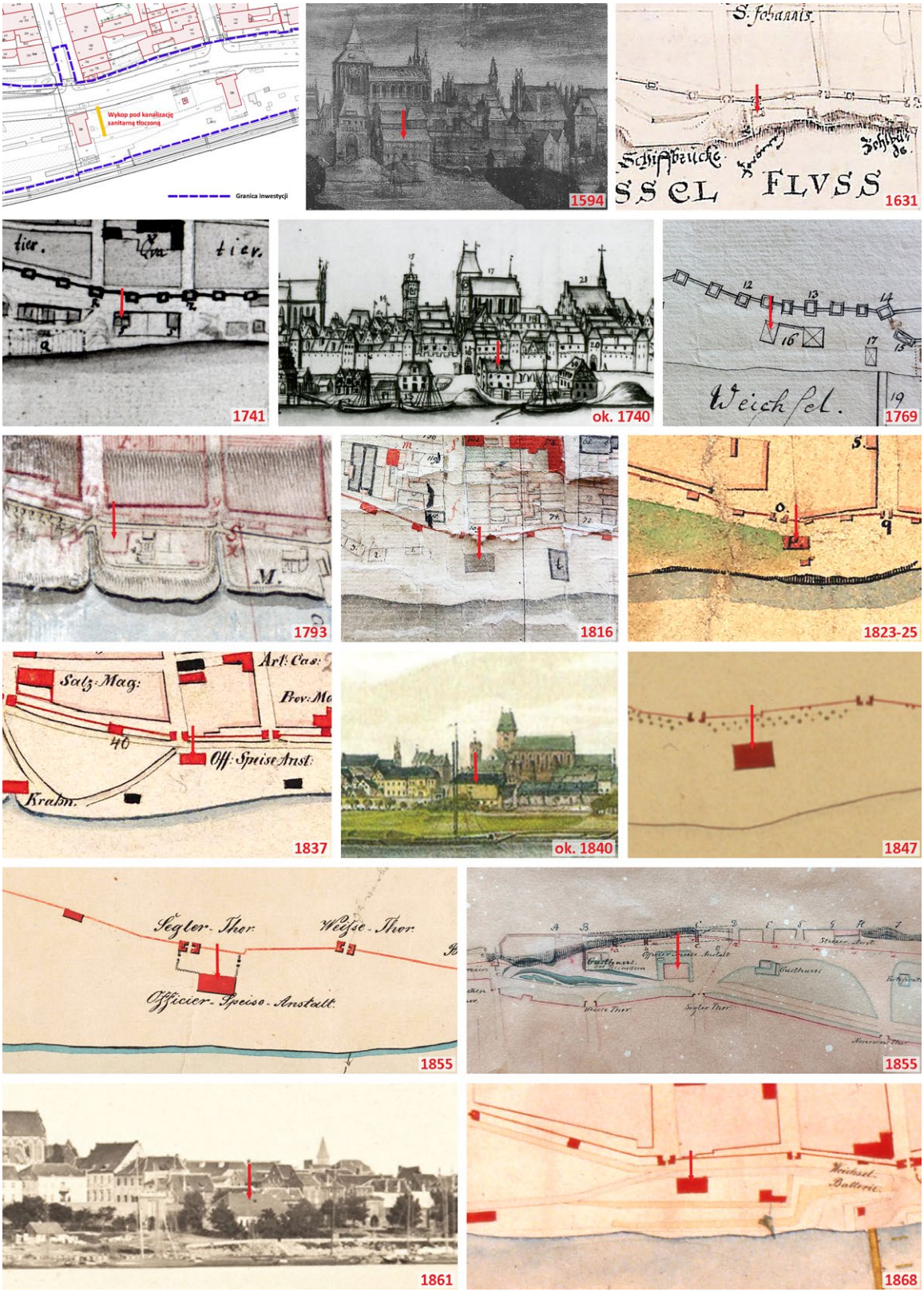
Z dużym prawdopodobieństwem można stwierdzić, że w wykopie pod kanalizację odkryto mury dwóch przylegających do siebie budynków, widocznych na panoramie z epitafium Neiserów z 1594 r., identyfikowanych jako farbiarnie, a które wcześniej, bo już w XIV w., były łaźniami. Budynki znajdują się na planie z 1631 r. i planie Steinera z 1741 r. Na panoramie Steinera z ok. 1740 r. widoczne są dwa, przylegające do siebie budynki, tak jak na panoramie z epitafium Neiserów. Budowla znajduje się na



Ryc. 71
Zestawienie panoramy z epitafium Neiserów z 1594 r., rysunku panoramy Steinera z ok. 1740 r., zdjęcia panoramy datowanego na lata 1939-1945 i zdjęcia panoramy wykonanego w 2024 r. w celu ustalenia której budowli relikty odkryto w wykopie pod budowę kanalizacji sanitarnej tłoczonej. W wykopie odkryto prawdopodobnie relikty budynku farbiarni (oprac. L. Kotlewski)

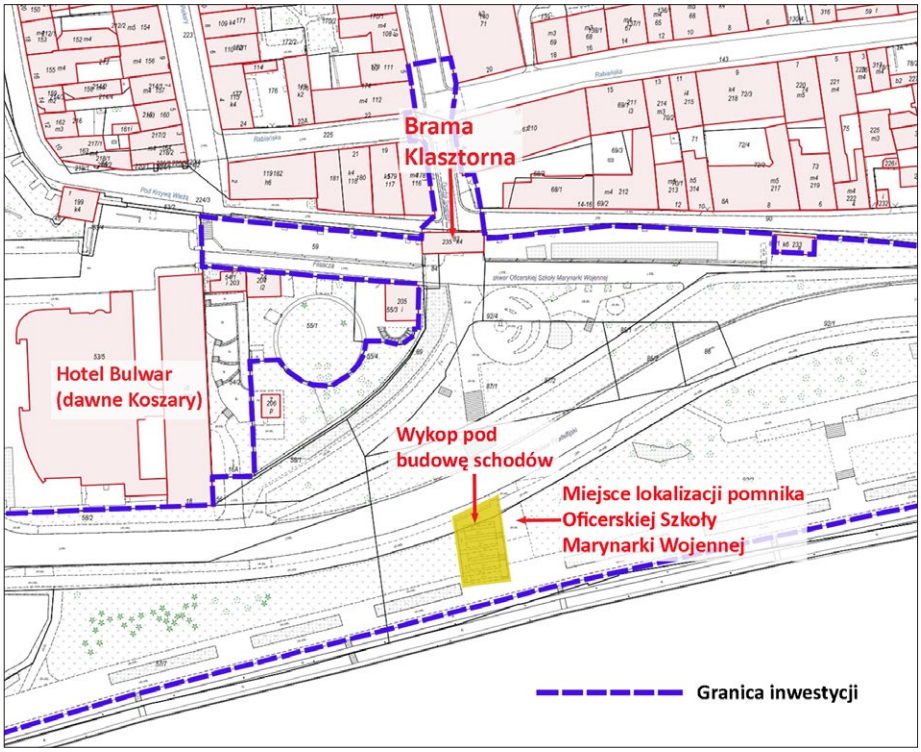
Fig. 71
Juxtaposition of a view of the Neisers' epitaph from 1594, Steiner's drawing of a view from c. 1740, a photograph of the view dated 1939-1945 and a photograph of the view taken in 2024 in order to determine which building relics were discovered in the trench for the construction of a sanitary sewer. In the trench relics of a dyeworks building were probably discovered (prepared by L. Kotlewski)

planie z 1769 r., na planie z 1793 r. zaznaczono ją jako murowaną, na planie z 1816 r. zaznaczono, że uległa pożarowi. Według planu datowanego na lata 1823–1825 w budynku znajdowało się więzienie, czyli obiekt został wyremontowany i przystosowany do nowej funkcji. Na planie z 1837 r. opisany jest jako kantyna oficerska, a na litografii z ok. 1840 r. przedstawiony jako budynek przykryty dachem naczółkowym, co jest prawdopodobnie wynikiem remontu wykonanego pomiędzy rokiem 1816 a 1823. Budynek nazywany jest kantyną oficerską w przewodniku z 1847 r. (Der Führer durch Thorn 1847, 30) i na planach z 1855 r. (Plan 1855a, Plan 1855b, Plan 1855c). Wrysowany jest na planie z 1847 r., widoczny na zdjęciu z 1861 r. i na planie z 1868 r., na późniejszych planach i widokach go nie ma. Można przyjąć, że prawdopodobnie od XIV w. do końca lat 60. XIX w., czyli przez ponad 500 lat, w tym miejscu stały dwa murowane budynki, najpierw przylegające do siebie, w XIX w. scalone i przykryte jednym dachem. Relikty budowli odkryte w wykopie pod kanalizację powinny zostać zbadane metodami archeologicznymi – być może udałoby się ustalić, czy znajdowała się w nim



Ryc. 72
Zestawienie widoków i planów Torunia z lat 1594-1868, na których znajduje się budowla (najpierw była to farbiarnia, później areszt, na końcu kantyna oficerska), której relikty odkryto w wykopie pod budowę kanalizacji sanitarnej tłoczonej, budowlę wskazano czerwoną strzałką (oprac. L. Kotlewski)

Fig. 72
Compilation of views and plans of Toruń from the years 1594-1868, on which there is a building (at first it was a dyeworks, then a jail, and finally an officers' mess), the relics of which were discovered in an trench for the construction of a sanitary sewage system, the building is marked with a red arrow (prepared by L. Kotlewski)



Ryc. 73
Nabrzeże w Toruniu, lokalizacja wykopu pod budowę schodów w osi ul. Ducha Świętego

Fig. 73
The quay in Toruń, location of the trench for the construction of the stairs in the axis of St. Spirit Street

łaźnia, a później farbiarnia. Tymczasem kopiąc wykop pod kanalizację na terenie objętym ochroną prawną, zniszczono warstwy kulturowe i relikty murów, w konsekwencji uniemożliwiono zbadanie historii tego miejsca.

W lipcu 2022 r. wykonano wykop pod budowę schodów zlokalizowany w osi ul. Ducha Świętego po zachodniej stronie pomnika Oficerskiej Szkoły Marynarki Wojennej (Ryc. 73), blisko brzegu Wisły. W wykopie odkryto pozostałości brukowanej nawierzchni, a w profilach wschodnim, północnym i zachodnim wykopu widoczny jest nasyp złożony z piasku i warstwy mineralno-próchnicznej (Ryc. 74-76). Pozostałości brukowanej nawierzchni można wiązać z okresem funkcjonowania portu i stacji kolejowej. Nasyp widoczny w profilach wykopu został utworzony podczas przebudowy nabrzeża na początku lat 70. XX w. w związku z likwidacją portu i stacji kolejowej oraz budową promenady wzdłuż brzegu Wisły. Nasyp wykonano między innymi po to, by zlikwidować obniżenie terenu związane z istniejącym w tym miejscu rozjazdem prowadzącym do nabrzeża portowego (Ryc. 30) i wyrównać niwelety tego miejsca do poziomu niwelety chodnika i jezdni – usytuowano tutaj pomnik Oficerskiej Szkoły Marynarki Wojennej (Ryc. 50; 76). W wykopie częściowo zniszczono historyczną, brukowaną nawierzchnię i nawarstwienia znajdujące się pod nią, powstałe najpóźniej w 1888 r., w którym oddano do użytku linię kolejową.

W sierpniu 2022 r. w wykopie pod budowę studni kanalizacji deszczowej, zlokalizowanym w jezdni Bulwaru Filadelfijskiego (Ryc. 77) na wysokości skarp muru miejskiego po zachodniej stronie Bramy Żeglarskiej (Ryc. 78), odkryto ceglano-kamienny mur (Ryc. 79). Odkrycie muru było przełomowe, spowodowało wydanie przez K-PWKZ dnia 22 sierpnia 2022 r. decyzji, w której nakazał „Gminie Miasta Toruń […] 1. Wstrzymanie robót i przeprowadzenie, na koszt jednostki organizacyjnej finansującej te roboty – Gminy Miasta Toruń, badań archeologicznych w niezbędnym zakresie, t.j. w obrębie występowania fragmentu muru gotyckiego na ul. Bulwar Filadelfijski w Toruniu, w południowej nitce ul. Bulwar Filadelfijski, w odległości ok. 20 m na zachód od Bramy Żeglarskiej, 2. Niniejszej decyzji w pkt 1 nadaje się rygor natychmiastowej wykonalności". W uzasadnieniu decyzji K-PWKZ napisał m.in.: „Ze względu na interes społeczny – odkrycie fragmentu muru mającego niewątpliwie nieocenione znaczenie dla historii Torunia – Pomnika Historii i zabytku wpisanego na Listę Światowego Dziedzictwa UNESCO, a tym samym dla miasta i jego mieszkańców, decyzji niniejszej w pkt 2 rozstrzygnięcia nadano rygor natychmiastowej wykonalności". Przełomem było uznanie, że na

Ryc. 74
Profil zachodni wykopu pod budowę schodów w osi ul. Ducha Św. Profil jest cięciem przez warstwy nasypu wykonanego podczas przebudowy nabrzeża na początku lat 70. XX w. W części północnej wykopu dnem jest bruk nawierzchni nabrzeża portowego z 1888 r. (rok oddania do użytku kolei nadbrzeżnej), w części południowej wykopu bruk usunięto, dno wykopu znajduje się ok. 40 cm niżej niż w części północnej, jest nim współcześnie położony i zagęszczony betonowy gruz przykryty georusztem separującym warstwy (fot. J. Sosnowska, 01.08.2022 r., Archiwum WUOZ w Toruniu)

Fig. 74
Western profile of the trench for the construction of the stairs in the axis of Holy Spirit Street. The profile is a cut through the layers of embankment made during the redevelopment of the quay in the early 1970s. In the northern part of the trench the bottom is the cobble of the harbour quay surface from 1888 (the year of the commissioning of the railway), in the southern part of the trench the cobble has been removed, the bottom of the trench is about 40 cm lower than in the northern part, it is a contemporarily laid and compacted concrete rubble covered with a geogrid separating the layers (photo by J. Sosnowska, 01.08.2022, Archive of WUOZ in Toruń)

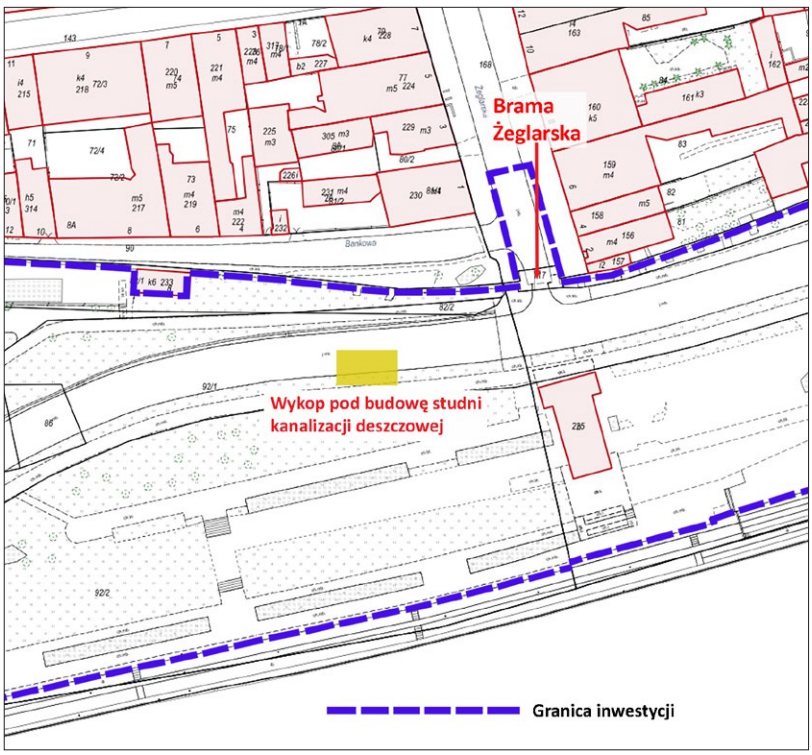
Ryc. 75
Schodkowy profil północny wykopu pod budowę schodów w osi ul. Ducha Św. Profil jest cięciem przez warstwy nasypu wykonanego podczas przebudowy nabrzeża na początku lat 70. XX w. oraz przez bruk nawierzchni nabrzeża portowego z 1888 r. (rok oddania do użytku kolei nadbrzeżnej), dno wykopu znajduje się ok. 40 cm poniżej bruku, jest nim współcześnie położony i zagęszczony betonowy gruz przykryty georusztem separującym warstwy (fot. J. Sosnowska, 01.08.2022 r., Archiwum WUOZ w Toruniu)

Fig. 75
Stepped north profile of the trench for the construction of the stairs in the axis of Holy Spirit Street. The profile is a cut through the layers of embankment made during the redevelopment of the quay in the early 1970s and through the paving of the harbour quay surface dating from 1888. (the year in which the railway was commissioned), the bottom of the excavation is about 40 cm below the cobble, it is a contemporaneously laid and compacted concrete rubble covered by a geogrid separating the layers (photo by J. Sosnowska, 01.08.2022, Archive of WUOZ in Toruń)

obszarze nabrzeża znajdują się relikty dawnych budowli mających „niewątpliwie nieocenione znaczenie dla historii Torunia" – takiego znaczenia nie miały warstwy kulturowe odkryte we wrześniu 2021 r. w wykopie pod pawilon w osi ul Łaziennej (Ryc. 61; 64–66) oraz mury odkryte w kwietniu 2022 r. po wschodniej stronie Bramy Żeglarskiej (Ryc. 68–70). Decyzja z 22 sierpnia 2022 r. podważa orzeczenie decyzji z 5 stycznia 2017 r., w której nie ustalono zakresu i rodzaju badań archeologicznych prawie dla całego obszaru inwestycji, oraz ocenę wcześniejszych znalezisk w wykopach pod pawilony i w wykopie pod kanalizację sanitarną tłoczoną po wschodniej stronie Bramy Żeglarskiej. Podważa także uporczywie powtarzane stwierdzenie, że tylko „po północnej stronie ulicy Bulwar Filadelfijski wszelkie prace ziemne należy prowadzić pod nadzorem archeologa zgodnie z wydanymi

Ryc. 76
Profil wschodni wykopu pod budowę schodów w osi ul. Ducha Św. Profil jest cięciem przez warstwy nasypu wykonanego podczas przebudowy nabrzeża na początku lat 70. XX w. W części północnej wykopu dnem jest bruk nawierzchni nabrzeża portowego z 1888 r. (rok oddania do użytku kolei nadbrzeżnej), w części południowej wykopu bruk usunięto, dno wykopu znajduje się ok. 40 cm niżej niż w części północnej, jest nim współcześnie położony i zagęszczony betonowy gruz przykryty georusztem separującym warstwy (fot. J. Sosnowska, 01.08.2022 r., Archiwum WUOZ w Toruniu)

Fig. 76
East profile of the trench for the construction of the stairs in the axis of Holy Spirit Street. The profile is a cut through the layers of embankment made during the redevelopment of the quay in the early 1970s. In the northern part of the trench the bottom is the cobble of the harbour quay surface dating from 1888 (the year the railway was commissioned), in the southern part of the trench the cobble has been removed, the bottom of the trench is about 40 cm lower than in the northern part, it is a contemporaneously laid and compacted concrete rubble covered by a geogrid separating the layers. At the edge of the trench there is a monument to the Officers' School of the Polish Navy (photo by J. Sosnowska, 01.08.2022, Archive of WUOZ in Toruń)



Ryc. 77
Lokalizacja wykopu pod budowę studni kanalizacji deszczowej

Fig. 77
Location of the trench for the construction of the storm sewer manholes

decyzjami" – jak napisano w notatce z 13 kwietnia 2022 r. Mur odkryty 22 sierpnia 2022 r. znajdował się po południowej stronie ul. Bulwar Filadelfijski (Ryc. 82), a to nie był jedyny mur odkryty po tej stronie ulicy. Zanim podjęto badania archeologiczne odkrytego muru, po jego zachodniej stronie kontynuowano prace ziemne (Ryc. 78; 80). Ustawiono żelazną skrzynię szalunku, w której pogłębiono wykop i zbudowano betonową studnię kanalizacji deszczowej (Ryc. 81). Zgoda na takie działanie jest niezrozumiała, ponieważ w tym miejscu należało wykonać badania archeologiczne nawarstwień kulturowych i uchwycić na większej przestrzeni ich relację stratygraficzną z murem. Nawarstwienia te również znajdowały się na terenie pomnika historii i miejsca wpisanego na Listę Światowego Dziedzictwa UNESCO, a wykop realizowany był w ramach przyjętego projektu inwestycji,

Ryc. 78
Nabrzeże w Toruniu, widok od południa miejsca, w którym kopany jest wykop pod budowę studni kanalizacji deszczowej. Wykop usytuowany jest na wysokości skarp średniowiecznego muru, po wschodniej stronie (po prawej) znajduje się Brama Żeglarska (fot. L. Kotlewski, 24.08.2022 r.)

Fig. 78
The quay in Toruń, view from the south of the site where a trench is being dug for the construction of a stormwater drainage well. The trench is located at the level of the slopes of the medieval wall, on the eastern side (right) is the Sailors' Gate (photo by L. Kotlewski, 24.08.2022)

Ryc. 79
Wykop pod budowę studni kanalizacji deszczowej. Ceglano-kamienny mur, widok od północy (fot. L. Kotlewski, 24.08.2022 r.)

Fig. 79
Trench for the construction of a stormwater drainage well. Brick and stone wall, view from the north (photo by L. Kotlewski, 24.08.2022)

Ryc. 80
Nabrzeże w Toruniu, w oszalowanym wykopie realizowane są prace ziemne związane z budowę studni kanalizacji deszczowej, po wschodniej stronie szalunku znajduje się ceglano-kamienny mur (fot. L. Kotlewski, 24.08.2022 r.)

Fig. 80
Quay in Toruń, ground works for a stormwater drainage well are being carried out in a formwork excavation, on the eastern side of the formwork there is a brick and stone wall (photo by L. Kotlewski, 24.08.2022)

Ryc. 81
Nabrzeże w Toruniu, po zachodniej stronie ceglano-kamiennego muru znajduje się zbudowana studnia kanalizacji deszczowej (fot. L. Kotlewski, 26.08.2022 r.)

Fig. 81
The quay in Toruń, on the western side of the brick and stone wall there is a constructed stormwater drainage well (photo by L. Kotlewski, 26.08.2022)

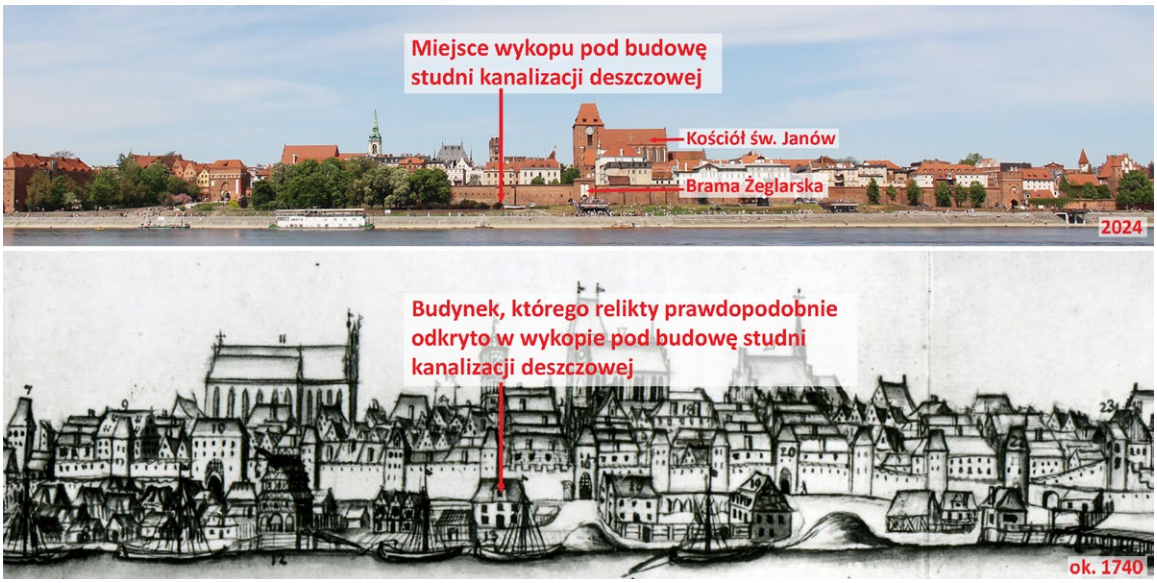
Ryc. 82
Wnętrze piwnicy odkrytej podczas prac ziemnych związanych z budową studni kanalizacji deszczowej. Wewnątrz piwnicy widoczna jest rura dziewiętnastowiecznej sieci oświetlenia gazowego oraz cegły zniszczonego sklepienia piwnicy (fot. L. Kotlewski, 06.09.2022 r.)

Fig. 82
The basement uncovered during earthworks for the construction of a stormwater drainage well. Inside the basement, a pipe of the 19th century gas lighting network and bricks of the destroyed basement vault are visible (photo by L. Kotlewski, 06.09.2022)

czyli badania byłyby zgodne z art. 31 ustawy o ochronie zabytków i opiece nad zabytkami z 23 lipca 2003 r. oraz wytycznymi z dnia 8 stycznia 2020 r. Generalnego Konserwatora Zabytków (Wytyczne GKZ 2020).

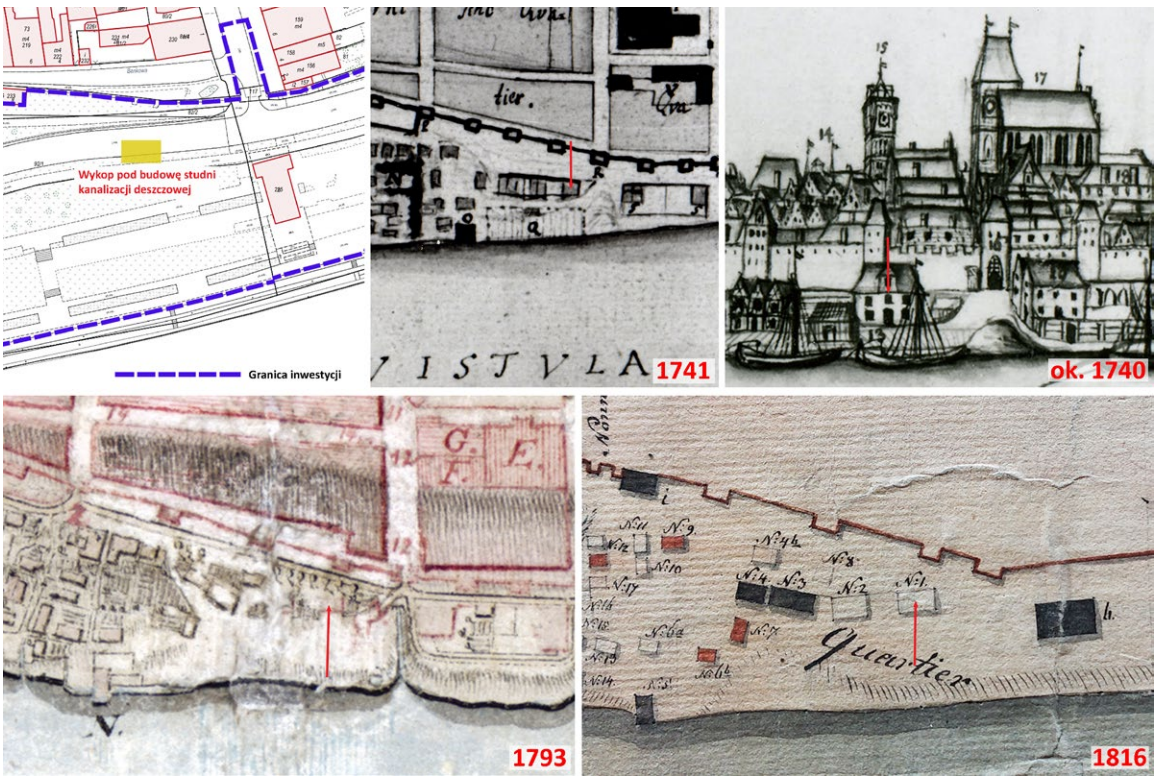
Podczas badań odsłonięto sklepioną piwnicę z przejściem w ścianie południowej (Ryc. 82), w XIX w. przez nieczynną już piwnicę przeprowadzono gazociąg do oświetlenia nabrzeża. Rycina 82 przedstawia stan zabytku w dniu 6 września 2022 r. Podejmując próbę ustalenia, którego budynku pozostałością są odkryte mury piwnicy, zestawiono panoramę Steinera z ok. 1740 r. ze zdjęciem panoramy z 2024 r. (Ryc. 83). Na zdjęciu z 2024 r. strzałką wskazano miejsce wykopu, na panoramie Steinera w tym miejscu znajduje się piętrowy budynek z poddaszem. Na rycinie 84 zestawiono historyczne plany i panoramę – zarejestrowano na nich budynek, którego relikty prawdopodobnie odkryto w wykopie. Poza panoramą Steinera budynek znajduje się na planie Steinera z ok. 1740 r., na planie Douglasa z 1793 r. wrysowany jest jako budynek murowany, a na planie strat powstałych w wyniku oblężenia w 1813 r. określony jest jako całkowicie zniszczony.

W październiku 2022 r. po południowej stronie międzymurza, znajdującego się po wschodniej stronie Bramy Mostowej (Ryc. 85), odsłonięto fundamenty kaponiery (Ryc. 86) znajdującej się na planie z 1816 r. (Ryc. 19) i planach późniejszych. Budynek znany jest z wielu zdjęć, m.in. z początku XX w. (Ryc. 34; 35), istniał jeszcze w latach 60. XX w. (Ryc. 87), został rozebrany w związku z przebudową nabrzeża na początku lat 70. XX w., a ślad po nim widoczny jest do dziś w murze (Ryc. 51). Podczas budowy wodociągu należało spodziewać się odsłonięcia fundamentów kaponiery.



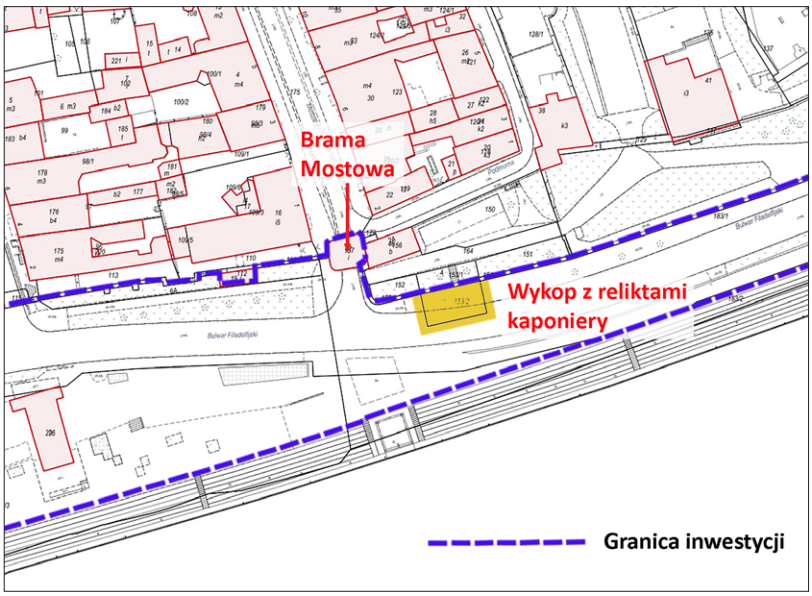
Ryc. 83
Zestawienie rysunku panoramy Steinera z ok. 1740 r. i zdjęcia panoramy wykonane w 2024 r. w celu ustalenia relikty której budowli odkryto w wykopie pod budowę studni kanalizacji deszczowej (fot. L. Kotlewski, 02.05.2024 r.)

Fig. 83
Juxtaposition of Steiner's c. 1740 drawing of a panorama and photograph taken in 2024 to determine the relics of which structure were discovered in the trench for the construction of a stormwater drainage well (photo by L. Kotlewski, 02.05.2024)



Ryc. 84
Zestawienie widoków i planów Torunia z lat 1740-1816, na których znajduje się budynek, którego relikty odkryto w wykopie pod budowę studni kanalizacji deszczowej, budynek wskazano czerwoną strzałką (oprac. L. Kotlewski)

Fig. 84
Compilation of views and plans of Toruń from the years 1740-1816, showing the building whose relics were discovered in the trench for the construction of a stormwater drainage well, the building is indicated with a red arrow (prepared by L. Kotlewski)



Ryc. 85
Nabrzeże w Toruniu. Wykop z reliktami kaponiery

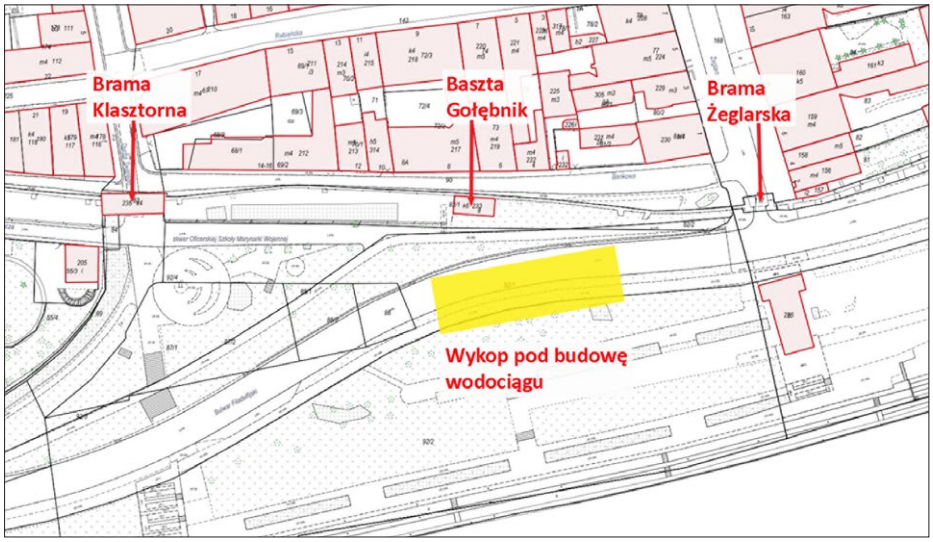
Fig. 85
The quay in Toruń. Trench with relics of the caponier

Ryc. 86
Relikty kaponiery odkryte w wykopie związanym z budową wodociągu (fot. A. Kowalkowski, 20.10.2022 r.)

Fig. 86
Relics of a caponiere discovered in a trench for the construction of a water supply system (photo by A. Kowalkowski, 20.10.2022)

Ryc. 87
Brama Mostowa i skarpa nabrzeża, po prawej stronie widoczny opuszczony budynek dawnej kaponiery (fot. A. Kamiński, koniec lat 60. XX w., Archiwum Nowości)

Fig. 87
Bridge Gate and quay slope, on the right the abandoned building of the former caponier is visible (photo by A. Kamiński, late 1960s, Archive of Nowości)



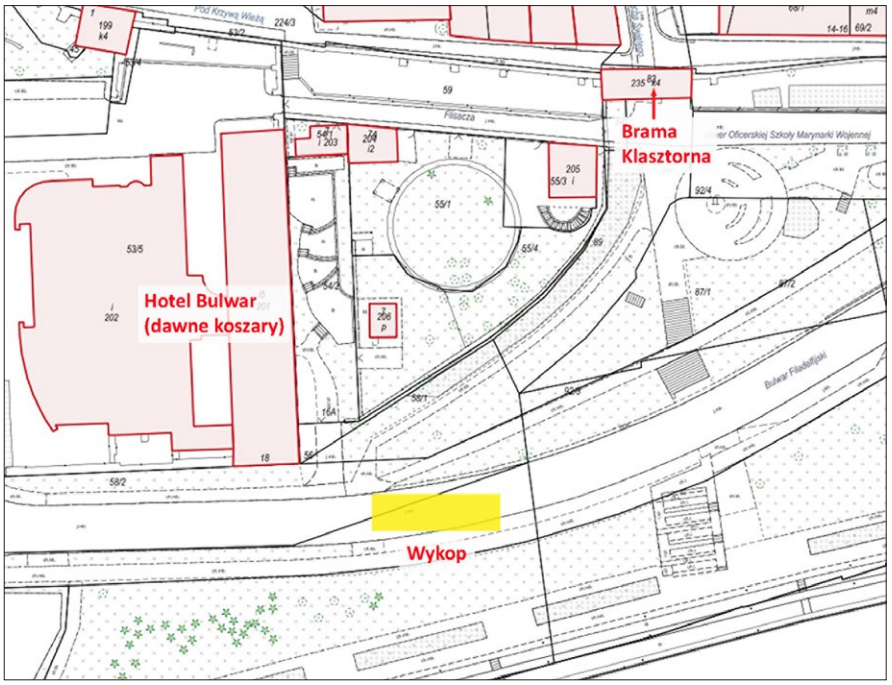
Ryc. 88
Nabrzeże w Toruniu, lokalizacja wykopu pod budowę wodociągu prawdopodobnie z reliktami redana

Fig. 88
Torun quay, location of trench for construction of water pipeline probably with relics of redan

Ryc. 89
Nabrzeże w Toruniu. Relikty redana na wysokości Baszty Gołębnik (fot. A. Kowalkowski, 11.12.2022 r.)

Fig. 89
The quay in Toruń. Relics of the redan at the level of the Gołębnik (Dovecote) Tower (photo by A. Kowalkowski, 11.12.2022)

W październiku 2022 r. w wykopie związanym z budową instalacji wodociągowej na wysokości Baszty Gołębnik (Ryc. 88) odkryto relikty dzieła obronnego – redana (Ryc. 89). Redan widoczny jest na panoramie z epitafium Neisserów z 1594 r. (Ryc. 4), znajduje się na planie Torunia z 1631 r. (Ryc. 6), na panoramie w publikacji Hartknocha widoczny jest redan z dobudowanym po południowej stronie skrzydła zachodniego parterowym budynkiem (Ryc. 7), przekrój przez redan widoczny jest na



Ryc. 90
Nabrzeże w Toruniu, lokalizacja wykopu z reliktami historycznej zabudowy m.in. klasztoru benedyktynek

Fig. 90
The quay in Toruń, location of the trench with relics of historic buildings including the Benedictine monastery

Ryc. 91
Relikty m.in. klasztoru benedyktynek oraz warstwy kulturowe m.in. brukowana nawierzchnia, którą można łączyć z budową kolei nadbrzeżnej w 1888 r. (fot. L. Kotlewski, 20.05.2023 r.)

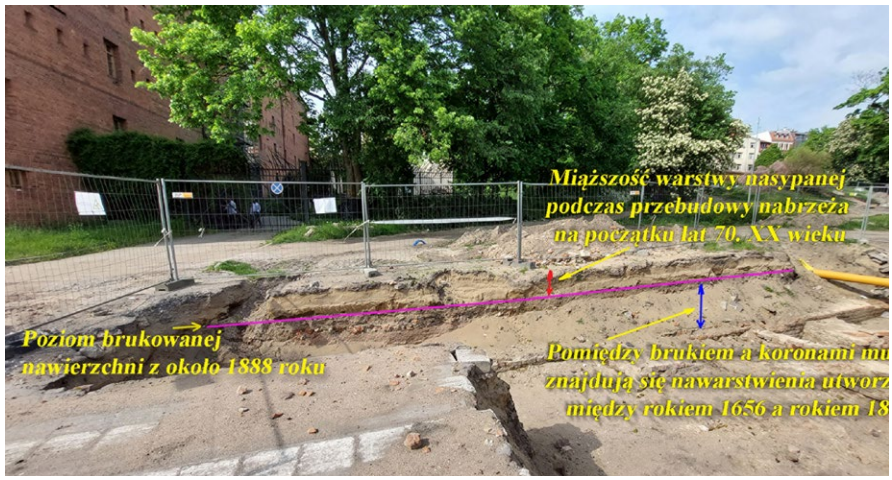
Fig. 91
Relics of, i.a., a Benedictine monastery and archaeological layers, i.a., a cobbled pavement, which can be linked to the construction of the railway in 1888 (photo by L. Kotlewski, 20.05.2023)

Ryc. 92
Analiza nawarstwień w wykopie z reliktami zabudowy m.in. klasztoru benedyktynek (reprodukcja za: Kotlewski 2023, ryc. 6)

Fig. 92
Analysis of stratification in a trench with relics of buildings including a Benedictine monastery (after Kotlewski 2023, fig. 6)

Ryc. 93
Analiza nawarstwień profilu północnego w wykopie z reliktami zabudowy m.in. klasztoru benedyktynek (reprodukcja za: Kotlewski 2023, ryc. 7)

Fig. 93
Analysis of stratification of the northern profile in a trench with relics of buildings including a Benedictine monastery (after Kotlewski 2023, Fig. 7)



Ryc. 94
Stan reliktów zabudowy i nawarstwień kulturowych po ulewie na początku listopada 2023 r. w wykopie po zakończonych badaniach (fot. L. Kotlewski, 05.11.2023 r.)

Fig. 94
Condition of relics of buildings and cultural stratifications after a downpour in early November 2023 in the trench after the completed excavations (photo by L. Kotlewski, 05.11.2023)

Ryc. 95
Zasypane materiałem mineralnym relikty zabudowy min. klasztoru benedyktynek (fot. L. Kotlewski, 18.12.2023 r.)

Fig. 95
Buried relics of i.a. the buildings of the Benedictine monastery (photo by L. Kotlewski, 18.12.2023)

rysunku z archiwum kopenhaskiego (Ryc. 8), na planach z 1816 r. (Ryc. 19) budynki opisane cyframi 1, 2, 3 i 4, znajdujące się na wysokości Baszty Gołębnik, tworzą charakterystyczny kąt nawiązujący do kształtu redana. Budynki te zostały całkowicie zniszczone podczas oblężenia Torunia w 1813 r. (Plan 1816b). W wykopie przeprowadzono badania archeologiczne. Mury odkryto w ulicy i po południowej stronie Bulwaru Filadelfijskiego.

W listopadzie 2022 r. podczas prac ziemnych prowadzonych w Bulwarze Filadelfijskim na wysokości ogrodzenia otaczającego miejsce, w którym znajdują się relikty kościoła Ducha Świętego, a w latach 70. XX w. stał jeszcze zbiornik na gaz zbudowany w 1907 r. (Ryc. 90), odsłonięto relikty klasztoru benedyktynek zburzonego przez Szwedów w 1656 r. W wykopie o powierzchni ok. 1,5 ara odsłonięto koronę ceglanego muru w układzie wschód–zachód, z dobudowanymi murami od południa, w profilach znajdowały się pozostałości brukowanej nawierzchni (Ryc. 91). Wstępną analizę

Ryc. 96
Budowa nawierzchni ulicy w miejscu odkrycia reliktów zabudowy m.in. klasztoru benedyktynek (fot. L. Kotlewski, 15.03.2024 r.)

Fig. 96
Construction of a street in the place where relics of buildings such as the Benedictine monastery were discovered (photo by L. Kotlewski, 15.03.2024)

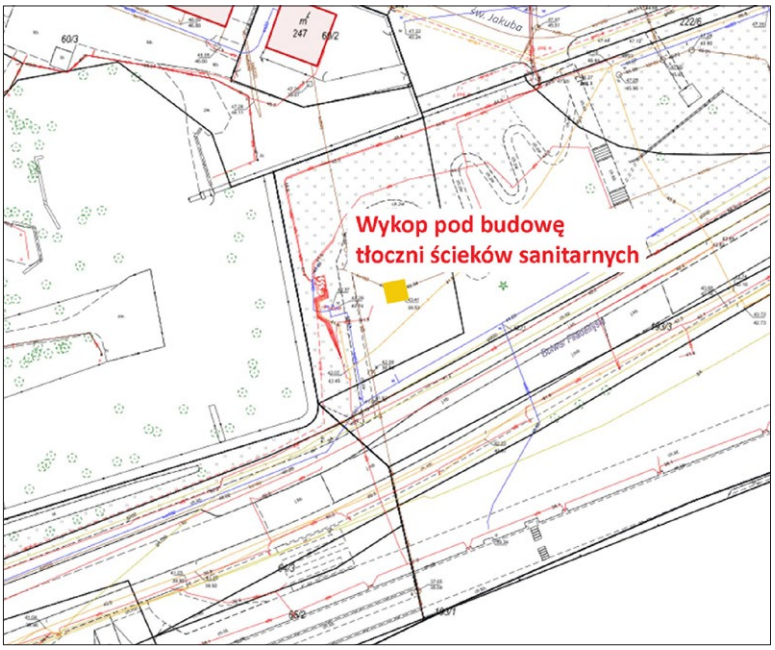
Ryc. 97
Budowa nawierzchni ulicy w miejscu odkrycia reliktów zabudowy m.in. klasztoru benedyktynek. Dokonano korekty w projekcie, w nawierzchni ulicy czerwonym kamieniem zaznaczono przebieg fragmentu późnośredniowiecznego muru (fot. L. Kotlewski, 12.04.2024 r.)

Fig. 97
The construction of a street in the place where relics of buildings such as the Benedictine monastery were discovered. The red stone marks the course of a fragment of a late medieval wall (photo by L. Kotlewski, 12.04.2024)

odkrytych w wykopie reliktów zawarto rycinach 92 i 93, opublikowanych na internetowej platformie wydawniczej Substack (Kotlewski 2023, ryc. 6 i 7). W związku z odkryciem murów K-PWKZ dnia 18 listopada 2022 r. wydał decyzję, w której nakazał wstrzymanie robót i przeprowadzenie badań archeologicznych w niezbędnym zakresie, decyzji nadał rygor natychmiastowej wykonalności. Odsłonięte relikty historycznej zabudowy przetrwały niezabezpieczone zimę i czekały do lipca 2023 r., kiedy rozpoczęto badania archeologiczne. Badaniami objęto obszar 21 arów, odkrywając pozostałości późnośredniowiecznej i nowożytnej zabudowy, badania przeprowadzono w terminie lipiec–listopad 2023 r. (wykonawcą badań w miesiącach lipiec–październik była Pracownia Archeologiczna Alagierscy w Chodzierzy, w listopadzie Instytut Archeologii Uniwersytetu Mikołaja Kopernika w Toruniu), materiały z badań są aktualnie opracowywane. Odkryte relikty zabudowy i warstwy kulturowe do grudnia 2023 r. oczekiwały na podjęcie przez władze konserwatorskie decyzji dotyczących ich dalszych losów, a w międzyczasie były zalewane przez obfite opady (Ryc. 94). W grudniu 2023 r. wykop zasypano materiałem mineralnym, zabezpieczając mury (Ryc. 95), w marcu 2024 r. rozpoczęto układanie nowej nawierzchni (Ryc. 96), a w kwietniu 2024 r. wprowadzono korektę zaznaczając czerwonym kamieniem w nawierzchni ulicy przebieg fragmentu późnośredniowiecznego muru (Ryc. 97).

W marcu 2023 r. w wykopie pod budowę tłoczni ścieków sanitarnych po wschodniej stronie Bastionu 1, w granicach dawnej fosy zlikwidowanej w latach 80. XIX w. (Ryc. 98), odsłonięto relikty muru grodzy 1 z żeliwną wylewką (Ryc. 99). W wykopie nie przeprowadzono badań archeologicznych, relikty grodzy zarejestrował Adam Kowalkowski (Muzeum Twierdzy Toruń, Oddział Muzeum Okręgowego w Toruniu).

W dniu 2 października 2023 r. w odległości ok. 9,5 m na południe od Bramy Klasztornej (Ryc. 100) rozpoczęto kopanie wykopu pod budowę przepompowni ścieków (Ryc. 101). Wykop miał być kopany ręcznie, zgodnie z metodyką badań archeologicznych, ale kopano go przy użyciu koparki



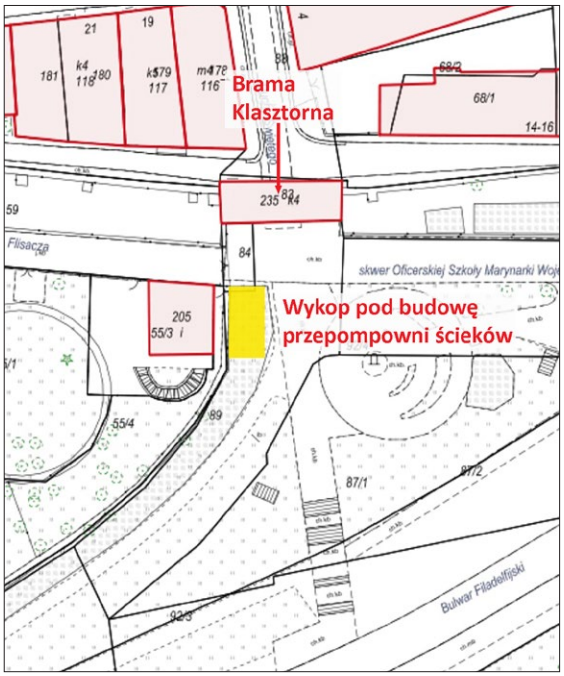
Ryc. 98
Nabrzeże w Toruniu, lokalizacja wykopu pod budowę tłoczni ścieków sanitarnych

Fig. 98
Toruń quay, location of trench for construction of a sewage compressor station

Ryc. 99
Wykop pod budowę tłoczni ścieków sanitarnych. Relikty grodzy nr 1 z żeliwną wylewką (fot. A. Kowalkowski, 05.03.2023 r.)

Fig. 99
Trench for the construction of a sewage pumping station. Relics of cofferdam no. 1 with cast iron spout (photo by A. Kowalkowski, 05.03.2023)

(Ryc. 102). Fakt kopania wykopu koparką oraz obecność bruku w wykopie na głębokości ok. 1 m stwierdzili dziennikarze Jacek Kiełpiński (Kiełpiński Konkretnie – Facebook i YouTube) i Tomasz Więcławski (Polska Agencja Prasowa), którzy podjęli próbę wyjaśnienia w WUOZ w Toruniu. Nie mogąc wyjaśnić, dlaczego wykop nie jest kopany ręcznie, zgodnie z metodyką badań archeologicznych, i chcąc przerwać kopanie koparką, dziennikarze powiadomili policję o niszczeniu warstw kulturowych na obszarze prawnie chronionym. Po interwencji policji prace zostały przerwane, dnia 2 października 2023 r. K-PWKZ wydał decyzję nr ZAR.272.2023 nakazującą „wstrzymanie robót i przeprowadzenie, na koszt jednostki organizacyjnej finansującej te roboty – Gminy Miasta Toruń, badań archeologicznych w niezbędnym zakresie", decyzji nadano rygor natychmiastowej wykonalności. Zgodnie z załącznikiem do decyzji obszar, na którym wstrzymano roboty, obejmuje ok. 30 arów (Ryc. 103). Gmina Miasta Toruń zrezygnowała z budowy przepompowni ścieków w tym miejscu. Badania archeologiczne w wykopie przeprowadzono w marcu 2024 r. (wykonawca: Instytut Archeologii Uniwersytetu Mikołaja Kopernika w Toruniu), odkryto m.in. ludzkie pochówki na nieczynnym cmentarzu przy nieistniejącym kościele Ducha Świętego, relikty murowanego ogrodzenia, które znajdowało się po północnej stronie kościoła, relikty drewnianego ogrodzenia (prawdopodobnie poprzedzało ogrodzenie murowane), pozostałości brukowanej nawierzchni drogi prowadzącej do Bramy Klasztornej. Znajdowane podczas prac ziemnych wykonywanych w ramach realizowanej inwestycji w 2023 r. w okolicy Bramy Klasztornej kości ludzkie, o czym między innymi informowała prasa (Błaszkiewicz 2023; Więcławski 2023a; Więcławski 2023b), prawdopodobnie



Ryc. 100
Nabrzeże w Toruniu, lokalizacja wykopu pod budowę tłoczni ścieków sanitarnych po południowej stronie Bramy Klasztornej

Fig. 100
Toruń quay, location of the excavation for the construction of a sewage pumping station on the south side of the Monastery Gate

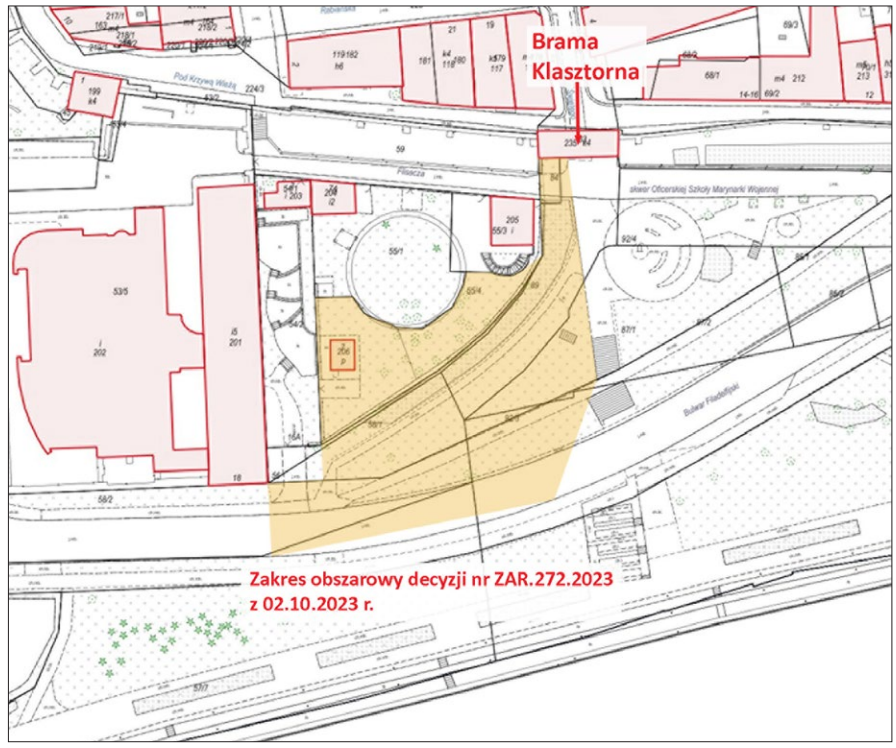
Ryc. 101
Wykop pod budowę tłoczni ścieków sanitarnych po południowej stronie Bramy Klasztornej (fot. L Kotlewski, 02.10.2023 r.)

Fig. 101
Excavation for the construction of a sewage pumping station on the south side of the Monastery Gate (photo by L. Kotlewski, 02.10.2023)

Ryc. 102
Wykop pod budowę tłoczni ścieków sanitarnych po południowej stronie Bramy Klasztornej kopany przy użyciu koparki. Kadr z filmu wykonanego smartfonem (autor T. Więcławski, 02.10.2023 r.)

Fig. 102
Trench for the construction of a sewage pumping station on the south side of the Monastery Gate being dug with an excavator. Frame from a video taken with a smartphone (by T. Więcławski, 02.10.2023)

pochodziły z pochówków z dawnego cmentarza przy kościele Ducha Świętego. Kości nie były, jak sugerowała Joanna Sosnowska z WUOZ w Toruniu, „może przywiezione w latach 1970–1973 z ziemią z miejsca niemożliwego w tej chwili do lokalizacji, spryzmowanej dla znacznego podwyższenia dawnej ul. Nadbrzeżnej" (Więcławski 2023a), nie ma na to żadnych materialnych dowodów. Materialne dowody świadczą o istnieniu cmentarza przy kościele Ducha Świętego, z którego kości mogły pochodzić, bo w przeszłości na tym terenie wykonano szereg inwestycji, w trakcie których niszczono dawny cmentarz, a kości z pochówków przemieszczane były na całym obszarze przed Bramą Klasztorną. W latach 1810–1812, podczas rozbudowy toruńskiej twierdzy, przebudowano Szaniec



Ryc. 103
Nabrzeże w Toruniu. Zakres obszarowy decyzji wydanej przez K-PWKZ dnia 2 października 2023 r.

Fig. 103
Area scope of the administrative decision issued by K-PWKZ on 2th October 2023

Panieński. Prawdopodobnie wtedy wzmocniono szaniec fosą od wschodu, wykopaną częściowo na terenie dawnego cmentarza (Ryc. 19). W 1893 r. „Gazeta Toruńska" informowała: „Kości ludzkie wydobywają teraz w większej ilości przy kopaniu kanałów za panieńską bramą. Stał tam niegdyś kościół św. Ducha" („Gazeta Toruńska" 1893, R. 27, nr 91). Dwa dni później w „Gazecie Toruńskiej" zwrócono uwagę na problem kradzieży czaszek ludzkich z wykopów przy Bramie Klasztornej, chyba w celach kolekcjonerskich („Gazeta Toruńska" 1893, R. 27, nr 93). W 1903 r. „Gazeta Toruńska" kolejny raz informowała o znajdowaniu kości ludzkich: „Przy pracach ziemnych nad Wisłą w pobliżu ul. św. Ducha znaleźli robotnicy większą ilość kości ludzkich, które prawdopodobnie pochodzą z czasów, gdy na ten miejscu stał kiedyś klasztor" („Gazeta Toruńska" 1903, R. 39, nr 48). W 1907 r. na części terenu po nieistniejącym kościele wybudowano zbiornik na gaz z budynkami laboratorium i służbówki. W wykopie pod budowę zbiornika zapewne zniszczono część pochówków na cmentarzu. Rozbiórka zbiornika gazu w latach 70. XX w. również wiązała się z ingerencją w ziemię. Podczas tych inwestycji naruszano cmentarz przykościelny, z którego pochodzą znajdowane w okolicy Bramy Klasztornej kości ludzkie. Ta wiedza powinna być uwzględniona przy podejmowaniu decyzji konserwatorskich, ale jej uzyskanie wymagało przeprowadzenia odpowiedniej kwerendy.

6. Podsumowanie

Autor artykułu nie prowadził badań archeologicznych podczas inwestycji realizowanej w latach 2021–2024 na nabrzeżu toruńskim, dlatego artykuł nie jest sprawozdaniem ani opracowaniem wyników badań. W artykule podano podstawowe informacje o zabytkach archeologicznych odkrytych podczas realizowanej inwestycji i wykazano, że część z nich nie została zbadana zgodnie z obowiązującym w Polsce prawem i zgodnie z naukowymi standardami stosowanymi w archeologii (Hensel *et al.* 1986; 1995; 1998; Tabaczyński *et al.* 2012; Wytyczne GKZ 2020). Artykuł to raport pokazujący, jak negatywne skutki dla zabytków archeologicznych ma wprowadzenie do obiegu prawnego decyzji opartej na błędnych przesłankach. W przypadku inwestycji zrealizowanej w latach 2021–2024 na toruńskim nabrzeżu takie skutki spowodowała decyzja z 5 stycznia 2017 r., wielokrotnie w tekście przywoływana i cytowana.

W decyzji z 5 stycznia 2017 r. K-PWKZ postanowił „nie ustalić zakresu i rodzaju niezbędnych badań archeologicznych" dla inwestycji Zagospodarowanie Bulwaru Filadelfijskiego w Toruniu (Ryc. 60), jedynie dla kilku niewielkich obszarów ustalił zakres i rodzaj niezbędnych badań archeologicznych

decyzją z 10 kwietnia 2017 r. (Ryc. 60). W artykule wykazano, że uzasadnienie decyzji z 5 stycznia 2017 r. było wynikiem błędnego rozpoznania stanu zasobu dziedzictwa archeologicznego na toruńskim nabrzeżu. Przeprowadzona w ramach postępowania administracyjnego związanego z wydaniem decyzji z 5 stycznia 2017 r. „Analiza merytoryczna wskazanej we wniosku lokalizacji inwestycji oraz powszechnie dostępnej dokumentacji kartograficznej i dokumentacji z wcześniejszych badań archeologicznych na tym terenie" była wykonana wadliwie i wyciągnięto z niej błędne wnioski. Odkrycie podczas prac ziemnych reliktów późnośredniowiecznych i nowożytnych budowli oraz warstw kulturowych obaliło użytą w decyzji z 5 stycznia 2017 r. argumentację uznającą praktycznie, że na toruńskim nabrzeżu wszystko zostało zniszczone. Zestawienie wykopów, w których podczas realizowanej inwestycji Zagospodarowanie Bulwaru Filadelfijskiego w Toruniu odkryto relikty budowli, a których na toruńskim nabrzeżu wg K-PWKZ właściwie miało nie być, zawiera rycina 104. Warto w tym miejscu przywołać publikację Andrzeja Kadłuczki, Katarzyny Kołodziejczyk i Klaudii Stali (2022), w której poruszają problem ochrony dziedzictwa kulturowego dynamicznie rozwijających się obszarów zurbanizowanych na przykładzie inwestycji na toruńskim nabrzeżu. W artykule zwracają uwagę na brak badań archeologicznych (data akceptacji do publikacji: 14.12.2022 r.) podczas toruńskiej inwestycji i formułują celne argumenty na rzecz ich prowadzenia na obszarach, które mogą być w dużej części zdegradowane: „Nawet w naruszonym terenie badania metodą wykopaliskową są w stanie dostarczyć ważnych informacji, również co do skali zniszczeń, jakie poczyniono w nawarstwieniach osadniczych w II połowie XX wieku przy reorganizacji nadbrzeża, co powinno zostać udokumentowane w badaniach archeologicznych wyprzedzających każdą inwestycję budowlaną na tym terenie. Zlecenie takich badań pozwoliłoby też na wychwycenie ewentualnych nienaruszonych sekwencji warstw oraz reliktów budynków z epok wcześniejszych. Dlatego ten potencjalnie wyjątkowo bogaty zasób wciąż »ukrytego dziedzictwa kulturowego« powinien być zarządzany zgodnie z przepisami prawa i standardami postępowań w zakresie ochrony dziedzictwa archeologicznego" (Kadłuczka *et al.* 2022, 101–102).

Decyzja z 5 stycznia 2017 r. okazała się również nieskuteczna w zabezpieczeniu Gminy Miasta Toruń przed wydatkami finansowymi na badania archeologiczne – w decyzji napisano: „określenie zakresu i rodzaju niezbędnych badań archeologicznych narażałoby dodatkowo wnioskodawcę na wydłużenie procedury uzyskania pozwolenia na budowę i ponoszenia nieuzasadnionych kosztów". Nieustalenie zakresu i rodzaju niezbędnych badań archeologicznych przyniosło odwrotny skutek, raczej spowodowało zwiększenie nakładów finansowych na inwestycję. Prawdopodobne dodatkowe koszty poniesione przez inwestora wyniknąć mogły chociażby z przedłużenia realizacji inwestycji, a na pewno z przeprowadzenia szeregu niezaplanowanych w kosztorysie inwestycji badań archeologicznych, które od sierpnia 2022 r. zostały w kilku miejscach wykonywane (Ryc. 104).

Od wydania decyzji z 5 stycznia 2017 r. do rozpoczęcia realizacji inwestycji w drugiej połowie 2021 r. minęło 4,5 roku. Przez tak długi czas – w przypadku, gdyby została wydana decyzja ustalająca zakres i rodzaj niezbędnych badań archeologicznych – Gmina Miasta Toruń mogłaby przygotować się finansowo i wykonać ratownicze badania archeologiczne przed rozpoczęciem realizacji inwestycji w miejscach, w których projektowano wykopy i w których należało spodziewać się zabytków archeologicznych.

Na szereg nieprawidłowości dotyczących ochrony dziedzictwa archeologicznego podczas realizowanej inwestycji zwrócono uwagę w opinii i piśmie NID z 2022 r. oraz w sprawozdaniu Stowarzyszenia Naukowego Archeologów Polskich (dalej SNAP) z 2023 r.

Jarosław Sellin, Generalny Konserwator Zabytków, po oględzinach w dniu 17 czerwca 2022 r. realizowanej inwestycji na toruńskim nabrzeżu, doprowadził do skierowania przez Departament Ochrony Zabytków Ministerstwa Kultury i Dziedzictwa Narodowego (dalej DOZ MKiDN) do NID wniosku o wydanie merytorycznej opinii dotyczącej m.in. dziedzictwa archeologicznego na obszarze inwestycji. Opinia NID wydana została 3 września 2022 r., we wnioskach dotyczących ochrony dziedzictwa archeologicznego napisano m.in.: „Dla obszaru przedmiotowej inwestycji wydano dwie decyzje dotyczące zakresu i rodzaju badań archeologicznych, z których tylko decyzja z dnia 10 kwietnia 2017 r. we właściwy sposób zabezpieczała ochronę dziedzictwa archeologicznego. Natomiast w decyzji z dnia 5 stycznia 2017 r. nie ustalono zakresu i rodzaju niezbędnych badań archeologicznych, co

Ryc. 104
Zestawienie wykopów zlokalizowanych pomiędzy Hotelem Bulwar (dawne Koszary) a Bramą Mostową, w których znajdowały się relikty historycznej zabudowy i warstwy kulturowe odkryte na obszarze inwestycji, dla którego K-PWKZ w decyzji z 5 stycznia 2017 r. nie ustalił zakresu i rodzaju niezbędnych badań archeologicznych.
(1) fot. A. Kowalkowski (11.12.2022 r.); (2) fot. L. Kotlewski (06.09.2022 r.); (3) fot. M. Orłowski (09.04.2022 r.); (4) fot. A. Kowalkowski (20.10.2022 r.); (5) fot. L. Kotlewski (02.10.2023 r.); (6) fot. L. Kotlewski (20.05.2023 r.); (7) fot. J. Sosnowska (01.08.2022 r.); (8) fot. M. Orłowski (17.09.2021 r.); (9) fot. L. Kotlewski (16.09.2021 r.) (oprac. L. Kotlewski)

Fig. 104
Summary of trenches located between the Bulwar Hotel (former Barracks) and the Bridge Gate, which contained relics of historical buildings and archaeological layers discovered in the project area, for which the K-PWKZ, in its administrative decision of 5 January 2017, did not establish the scope and type of archaeological survey needed.
(1) photo by A. Kowalkowski (11.12.2022); (2) photo by L. Kotlewski (06.09.2022); (3) photo by M. Orłowski (09.04.2022); (4) photo by A. Kowalkowski (20.10.2022); (5) photo by L. Kotlewski (02.10.2023); (6) photo by L. Kotlewski (20.05.2023); (7) photo by J. Sosnowska (01.08.2022); (8) photo by M. Orłowski (17.09.2021); (9) photo by L. Kotlewski (16.09.2021) (prepared by L. Kotlewski)

spowodowało, że nie przeprowadzono archeologicznych badań ratowniczych na większości obszaru inwestycji, a w konsekwencji nie zapewniono ochrony dziedzictwa archeologicznego. W decyzji tej oraz w pismach wyjaśniających K-PWKZ utrzymywał, że na terenie inwestycji są nawarstwienia tzw. przemieszane, których nie ma potrzeby badać". W opinii NID napisano również: „Obszar objęty przedmiotową inwestycją był od średniowiecza częścią miasta związaną z funkcjonującym tutaj portem rzecznym. Jego niewielkie rozpoznanie archeologiczne sprawia, że każda inwestycja związana z pracami ziemnymi, szczególnie ingerująca głęboko w ziemię, powinna być poprzedzona archeologicznymi badaniami ratowniczymi".

W piśmie NID do DOZ MKiDN z 13 listopada 2022 r., będącym stanowiskiem NID do uwag i wyjaśnień K-PWKZ odnoszących się do opinii NID z 3 września 2022 r. zawartych w piśmie z 27 września 2022 r., stwierdzono we wnioskach, że „przyjęte *a priori* (i dalej podtrzymywane) założenie, że na obszarze objętym inwestycją nie ma »nieprzemieszanych nawarstwień archeologicznych«, co należy rozumieć, że wszystkie nawarstwienia archeologiczne zostały zniszczone. Założenie to zostało przyjęte przez K-PWKZ i sformułowane w decyzji z 5 stycznia 2017 roku z pominięciem wyników badań archeologicznych z 2001, 2003 i 2010 roku i źródeł archiwalnych oraz sfalsyfikowane odkryciami dokonanymi podczas prac ziemnych związanych z inwestycją Zagospodarowanie Bulwaru Filadelfijskiego w Toruniu […] przyjęte podczas wydawania decyzji z 5 stycznia 2017 roku założenie, że

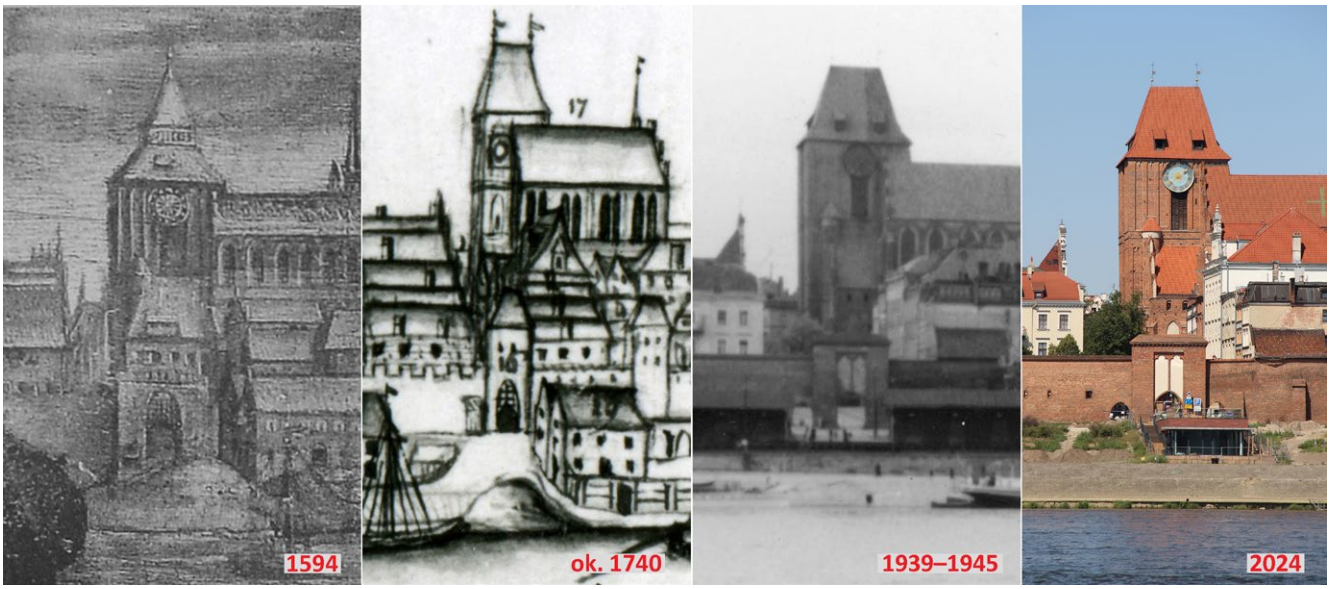
inwestycja »miała być realizowana w warstwach, które zostały ukształtowane podczas przebudowy tego terenu w latach 1970–1973«, było błędne. W ocenie NID dziedzictwo archeologiczne, objęte ochroną prawną na obszarze prowadzonej inwestycji, które odkryto w wykopie pod pawilon na wysokości ul. Łaziennej i w wykopie po wschodniej stronie bramy Żeglarskiej, nie zostało zbadane i zadokumentowane zgodnie z wymogami prawnymi i naukowymi".

W sprawozdaniu SNAP z 30 lipca 2023 r. pt. „Sprawozdanie doraźnej komisji ds. wyjaśnienia nieprawidłowości przy ratowniczych badaniach archeologicznych prowadzonych na Bulwarze Filadelfijskim w Toruniu" sformułowano m.in. następujące wnioski: „Komisja uważa, że zasadniczy błąd, polegający na przyjęciu założenia o braku na obszarze inwestycji Zagospodarowanie Bulwaru Filadelfijskiego w Toruniu nieprzemieszanych nawarstwień archeologicznych, a w związku z tym o nieustalaniu zakresu i rodzaju niezbędnych badań archeologicznych, popełniony został w decyzji K-PWKZ z 5 stycznia 2017 roku. Założenie to przyjęto bez uwzględnienia wyników wcześniejszych badań archeologicznych i było ono niestety przez prawie cały czas, aż do listopada 2022 roku, podtrzymywane wbrew faktom, jakimi były ujawniane w różnych partiach obszaru objętego inwestycją relikty architektury i nawarstwień archeologicznych. Część z nich nie została w ogóle zbadana i udokumentowana. […] Kolejnym błędem było pozostawienie bez jakiegokolwiek zabezpieczenia gotyckich murów, będących najprawdopodobniej reliktami kompleksu kościoła św. Ducha i klasztoru benedyktynek, odkrytych w listopadzie 2022 roku w trakcie robót ziemnych. […] Tak samo niezabezpieczone pozostawiono profile wykopu, które przez kilka miesięcy przerwy w eksploracji nie tylko »mogły się zniszczyć i nieco zmienić« […], ale uległy poważnej destrukcji, co widoczne było podczas wizji lokalnej 22 czerwca 2023 roku. […] Komisja podziela zdanie NID, wyrażone w opinii o programie badań wykopaliskowych przygotowanym przez K. Kuczarę-Alagierską, że »usunięcie warstwy nasypowej musi zostać dokonane pod ścisłą obserwacją archeologa«, bowiem »wszelkie nawarstwienia nad reliktami architektury tworzyły się przez ostatnie 367 lat, przynajmniej część z nich ma zatem charakter zabytkowy«, a »pominięcie w badaniach wszystkich nawarstwień określonych przez WKZ jako »*przemieszane*« uniemożliwia prawidłowe wnioskowanie naukowe i jest poważnym błędem metodologicznym«".

Podsumowaniem przebudowy toruńskiego nabrzeża w latach 2021–2024, odnoszącym się do ochrony dziedzictwa kulturowego, może być rycina 105, na której porównano wykonane z tego samego miejsca na Kępie Bazarowej widoki Bramy Żeglarskiej, znajdującej się w osi z wieżą katedry św. Janów, z epitafium Neisserów z 1594 r., z rysunku Steinera z ok. 1740 r., ze zdjęcia datowanego na lata 1939–1945 i z fotografii z 2024 r. Z porównania wynika, że dopiero współcześnie udało się skutecznie przesłonić przejazd Bramy Żeglarskiej. To „pomnikowe" osiągnięcie, które na długo pozostanie w panoramie Torunia, spowodowało ostre spory części toruńskich środowisk z ówczesnymi władzami miasta. Sprawa lokalizacji pawilonów w osiach ul. Łaziennej i Żeglarskiej merytorycznie nie jest dziedziną archeologii. Niemniej jest z nią nierozerwalnie związana, ponieważ wykopy pod pawilony we wrześniu 2021 r. wykonane zostały z pominięciem badań archeologicznych – jak na bezwartościowym kulturowo terenie. Jakby przez kilkaset lat na toruńskim nabrzeżu nie było kościoła z klasztorem, dzieł obronnych, portu rzecznego, przeprawy mostowej, gęstej zabudowy nowożytnej jurydyki, działających tu m.in. łaźni, farbiarni, stacji kolejowej i jakby nabrzeże nie było objęte jakąkolwiek formą ochrony konserwatorskiej.

* * *

Sposób realizacji inwestycji, m.in. brak badań archeologicznych w jej początkowej fazie, czy lokalizacja pawilonów w osiach ul. Żeglarskiej i Łaziennej (Ryc. 105), były przyczyną konfliktów części lokalnej społeczności, części przewodników toruńskich, części dziennikarzy, członków stowarzyszeń związanych z dziedzictwem kulturowym Torunia z władzami miasta i K-PWKZ. Wyjątkowe znaczenie, które można określić mianem społecznej kontroli inwestycji realizowanej na toruńskim nabrzeżu, miały działania dziennikarzy Jacka Kiełpińskiego, Szymona Spandowskiego, Tomasza Więcławskiego oraz przewodników toruńskich Marcina Orłowskiego i Ryszarda Urbańskiego, którzy dokumentowali odkrywane podczas prac ziemnych relikty historycznej zabudowy, warstwy kulturowe i którzy uporczywie informowali o tych odkryciach Kujawsko-Pomorskiego Wojewódzkiego Konserwatora



Ryc. 105
Widoki Bramy Żeglarskiej w osi z wieżą katedry św. Janów wykonane z tego samego miejsca na Kępie Bazarowej w 1594 r., ok. 1740 r., w latach 1939-1945 i 2024 r. (oprac. L. Kotlewski)

Fig. 105
Views of Sailors' Gate in alignment with the tower of St John's Cathedral taken from the same location on Kępa Bazarowa in 1594, c. 1740, 1939-1945 and 2024 (prepared by L. Kotlewski)

Zabytków i władze Torunia. Ich działalność niewątpliwie przyczyniła się w pewnym momencie do zmiany stanowiska K-PWKZ, który po odkryciu reliktów budowli po zachodniej stronie Bramy Żeglarskiej w sierpniu 2022 r. wydał decyzję z rygorem natychmiastowej wykonalności, którą wstrzymał prace budowlane i nakazał wykonanie badań archeologicznych.

Szczególne podziękowania za pomoc w zebraniu materiałów graficznych – historycznych map, planów i zdjęć, a także zdjęć odkrytych podczas prac ziemnych reliktów budowli – kieruję do Jacka Kiełpińskiego, Adama Kowalkowskiego, Lecha Narębskiego, Marcina Orłowskiego, Szymona Spandowskiego i Tomasza Więcławskiego.

Bibliografia

Arszyński M., Zakrzewski T., Biskup M. (red.). 1995. *Toruń. Miasto i ludzie na dawnej fotografii (do 1939 roku)*. Toruń: Wydawnictwo Towarzystwa Naukowego w Toruniu.

Błaszkiewicz P. 2023. Darwinizm po toruńsku. Od kogo pochodzą kości na Bulwarze Filadelfijskim? Od krowy czy od człowieka?, *Gazeta Wyborcza*, z dnia 6 kwietnia 2023 r. https://torun.wyborcza.pl/torun/7,48723,29637980,darwinizm-po-torunsku-od-kogo-pochodza-kosci-na-bulwarze-filadelfijskim.html (dostęp: 06.04.2023).

Biskup M. (red.). 1998. *Toruń i miasta ziemi chełmińskiej na rysunkach Jerzego Fryderyka Steinera z pierwszej połowy XVIII wieku (tzw. Album Steinera)*. Toruń: Wydawnictwo Towarzystwa Naukowego w Toruniu.

Chill H. 1909. *Toruń, bocznica kolejowa podczas wylewu Wisły*. Zdjęcie Hugo Chilla z około 1909 r., Wojewódzka Biblioteka Publiczna – Książnica Kopernikańska w Toruniu, Teka 1/29. https://kpbc.umk.pl/dlibra/publication/194272/edition/196310/content (dostęp: 15.06.2024).

Der Führer durch Thorn 1847. *Der Führer durch Thorn enthaltend eine historiche-politische Uebersicht und ein vollständiges alphabetisches Verzeichniss von Allem, was zur Kenntniss der Stadt und ihrer Denkwürdigkeiten gehört*. Thorn.

Flottwell E. 1861. *Panorama Torunia wykonana spod Zamku Dybowskiego*. Zdjęcie Eduarda Flottwella z 1861 r. Muzeum Okręgowe w Toruniu, sygn. fot. A. 70.

Gazeta Toruńska 1893, R. 27, nr 91, nr 93; 1903, R. 39, nr 48.

Gąsiorowski E. 2000. Panorama Torunia z epitafium Neisserów z 1594 roku, *Rocznik Toruński* 27, 73–98.

Gierlach B., Gierlach O. 1969. Badania archeologiczne metodą studni na stanowisku Góra Gnojna w Warszawie, *Wiadomości Archeologiczne* 34 (2), 249–253.

Górzyńska A., Górzyński T. 2010. *Sprawozdanie i opracowanie wyników badań z nadzoru archeologicznego nad budową ogródka winiarni przy Hotelu Bulwar w Toruniu. Załącznik 3. Dokumentacja z badań na stanowisku 437 w 2002 roku*. Toruń (niepublikowane opracowanie w archiwum WUOZ w Toruniu, sygn. WUOZ A/0476).

Grzeszkiewicz-Kotlewska L. 2003. *Sprawozdanie z badań archeologicznych przeprowadzonych przy Bramie Mostowej i na ul. Mostowej w Toruniu w 2003 roku*, Toruń (niepublikowane opracowanie w archiwum WUOZ w Toruniu, sygn. WUOZ A/0226).

Grzeszkiewicz-Kotlewska L., Majewski M. 2002. *Sprawozdanie z badań archeologicznych przy Bramie Klasztornej w Toruniu*. Toruń (niepublikowane opracowanie w archiwum WUOZ w Toruniu, sygn. WUOZ A/0181).

Hartknoch J. Ch. 1684. *Alt- und Neues Preussen oder Preussischer Historien zwey Theile*. Frankfurt am Mayn und Leippzig: In Verlegung Martin Hallervorden/Buchhändlern in Königsberg. Druckts Johann Andreae.

Hensel W., Donato G., Tabaczyński S. (red.). 1986. *Teoria i praktyka badań archeologicznych* 1. *Przesłanki metodologiczne*. Wrocław: Zakład Narodowy im. Ossolińskich.

Hensel W., Tabaczyński S., Urbańczyk P. (red.). 1995. *Theory and practice of archaeological research. Vol. 2, Acquisition of field data at multi-strata sites*. Warszawa: Institute of Archaeology and Ethnology. Committee of Pre- and Protohistoric Sciences. Polish Academy of Sciences.

Hensel W., Tabaczyński S., Urbańczyk P. (red.). 1998. *Theory and practice of archaeological research. Vol. 3, Dialogue with the data: the archaeology of complex societies and its context in the '90s.* Warszawa: Institute of Archaeology and Ethnology. Committee of Pre- and Protohistoric Sciences. Polish Academy of Sciences.

Hozakowski B. 1896. *Toruń, flisacy na Wiśle*. Zdjęcie B. Hozakowskiego z około 1896 r. Wojewódzka Biblioteka Publiczna – Książnica Kopernikańska w Toruniu, Teka 1/21. https://kpbc.umk.pl/dlibra/publication/193656/edition/195770/content (dostęp: 15.06.2024).

Kadłuczka A., Kołodziejczyk K., Stala K. 2022. Panorama miasta zabytkowego: między nieuniknioną potrzebą rozwoju a imperatywem ochrony dziedzictwa kulturowego. *Przestrzeń/Urbanistyka/Architektura* 2, 88–110.

Katalog 1939. *Katalog wysokości reperów podstawowej sieci niwelacyjnej (niwelacji precyzyjnej I-go rzędu) nad poziomem morza w Amsterdamie*. Warszawa: Nakładem Ministerstwa Komunikacji.

Kiełpiński J. 2017. *Toruń i Wisła*. Toruń: Kujawsko-Dobrzyńska Organizacja Turystyczna, Polskie Wydawnictwo Reklamowe.

Kolej nadbrzeżna 1885. *Kolej nadbrzeżna w Toruniu. Uferbahn bei Thorn – Aufgestellt im bautechnischen Büreau der Königl. Eisenbahn-Direction. Bromberg den 12 Februar 1885 gez. Deepke Eisenbahn Bauinspector*, Archiwum Państwowe w Toruniu, Zbiory Kartograficzne, sygn. 633, T. 581.

Kola R. 1997. *Kolejowe urządzenia i budynki na nabrzeżu wiślanym w Toruniu (w świetle archiwalnej dokumentacji technicznej)*. Wrocław (niepublikowana praca dyplomowa w archiwum Instytutu Historii Architektury, Sztuki i Techniki Politechniki Wrocławskiej).

Kotlewski L. 2023. *Kościół i klasztor św. Ducha w Toruniu – kilka uwag w związku z odkryciem w 2022 roku reliktów klasztoru.* https://leszekkotlewski.substack.com/p/koscio-i-klasztor-sw-ducha-w-toruniu (dostęp: 15.06.2024).

Krupska K., Łyczak B. 2013. Nieznana panorama Torunia z 1793 roku i jej autor – Ernst Friedrich Kussmahly. *Zapiski Historyczne* 78 (1), 101–114.

Mikulski K. 1999. *Przestrzeń i społeczeństwo Torunia od końca XIV do początku XVIII wieku*. Toruń: Wydawnictwo Uniwersytetu Mikołaja Kopernika.

Nieuważny A. 2003. Toruń w dobie wojen napoleońskich i Księstwa Warszawskiego. W: *Historia Torunia*, t. III, *W czasach zaboru pruskiego (1793–1920)*, cz. I. Toruń: Wydawnictwo Towarzystwa Naukowego w Toruniu, 40–83.

Nowak Z. H. 1980. *Iconographiae Torunensis anno MDCLVI quinque exempla*. Toruń: Towarzystwo Bibliofilów im. J. Lelewela.

Paczuski A. 2018. Trudna koegzystencja, czyli napoleoński garnizon Torunia w latach 1806–1809. W: M. Trąbski (red.), *Twierdze osiemnastowiecznej Europy. Studia z dziejów nowożytnej sztuki wojskowej* 2. Częstochowa: Wydawnictwo im. Stanisława Podobińskiego Uniwersytetu Humanistyczno-Przyrodniczego im. Jana Długosza przy współudziale Polskiego Towarzystwa Historycznego, 309–327.

Panorama 1840. *Panorama Torunia ok. 1840 r. Litografia barwna wg rysunku C. A. Manna*. Kwidzyn: Otto Grote, Instytut Litograficzny C. G. Kantera. https://fotopolska.eu/1133503,foto.html?s=1.5&cx=965&cy=646 (dostęp: 15.06.2024).

Pawłowski B. 2000. Znaki wielkich wód Wisły na murach Starego Miasta w Toruniu. *Pomorze i Kujawy* 1 (8), 14–18.

Petrykowski T. 1957. *Toruń*. Warszawa: Sport i Turystyka.

Piskorska H. 1938. *Zbiory kartograficzne Archiwum m. Torunia*. Toruń: Nakładem Zarządu Miejskiego w Toruniu.

Plan 1769. *Briefe an den Rath von Militär Autoritäten 1763–1769. Vertheidigungs Anstalten von 1769 und Plan der Stadt Weichsel Front*. Archiwum Państwowe w Toruniu, kat. II, I-3475, 721.

Plan 1788. *Plan Bramy Białej (Weissethor), kanału odwadniającego i góry gnojnej (Mistberg) z 1788 r.* Archiwum Państwowe w Toruniu, zbiór dokumentów luźnych.

Plan 1793. *Specialer Plan der Königlich West-Preussischen an der Weichsel liegenden Handlungss-Stadt und Festung Thorn, nebst ihrer umliegenden Gegend, aufgenommen im Jahre 1793. Mit der Bousole und nach Schritten aufgenommen und gezeichnet durch den Staabs Capitaine, v. Douglas, des Königl.-Preuss. Regiments v. Holveder*. Archiwum Państwowe w Toruniu, Zbiory Kartograficzne, sygn. 283, T. 471.

Plan 1816a. *Plan von der Königlichen Westpreussischen Stadt Thorn speciell aufgenommen im Jahre 1816 durch die Conducteure Staudi und Gruetzmacher*. Archiwum Państwowe w Toruniu, Zbiory Kartograficzne, sygn. 292, T. 471.

Plan 1816b. *Karte von dennen wehrend der Belagerung und durch Ausdehnung der Festungswerke bescheaedigten Vorstädte von Thorn. 1. Abteilung das sogenante Fischer-Quartier, die St. Georgen und Culmer Vorstadt, und einen Theil des Dorfs Mocker betreffennd. Auf hohen Befehl einer königlich. Hochlöbl. Regierung von Westpreussen 25ten März 1816 speziell nach rheinilandischen Maass vermessen durch Wohlgebohren*. Archiwum Państwowe w Toruniu, Zbiory Kartograficzne, sygn. 310, nr 578.

Plan 1818. *Wiederherstellung der Festung Thorn, generelle Entwurfszeichnung*. Geheimes Staatsarchiv Pruβischer Kulturbesitz, Berlin, XI. HA, FPK, F Nr. 70677XI. HA, FPK, F Nr. 70677.

Plan 1820. *Projekt zur Wiederherstellung der Festung Thorn, Übersichtsplan Inglt. Blumenthal um 1820*. Geheimes Staatsarchiv Pruβischer Kulturbesitz, Berlin, XI. HA, FPK, F Nr. 70698XI. HA, FPK, F Nr. 70698.

Plan 1823–1825. *Plan der Festung Thorn nebst der umliegenden Gegend, Inglt. Rathmann 1823, berichtigt Inglt. v. Bredow Oktober 1825*. Geheimes Staatsarchiv Pruβischer Kulturbesitz, Berlin, XI. HA, FPK, E Nr. 70540XI. HA, FPK, E Nr. 70540.

Plan 1837. *Plan der Befestigung von Thorn im Jahre 1837*. Geheimes Staatsarchiv Pruβischer Kulturbesitz, Berlin, XI. HA, FPK, E Nr. 70539XI. HA, FPK, E Nr. 70539.

Plan 1847. *Pflanzungsplan der Festung Thorn*. Geheimes Staatsarchiv Pruβischer Kulturbesitz, Berlin, XI. HA, FPK, E Nr. 70421XI. HA, FPK, E Nr. 70421.

Plan 1849. *Plan von der Festung Thorn mit der umliegenden Gegend*. Geheimes Staatsarchiv Pruβischer Kulturbesitz, Berlin, XI. HA, FPK, E Nr. 70598XI. HA, FPK, E Nr. 70598.

Plan 1855a. *Project zu einer Auffahrt auf dem rechten Weichselufer bei Thorn. Behufs Anlegung der fligenden Fähre gefertigt durch A. Wolff Königl. Feldm. Im August 1855. Blatt 1*. Archiwum Państwowe w Toruniu, Zbiory Kartograficzne, sygn. 588, T. 390.

Plan 1855b. *Situations und Nivellements Plan von einem Theile des Weichselufers bei Thorn. Aufgenommen im August 1855 durch E. Wolff, Königl. Feldmesser Blatt 2*. Archiwum Państwowe w Toruniu, Zbiory Kartograficzne, sygn. 589, T. 390.

Plan 1855c. *Armierungs Plan der Festung Thorn*. Geheimes Staatsarchiv Pruβischer Kulturbesitz, Berlin, XI. HA, FPK, A Nr. 70450XI. HA, FPK, A Nr. 70450.

Plan 1868. *Traversierungsplan für die Befestigung am rechten Weichselufer mit Eintragung der für die Wälle vorgeschlagenen Schutzhohlräume, Geschoβräume, Geschoβladestellen und Zünderreservoire*. Geheimes Staatsarchiv Pruβischer Kulturbesitz, Berlin, XI. HA, FPK, E Nr. 70527XI. HA, FPK, E Nr. 70527.

Plan ok. 1874. *Stadt Thorn und Umgebung (Begrenzung: alte Culmer Vorstadt - Rudak - Podgorz – Fischervorstadt) kop. nach Meβtischblättern [1874]*. Geheimes Staatsarchiv Pruβischer Kulturbesitz, Berlin, XI. HA, FPK, A Nr. 70534XI. HA, FPK, A Nr. 70534.

Plan 1911. *[Plan Torunia] Angefertigt Thorn in Mai 1911, Städtisches Vermessungsamt*. Archiwum Państwowe w Toruniu.

Pocztówka 1903. *Toruń – nabrzeże wiślane – Thorn, Partie na der Weichsel*. Początek XX w. Magdeburg: Reinicke & Rubin. https://kpbc.ukw.edu.pl/dlibra/publication/10939/edition/18709/content (dostęp: 15.06.2024).

Pocztówka 1905. *Toruń – port rzeczny – Thorn. Partie an der Weichsel*. Początek XX w. Trier: Kunstverlagsanstalt Schaar & Dathe. https://kpbc.umk.pl/dlibra/publication/10934/edition/18953/content (dostęp: 15.06.2024).

Pocztówka 1905–1909. *Thorn. am Brückentor*. Zdjęcie z początku XX w. https://fotopolska.eu/1017974,foto.html?o=u125769 (dostęp: 15.06.2024).

Pocztówka 1910. *Toruń – nabrzeże wiślane – Thorn, Partie an der Weichsel mit Brückentor*. Zdjęcie z początku XX w. Breslau: Bruno Scholz. https://kpbc.umk.pl/dlibra/publication/10935/edition/18707/content (dostęp: 15.06.2024).

Rymaszewski B. 1971. Nabrzeże wiślane w Toruniu. *Rocznik Toruński* 6, 111–126.

Rysunek fundamentów 1907. *Stufnahme vov den Fundamenten des alten Kloster St. Spiritus gelegentlich des Neubaues des Gasbehälters*. Archiwum Państwowe w Toruniu, Zbiory Kartograficzne, nr inw. 435, teka 355.

Spandowski Sz. 2022. *Co odkryli robotnicy na toruńskim bulwarze? Czy to fundament więzienia? I co dalej z budową pawilonów?* https://nowosci.com.pl/co-odkryli-robotnicy-na-torunskim-bulwarze-czy-to-fundament-wiezienia-i-co-dalej-z-budowa-pawilonow-zdjecia/ar/c15-16278345 (dostęp: 06.04.2024).

Superczyński M. 2018. Przedmieście portowe w Toruniu – przyczynek do badań nad ludnością flisaczą i rybacką od XIII do XVIII w. w świetle źródeł z Archiwum Państwowego w Toruniu. *Argumenta Historica. Czasopismo Naukowo-Dydaktyczne* 5, 113–125.

Szołdrski W. 1934. *Kronika benedyktynek toruńskich*. Pelplin: Drukarnia i Księgarnia sp. z o.o.

Tabaczyński S., Marciniak A., Cyngot D., Zalewska A. (red.). 2012. *Przeszłość społeczna. Próba konceptualizacji*. Poznań: Wydawnictwo Poznańskie.

Tomczak A. 1979. *Carthographiae Torunensis Exempla*. Toruń: Towarzystwo Bibliofilów im. J. Lelewela.

Ustawa 2023. Ustawa z dnia 23 lipca 2003 r. o ochronie zabytków i opiece nad zabytkami. Dziennik Ustaw 2003, nr 162, poz. 1568.

Uziembło R. 2003. *Rejestr stanowisk archeologicznych i znalezisk z terenu Torunia*. Toruń: Muzeum Okręgowe w Toruniu.

Uziembło R. 2013. *Rejestr stanowisk archeologicznych i znalezisk z terenu Torunia (część 2. za lata 1999–2011 z uzupełnieniami)*. Toruń: Muzeum Okręgowe w Toruniu.

Weichsel-Strom-Karte 1888. *Weichsel-Strom-Karte von Podgorz/Thorn bis Ober Nessau/Thorn. Blatt 5*, Zbiory Marka Grzesia.

Więcławski T. 2023a. *Toruń. Ludzkie kości leżały niezabezpieczone na pryzmie ziemi.* https://www.pap.pl/aktualnosci/news%2C1557641%2Ctorun-ludzkie-kosci-lezaly-niezabezpieczone-na-pryzmie-ziemi.html (dostęp: 06.04.2023).

Więcławski T. 2023b. *Ludzkie kości znalezione w Toruniu. „Poszliśmy na rękę miastu – oni zatrudniają archeologa – my nie wstrzymujemy prac na Bulwarze Filadelfijskim"*. https://www.pap.pl/aktualnosci/news%2C1558789%2Cludzkie-kosci-znalezione-w-toruniu-poszlismy-na-reke-miastu-oni (dostęp: 07.04.2023).

Wyszkowski T. 1962. Porównanie poziomów dwu dawnych sieci niwelacji precyzyjnej na obszarze Polski z poziomem obecnej sieci. *Prace Instytutu Geodezji i Kartografii* 9/1 (19), 87–118.

Wytyczne GKZ. 2020. Standardy prowadzenia badań archeologicznych. Cz. 2. Badania inwazyjne lądowe. *Kurier Konserwatorski* 18, 9–59.

Zernecke J. H. 1727. *Thornische Chronica in welcher die Geschichte dieser Stadt von MCCXXI. bis MDCCXXVI. aus bewehrten Scribenten und glaubwürdigen Documentis zusammen getragen worden*. Berlin: bey Ambrosius Haude.

Summary

LESZEK KOTLEWSKI

Redevelopment of the Vistula waterfront in Toruń in 2021-2024, or Toruń's boulevard archaeology

In 2021, the implementation of the investment 'Development of Philadelphia Boulevard in Toruń', covering the area from the car park on the west side of the road bridge to the railway bridge, began (Fig. 1). The preparation of the investment from the legal and design side took several years, one of the elements of these preparations was the announcement in 2014 of an international competition for the development of an urban-architectural concept. In December 2016, the city authorities applied to the Kujawsko-Pomorskie Voivodeship Monuments Preservation Officer (K-PWKZ) for a decision specifying the scope and type of necessary archaeological research in the investment area.

The investment, which included plans for ground intervention in many places (up to a depth of 2 m in the case of the sewer construction and up to several metres in the case of the sewage pumping station construction) in one of the most historically important areas of Toruń, was an opportunity to prepare and carry out a programme of archaeological research. The substantive reasons for carrying out such research are obvious because during the redevelopment of the waterfront in the early 1970s, archaeological research was not planned or carried out.

In the second half of the second decade of the 21st century no archaeological research was planned on the Toruń waterfront either, despite the fact that a large part of it is covered by various forms of protection under Polish law. Nowadays it is standard to carry out archaeological research in areas where there are remnants of human activity from the late Middle Ages, modern times, the 19th century or World War II - unfortunately this was not the case at the stage of planning and agreeing the investment on Toruń's waterfront, and unfortunately it was partly not the case during its implementation. The lack of archaeological planning and foresight caused a number of problems and conflicts during the redevelopment of Toruń's waterfront between 2021 and 2024. They were not generated by members of the public, journalists or archaeologists informing conservation authorities that remains of former settlements were found during earthworks and protesting against their destruction - they were generated by decision-makers introducing flawed decisions into legal circulation.

The article is divided into six parts: the first, based primarily on historical views and plans, presents the history of changes in the way the wharf is developed and used; the second describes the forms of legal protection of the wharf; the third presents the history and results of archaeological research carried out on the wharf between 1989 and 2011; the fourth analyses the decisions issued by the Voivodeship Monuments Preservation Officer, concerning the scope and type of archaeological research needed for the planned project, the fifth section presents cases of discoveries of relics of late medieval, modern and 19th century buildings and archaeological layers, and describes the actions of the conservation authorities in connection with these discoveries, and the sixth section contains a summary.

The author of the article did not conduct archaeological research during the investment implemented in 2021-2024, therefore the article is not a report or a study of the research results. The article gives basic information about the archaeological monuments discovered during the implemented investment and shows that some of them have not been investigated in accordance with the law in force in Poland and in accordance with scientific standards applied in archaeology (Hensel *et al*. 1986; 1995; 1998; Tabaczyński *et al*. 2012; GKZ Guidelines 2020). The article is a report showing how negative consequences for archaeological heritage are caused by the introduction of a decision based on erroneous premises into legal circulation. In the case of the investment carried out between 2021 and 2024 on the Toruń's waterfront, such effects were caused by the decision of 5 January 2017.

A number of irregularities concerning the protection of the archaeological heritage during the implemented investment were highlighted in an opinion and letter from National Institute of Cultural Heritage (NID) in 2022 and a report from the Scientific Association of Polish Archaeologists (SNAP) in 2023.

Jarosław Sellin, the General Monuments Preservation Officer, following his inspection on 17 June 2022 of the implemented investment on the Toruń waterfront, led to the Department of Monument Protection of the Ministry of Culture and National Heritage (DOZ MKiDN) directing the NID to issue a substantive opinion concerning, inter alia, the archaeological heritage in the investment area. The NID's opinion was issued on 3 September 2022, the conclusions regarding the protection of the archaeological heritage wrote, among other things: 'Two decisions concerning the scope and type of archaeological research were issued for the area of the project in question, of which only the decision of 10 April 2017 adequately safeguarded the protection of the archaeological heritage. On the other hand, the decision of 5 January 2017 did not establish the scope and type of archaeological investigations needed, which resulted in the failure to carry out archaeological rescue investigations on the majority of the project area, and consequently the protection of the archaeological heritage was not ensured. In this decision and in its explanatory letters, K-PWKZ maintained that there are so-called 'mixed' stratifications in the project area, which do not need to be investigated. The NID opinion also states: 'The area covered by the investment in question has been a part of the city since the Middle Ages, associated with the river port functioning here. Its low archaeological reconnaissance means that any investment related to earthworks, especially those interfering deeply into the ground, should be preceded by archaeological rescue research.'

A summary of the redevelopment of the Toruń waterfront between 2021 and 2024, relating to the protection of cultural heritage, can be seen in figure 105, which compares views of the Sailors' Gate, aligned with the tower of St. John's Cathedral, taken from the same location on Kępa Bazarowa, with the Neissers' epitaph from 1594, from a Steiner drawing from around 1740, from a photograph dating from 1939 to 1945 and from a photograph from 2024. The comparison shows that it is only nowadays that the passage of the Sailors' Gate has been successfully obscured. This investment, which will remain in Toruń's skyline for a long time, caused fierce disputes between some of Toruń's circles and the city authorities of the time.

The matter of the location of the pavilions in the axes of Łazienna and Żeglarska Streets is substantively not the field of archaeology. Nevertheless, it is inextricably linked to it, because the construction trench for the pavilions in September 2021 was carried out without any archaeological research - as if on a archaeological worthless site. It is as if, for several hundred years, there had been no church with a monastery, no defensive works, no river harbour, no bridge crossing, no dense modern juridical buildings, no baths, dyeworks or railway stations operating here, and as if the quay had not been subject to any form of conservation protection.