

AGNIESZKA PEĆKOWSKA\*

**WALORY WIZUALNE KANAŁÓW – SYNDROM WENECJI****VISUAL VALUES OF CANALS – THE SYNDROME  
OF VENICE****Streszczenie**

Fenomen włoskiej Wenecji jako pięknego, niepowtarzalnego „miasta na wodzie” stał się wzorem, punktem odniesienia w stosunku do innych miast europejskich o zbliżonym układzie urbanistycznym czy podobnym charakterze wizualnym. Te, także związane z akwenami, ośrodki miejskie – znane jako „Wenecje Północy” lub „małe Wenecje” – posiadają również liczne walory plastyczne i kompozycyjne, decydujące o ich wysokiej wartości artystycznej oraz ponadczasowej atrakcyjności. Wszystkie one (Brugia i Amsterdam, Drezno, Sztokholm i Sankt Petersburg, a także wiele innych, mogących śmiało do tego miana pretendować) stanowią obraz doskonałej symbiozy dwóch nakładających się światów – lądu i wody, gdzie topografia terenu i dzieło człowieka tworzą nierozzerwalną całość, wspaniałą jedność przestrzenną. Są jednocześnie dobrym odzwierciedleniem połączenia dwóch epok – przeszłości i teraźniejszości, przeplatania się tradycji ze współczesnością, a także klasycznym przykładem koegzystencji dwóch sfer – materii oraz ducha, gdzie interesujące otoczenie i piękny pejzaż miejski sprzyjają inspirującej intelektualnie atmosferze czy estetycznej indywidualności przestrzeni.

*Słowa kluczowe: miasto, akweny, kanały miejskie*

**Abstract**

The phenomenon of Italian Venice – as a unique and unrepeatable "town on water" – has become a pattern for other European cities of similar character. These numerous urban centres – called "Venices of the North" or "small Venices" – have many compositional and spatial features, showing their timeless attractiveness and great artistic values. All these cities – Bruges and Amsterdam, Stockholm, Dresden and Sankt Petersburg, and many others – symbolize and confirm the tight coexistence between the two strongly connected worlds – land and water, where the topography of terrain and a work of man create an excellent beautiful unity. They also reflect and express the integration of the two epochs – past and future, tradition and modernity, as well as a mosaic collage of the two spheres – material and spiritual ones. In these circumstances an interesting surrounding environment and a beautiful town landscape can be inspiration for intellectual atmosphere and visual, aesthetic individuality of the urban space.

*Keywords: city, aquatic systems, urban canals*

\* Dr inż. arch. Agnieszka Pećkowska, Instytut Projektowania Urbanistycznego, Wydział Architektury, Politechnika Krakowska.

Występowanie wody w pejzażu miast stanowiło zawsze wielki walor przestrzenny, kompozycyjny i estetyczny, a wprowadzanie jej elementów do tkanki urbanistycznej – wyśmienity, cenny pod wieloma względami zabieg planistyczny i wizualny, uzupełniający korzyści użytkowe czy komunikacyjne, płynące z istnienia na danym obszarze – często licznych – akwenów miejskich. Wielka różnorodność przyczyn powstawania takich wodno-ładowych układów (położenie geograficzne i klimat, lokalizacja oraz topografia terenu, historia lub lokalne dzieje) wpływa na uformowanie się całego wachlarza odmiennych akwenów oraz ich relacji ze strukturą urbanistyczną czy krajobrazem miasta. Niepowtarzalne i wyjątkowe bywa naturalne położenie nadmorskie, na archipelagu wysp lub nad jeziorem czy rzekami, z całym malowniczym, specyficznym sztafażem brzegów zatok, lagun i cieśnin, cieków wodnych i kanałów, z idealnym połączeniem terenu i wody, zieleni i nieba. Podobnie interesujące mogą być również układy stworzone ręką człowieka – różne systemy wodne powstałe jako dzieła inżynierii i techniki – związane z portami, tamami lub polderami, siecią sztucznie wytyczonych kanałów miejskich, portowych lub przemysłowych.

Obydwa warianty przestrzenne mają kompozycyjną przewagę nad innymi, czysto „ładowymi” miastami, zapewniając użytkownikom oryginalne nadwodne pejzaże, widoki, obrazy i kadry o cechach zarówno uniwersalnych, wspólnych dla tego typu miast (miękkosć, delikatność i łagodność wody jako materii, ciągła zmienność czy ruchliwość jej tafli, odbijalność otoczenia w lustrze wody), jak też o walorach lokalnych, indywidualnych (forma, skala i koloryt otaczającej akwen zabudowy, klimat i światło czy nawet styl życia oraz zwyczaje mieszkańców). Z takich warunków i przesłanek wyrosły niepowtarzalne europejskie organizmy miejskie, miasta-symbole, miasta-ikony – Wenecja, Amsterdam, Sankt Petersburg – cele podróży, tematy powieści i filmów oraz dzieł malarskich, natchnienie dla artystów czy architektów, wybitne ośrodki mające swe trwałe miejsce w historii budowy i rozwoju miast. Niemal mitycznym, alegorycznym niedoścignionym symbolem i archetypem tego fenomenu przestrzennego stała się jednak Wenecja, w naszej potocznej świadomości, a nawet w ogólnoświatowej opinii niezaprzeczalny kanon piękna, wzór symbiozy sieci wodnej z tkanką urbanistyczną, do dziś wywołujący zjawisko powszechnego naśladownictwa – syndrom Wenecji.

Mimo wielu analogii z idealnym wizualnie pierwowzorem inne, bardziej północne „Wenecje” różnią się jednak od niego przede wszystkim cechami wynikającymi z położenia geograficznego czy różnic klimatycznych – „innego” słońca, światła czy światłocienia, kolorytu nieba oraz wody lub też barw otaczającej zabudowy. Właśnie od tych elementów i czynników zależy w dużej mierze ostateczny obraz, *image* tych miast, bo bogata stylowo oraz kompozycyjnie architektura Wenecji kontrastuje z ich prostszymi, bardziej surowymi w wyrazie i detalu („północnymi” w stylu) formami elewacji lub całych ścian zabudowy, z ich wystrojem plastycznym czy rodzajem małej architektury, związanej z wodą i kanałami. Dodatkowo „prawdziwej” Wenecji uroku, aury niezwykłości oraz sławy przysparzają liczne kręte zaułki i tajemnicze zakamarki czy zakątki wodnych ulic i uliczek, nawiązujące do organicznego kształtu i układu całości – w przeciwieństwie do niektórych geometrycznie wytyczonych, bardziej schematycznych sieci akwenów oraz towarzyszących im ulic pozostałych „Wenecji” (Amsterdam, Petersburg). Dodają jej także plastyczności ostre światło i głęboki światłocień, a malarskiego blasku – słynny lazur bezchmurnego nieba oraz barwy otaczającej architektury, będące świetnym tłem dla kwitnącego przez cały rok życia ulicznego.

Każde takie „wodne miasto” posiada kanały powstałe dla różnych celów i z rozmaitych powodów. Odmienne są ich geneza i funkcje (obronne, użytkowe, transportowe, odwadniające czy ozdobne), także różne losy – wydłużanie lub rozszerzanie się całej sieci nawet do setek kilometrów, zasypywanie niektórych odgałęzień z zamianą na ulice, przekształcenia koryta czy powstawanie nowych form, a wreszcie zmiana ich użytkowania (dostosowanie już nieczynnych kanałów transportowych lub podziemnych do funkcji turystycznych lub rekreacyjnych). Natomiast relacje wizualne, kompozycyjne obydwu struktur – miejskiej i wodnej – zależą od stopnia wypełnienia, nasycenia substancji urbanistycznej strukturą akwenów – od pojedynczych odcinków do całej rozległej, gęstej siatki kanałów, często połączonych z lokal-

nymi rzekami oraz ciekami czy zbiornikami wodnymi. Zależą one także od charakteru i kształtu bądź innych cech samych kanałów i ich układów, począwszy od naturalnych, organicznych po uformowane sztucznie, sztywne, o regularnym, rygorystycznym schemacie; od długich, szerokich i prostych „kanałostrad” po wąskie, nieregularne, zagmatwane i kręte uliczki wodne; od naturalnie obrzeżonych, zielonych i otwartych po obmurowane, o brzegach szczelnie obudowanych przylegającą zabudową. W konsekwencji trójwymiarowa, przestrzenna tkanka miasta oraz płaska kanałowa lub rzeczno-kanałowa sieć wodna wzajemnie na siebie wpływają, są od siebie zależne, a spojone wspólnym mianownikiem kompozycji przenikają się w różnych wariantach i proporcjach, tworząc jedną nierozzerwalną całość.

Kanały miejskie, te zagłębione wodne ulice lub korytarze – z własnymi trasami, skrzyżowaniami, rozgałęzieniami, zakolami i wirażami – dodają krajobrazowi kulturowemu miasta jeszcze większej przestrzenności, trójwymiarowości, a także ażurowości, stwarzając kolejne, obniżone poziomy, tarasy i „piętra”, prześwity mostów-bram i przewiązek, azur filarów i balustrad, kratownicowych przesł i olinowania wiszących mostów. Wzbogacają go też o rozległą, horyzontalną płaszczyznę wody – materii zupełnie odmiennej od reszty twardego miejskiego tworzywa, a także o jej wizualną oprawę – nabrzeża i całe nadwodne sąsiedztwo, specyficzny „wodniacki” sztafaż. Powodują również jedyne w swoim rodzaju, ale typowe dla odbicia w zwierciadle wody, magiczne zjawisko dublowania odwróconego obrazu otoczenia, tworzenia się iluzorycznego „zatopionego miasta”, lustrzanego „miasta w wodzie”.

Najlepiej – pięknie i atrakcyjnie – prezentują się relacje pomiędzy miastem i kanałami na starych grafikach i sztychach, stanowiących swoiste dzieła sztuki, jak też wierny dokument myśli urbanistycznej minionych epok. Podobnie dzisiaj kanały widoczne na planach współczesnych miast lub na zdjęciach z lotu ptaka obrazują związki pomiędzy ideą nakreśloną niegdyś przez naturę i później przez człowieka-inżyniera; ukazują piękno oraz logikę naturalnego ukształtowania terenu i wody, jak też zamysł twórców takich ośrodków miejskich odnośnie do ogólnej, spójnej koncepcji przestrzennej miasta. Oglądanie, kontemplowanie takich panoram całego miasta z góry – z wież oraz punktów widokowych, górnych okien lub wyżej położonych tarasów, a nawet z pokładu helikoptera czy turystycznego balonu – umożliwia objęcie wzrokiem bliższej lub dalszej, rozleglejszej okolicy, ukazując wizualne walory i uroki takiego pejzażu miejskiego. Uświadamia też możliwość przełożenia piękna planu miasta w ujęciu urbanistycznym na piękno mniejszych jego części – lokalnych obrazów i kadrów, przejścia od skali miasta do skali wnętrza urbanistycznego, pojedynczych punktów, miejsc czy fragmentów przestrzeni miejskiej.

Oprawę, sztafaż, charakterystyczne wizualne ramy dla tych akwenów tworzą towarzyszące im różnorodne przybrzeżne urządzenia inżynierii wodnej czy elementy małej architektury i wyposażenia urbanistycznego – nabrzeża, keje i mury oporowe, bulwary i promenady, przystanie i pomosty, pochylnie, schody oraz balustrady czy wreszcie – spinające przeciwległe brzegi – mosty i kładki, poprzeczne śluzy, tamy czy stopnie wodne. Ten specyficzny nadwodny pejzaż uzupełniają ruchome urządzenia i środki transportu wodnego, jak również elementy wyposażenia plastycznego typowego dla związków z wodą i jej otoczeniem – dźwigi portowe i żurawie, rzędy ekologicznych wiatraków, platformy i kontenery, wodne tramwaje, autobusy i taksówki, statki wycieczkowe i promy, a nawet pływające domy czy cumujące przy nabrzeżach całe grupy łodzi mieszkalnych. Atrakcyjności dodają drobne „dekoracyjne mobilia” od żaglówek i jachtów po gondole i kajaki, a także różnorodne wodne akcesoria – cumownicze pale i pachołki, sieci rybackie, liny i koła ratunkowe, emblematy lub wiszące reklamy. W sumie elementy te wpływają na nastrój i ducha przestrzeni, wprowadzając do aury czysto miejskiej charakter „żeglarski”, a nawet „marnystyczny” – oznaczający nostalgiczną namiastkę szerokiej wody, odległych mórz i oceanów.

Istotnym elementem w odbiorze wizualnym kanałów miejskich bywa ich zielona oprawa w postaci rzędów drzew, wręcz zielonych tuneli wzdłuż nabrzeży, naturalnych zielonych brzegów, nadbrzeżnych parków i terenów otwartych, czy też w formie drobnych ozdobnych elementów – pnączy na murach i elewacjach, kwiatów w oknach, na balkonach, balustradach lub latarniach. Pokrywająca niekiedy powierzchnię wody specyficzna wodna roślinność wraz z przybrzeżnymi krzewami i zaroślami daje również

schronienie drobnym reprezentantom fauny – owadom lub dzikiemu wodnemu ptactwu. Mieszać się tu mogą – wzbogacając wrażenia wizualne – doznania, zapachy, dźwięki wszystkich tych postaci natury – woń traw i kwiatów, specyficzny wilgotny zapach wody, delikatne uderzanie fal, głosy ptaków, szum drzew. Docierają tu też różne odgłosy cywilizacji – prócz codziennego miejskiego hałasu – plusk wiosel, warkot łodzi motorowych lub sygnały przepływających statków, tak charakterystyczne dla związanych z wodą i żeglugą przybrzeżnych terenów oraz przestrzeni.

Nietypowość, oryginalność przestrzeni miejskich z malowniczymi kanałami oraz ich najbliższym otoczeniem stale wywołuje wielkie zainteresowanie mieszkańców oraz turystów, ożywia codzienne i świąteczne życie uliczne zarówno na lądzie, jak i na wodzie, oferując im liczne knajpki, puby i kawiarenki, antykwariaty czy muzea, jak też rejsy wycieczkowe, wodne imprezy, koncerty i zawody, kwiatowe lub owocowe wystawy zlokalizowane na tratwach i platformach, a w zimie ślizgawki, targi świątecznych choinek czy przybrzeżne „sylwestry”. Dużym atutem jest tu możliwość poruszania się po wodzie, obserwując jej powierzchnię i głębie, jej własne walory naturalne i nabyte „urbanistyczne” cechy kompozycyjne. Tak bliskie obcowanie z wodą pozwala na nowe spojrzenie na pejzaż miejski z niższego poziomu, z dolnej perspektywy, wyzwala u widza inne wrażenia emocjonalne i wizualne, inny rodzaj percepcji takiej wielowarstwowej, wieloplanowej przestrzeni.

Mimo że kanały same zapewniają liczne atrakcje przestrzenne i estetyczne, to jednak nie mogą obejść się bez wody, woda bowiem – choć w rygorystycznej oprawie urbanistycznej – jest tu zasadniczym czynnikiem, głównym podmiotem oraz tworczywym wizualnym. Woda – jako nieprzemijający symbol życia, uosobienie piękna natury, jeden z ziemskich żywiołów – była i jest przedmiotem kultu, czci i podziwu (rytuały chrztu lub obmywania wodą, obrzędy i modły o deszcz, święta i „dni” wody), choć także troski o jej brak czy strachu przed niebezpieczeństwem jej nadmiaru. Uniwersalne i lokalne wartości wody, alegoryczne znaczenia od kropli po ocean przenoszą się też na jej rolę urbanistyczną, przestrzenną, ekologiczną, zgodnie z dążeniem miejskiego człowieka do choćby namiastki naturalnych elementów w „twardej” współczesnej przestrzeni miejskiej. Właśnie woda – w różnych postaciach i fizjonomiach (lód, piana, deszcz, mgła), fakturach (tafla gładka, pomarszczona, wzburzona) oraz barwach (od błękitu po srebrzystość, zielen i czern; kolorowe refleksy słońca, nocne odbicia latarni, pochodni, ogni sztucznych) zależnie od pory roku czy dnia, pogody lub rodzaju otoczenia – umożliwia widzowi, choćby w małej skali, percepcję plastycznych, zmysłowych, kojących właściwości tej pięknej, spokojnej i uległej materii.

Popularna ostatnio idea zwracania się miast ku wodzie – ku rzekom, dawnym obszarom portowym, kanałom śródmiejskim czy przemysłowym – kieruje uwagę na ich liczne walory przestrzenne i kompozycyjne oraz na możliwości odnowy lub modernizacji takich stref – nabrzeży i otoczenia starych basenów, kanałów czy doków, jak też ich adaptacji do nowych funkcji i przestrzeni publicznych (Londyn, Dublin, Rotterdam, Hamburg). Wśród miejsko-wodnych układów w strukturze wizualnej miast kanały znalazły swoje poczesne miejsce, nadając krajobrazowi miejskiemu charakterystyczne cechy, dodając mu oryginalności, splendoru, uroku. Stały się one pewną klasyczną ozdobą wizualną nie tylko zabytkowych centrów i śródmieść, lecz także nowych części oraz dzielnic miejskich, nowych zespołów architektonicznych i urbanistycznych, stosowane we współczesnych warunkach jako sprawdzone narzędzie przestrzenno-kompozycyjne. Wokół kanałów ożywają dawne dzielnice portowe i przemysłowe – adaptowane na biura lub mieszkania stare młyny, spichrze czy magazyny, silosy i chłodnie. Nad istniejącymi historycznymi kanałami powstają obiekty i zespoły nowej architektury – od pojedynczych plomb mieszkalnych w pierzejach zabudowy po gmachy oper i kasyn, bibliotek i muzeów, urzędów i banków (Strasburg, Kopenhaga, Sztokholm), dodając tradycyjnej przestrzeni nie tylko powiewu „weneckości”, lecz także ducha potrzebnej dziś nowoczesności.

Na innych kontynentach buduje się z wielkim rozmachem nowe „Wenecje” i „Amsterdamy”, wręcz ich kopie czy repliki – kompleksy hotelowo-kasynowe „The Venetian” ze sztucznymi kanałami i lagunami czy to „na pustyni” w Las Vegas, czy na wyspie Makao, wreszcie potężne atole, sztuczne wys-

py-palmy z licznymi kanałami na modłę Amsterdamu na zatoce w Dubaju. Woda występuje także jako „teren”, podstawa dla różnych założeń urbanistycznych – lotnisk, miast, portów, osiedli rekreacyjnych – usytuowanych na morzu na sztucznych platformach lub wyspach. Nie są rzadkością pływające okręty-miasta, okręty-hotele czy całe flotylle domów na wodzie, popularne bywają statki-muzea oraz statki-restauracje, wodne targi, sceny lub ogrody dryfujące na tratwach, łodziach i pomostach. Na całym świecie kwitnie więc dziś nadal piękna idea – znana w wielu miejscach już w czasach starożytnych, a rozpowszechniona później właśnie dzięki sławnej Wenecji – wykorzystania wody i różnorodnych akwenów do urozmaicenia przestrzeni i pejzaży miejskich, a tym samym wzbogacenia naszego życia społecznego, duchowego, emocjonalnego.

Niezależnie jednak od lokalizacji, wieku czy „narodowości” miast z akwenami, w tym z tak interesującymi kanałami, ważne jest zachowanie niepowtarzalności ich struktury urbanistycznej, scenarii utrwalonej w wodzie i terenie (tradycyjny tandem teren-akwen) oraz w towarzyszącej zabudowie; także kultywowanie odrębności wizualnych, pozwalających na zapisanie w pamięci człowieka-widza indywidualnego obrazu każdego z nich – pastelowej koronkowej, tajemniczej Wenecji, surowego ciemnego, lecz uroczego Amsterdamu, eleganckiego białego Petersburga – wzorów godnych naśladowania także dzisiaj.

The presence of water in the city structure has always been a great compositional and aesthetic privilege and a chance for unforgettable picturesque town panoramas, spectacular places and urban sceneries. Thus including and introducing aquatic elements into the townscape and the urban tissue is still a precious, useful visual and planning tool.

These type cities offer their inhabitants and visitors numerous views on water surroundings and also various pictures, images of the water itself – as a soft and mild, sensitive, delicate, permanently changing natural substance. Observing the water surface as a vast horizontal mirror-like stretch reflecting the urban neighbourhood – another repeated "submarine" town – represents a very interesting point of view.

Many different factors and purposes (location, climate, history) influence the visual and spatial relations between the urban fabric and water systems of these towns. It means differentiated networks of canals, rivers and other water roadways concerning their shape, length and density, as well as various kinds of bank walls and embankments or the whole specific urban equipment – bridges, piers and quays, dams and locks, platforms, steps and terraces.

Venice – an archetype of all these towns-icons – is known and recognized as an unrepeatable, unique symbol of charm and beauty, having a firm place in the history of town planning and urban development. It differs from the aquatic or canal cities of northern Europe because of its warm climate, contrasting lights and shades, colours and styles of the nearby architecture. And also because of the specific natural, organic shapes, routes and systems of numerous water streets and arteries, canals and rivers. These features are in contrast to the Nordic "water-towns" having more regular, even geometric canal systems, as well as simpler ordered facades of buildings and their skylines.

The best panoramic views of such interesting townscapes can be seen and appreciated from the "bird's eye" perspective – from roof terraces, windows of tall buildings and towers. But also from the terrain and water levels one can see magnificent water roads and canals and also their spectacular surroundings. They add to the nearby streets and squares, promenades and boulevards a "maritime" atmosphere, enriched by ships and ferries, yachts and house-boats, sometimes by harbour cranes and containers, eco-windmills and sluices or small but beautiful sailing equipment and fishing facilities.



The outstanding, fascinating reputation, attractiveness and uniqueness of the on-the-water cities bring to them many tourists and visitors from all over the world. Such a crowd – together with the local inhabitants – fills picturesque public spaces around the canals and nearby town areas. This phenomenon influences the contemporary every-day lifestyle and also occasional out-door festivities – both on the land and on the water. There are also organized many various social activities, like open-air concerts, spectacles and exhibitions, parades and other events. Boat trips, modern and traditional feasts, fruit-and-flower markets on floating platforms, winter ice-skating races – take place on the water.

The water is not only a creative substance and a visual tool, but it is also a great symbol of life, an expression of beauty of nature and one of its four elements. As such it has always been an object of man's cult and homage, visible in numerous religious rituals and prayers, in traditional habits, customs and feasts. In both historic and modern city districts the water can show and display its precious attributes – plain or rough surface, reflexes of the sun or night lights, changes of colours and reflected images. In this way it can entertain our senses and moods, as well as feed the soul, spirit and mentality of contemporary people.

An idea of turning our cities towards the water – rivers, urban or postindustrial canals, former harbour areas has been very popular recently. This tendency is based on numerous spatial and compositional values of such zones and terrains, and also on present possibilities of their modernization and urban renewal. Embankments and surroundings of old canals and basins, docks and shipyards are adapted for new functions and arranged for new open public spaces and places (London, Dublin, Rotterdam, Hamburg).

Single and separate canals or their whole network systems have become very popular decorative elements not only of old urban centres, but also of new districts and town quarters, as well as of modern architectural complexes. Old harbour stores, silos or mills are converted into new apartments, warehouses and institutions, new edifices – operas, libraries and museums, banks and offices – are raised over existing water roads (Strasbourg, Copenhagen, Stockholm). Similar on-the-water complexes – Venice-like or Amsterdam-like constructions of artificial islands or buildings and built-up areas with pseudo-canals and bays – are also built on other continents, following or imitating the idea of their archetypes.

Besides their particular features – location, "nationality", age – the canal-cities should preserve and protect the individuality and tradition of the own urban spaces and unique sceneries, the heritage of the long coexistence of the land and the water.

## **Bibliografia – Bibliography**

- [1] *Amsterdam*, Bears Publishing, Almere 2006.
- [2] *Copenhagen, architecture & design*, teNeues Verlag, Kempen 2007.
- [3] *Hamburg, architecture & design*, teNeues Verlag, Kempen 2005.
- [4] *Strasbourg et le Bas-Rhin*, Office de Tourisme, Strasbourg 2000.
- [5] *Sztokholm*, National Geographic, Warszawa 2006.
- [6] *Wenecja*, National Geographic, Warszawa 2005.



- II. 1, 2 Strasburg. Kanały i rzeki zabytkowej dzielnicy La Petite France – ujęcia z mostów  
 III. 1, 2. Strasbourg. Canals and rivers of the historic quarter La Petite France – views from bridges  
 II. 3, 4. Brugia – „mała Wenecja Północy”. Historyczne centrum z kanałami – ujęcia z przybrzeżnej uliczki  
 II. 3, 4. Bruges – "small Venice of the North". Town centre with canals – views from a side-street  
 II. 5, 6. Amsterdam – „Wenecja Północy”. Kanały centralnej części miasta – ujęcia z pokładu statku  
 III. 5, 6. Amsterdam – "Venice of the North". Canals of the city centre – views from a cruise boat  
 II. 7, 8. Kopenhaga. Zabytkowe otoczenie kanału w starym porcie Nyhavn – ujęcia z okien autokaru  
 III. 7, 8. Copenhagen. Historic neighbourhood of a canal at Nyhavn harbour – views from a coach