

PROSTO Z POKŁADU



Biuletyn do pobrania na stronie
www.nadbtor.pwr.wroc.pl

Biuletyn Nr 57

Rok VI

Maj 2008 r.

Akademia Odrzańska

Już po raz drugi Uniwersytet Viadrina z Frankfurtu n/Odrą podjął wraz z Fundacją Otwartego Muzeum Techniki organizację Akademii Odrzańskiej, której uwieńczeniem jest rejs zabytkowym lodołamaczem „Kuna”, na trasie Głogów – Frankfurt n/Odrą.

Uczestniczyło w nim 30 studentów Viadriny i Politechniki Wrocławskiej, zainteresowanych historią techniki, ochroną dziedzictwa przemysłowego a także relacjami pomiędzy nadodrzańskimi społecznościami Polski i Niemiec.

To „pływające seminarium” to również wyjątkowy warsztat konserwatorski, czas dyskusji, odkrywania białych plam, spotkań z lokalnymi środowiskami i władzami samorządowymi.

Akademii rozpoczęliśmy 30 kwietnia w Głogowie. To doświadczone wojną miasto dopiero teraz, na naszych oczach, podnosi się z ruin. Historii Głogowa i kolejom jego powojennych losów poświęciliśmy dzień pierwszy. 1 maja ruszyliśmy Odrą do Bytomia Odrzańskiego. Na pokładzie „Kuny” dr Tomasz Andrzejewski prowadził seminarium poświęcone dziejom Bytomia Odrzańskiego – miasta z tysiącletnią historią. Jakże inaczej wyglądają już dzisiaj jego nabrzeża, ze wspinała przystanią i znakomicie iluminowany rynek, wokół którego kolorowe elewacje mieszczkańskich kamienic przypominają bogate dzieje tego nadodrzańskiego grodu, chciałyby się powiedzieć, że tak małego i niewiele znaczącego, że nikt nie chciał go nigdy siłą zdobywać. Kreśli jedną z najpiękniejszych panoram odrzańskich, perły śląskiej architektury renesansowej, miasta na wysokiej skarpie, z dominują-

cymi w pejzażu wieżami ratusza, kościoła i wciąż oczekującego odbudowy klasztoru.

W ratuszu, w sali posiedzeń Rady Miejskiej studenci, z udziałem Przewodniczącego Rady Miasta i wicestarosty nowosolskiego dyskutowali o historii, o różnym jej przedstawianiu po obu stronach Odry, o mitach, które dzielą, ale i łączą.

W Nowej Soli, pod patronatem Przewodniczącej Zarządu Powiatu, Pani Małgorzaty Lachowicz-Murawskiej, prof. Stanisław Januszewski otworzył w salach Muzeum Nowosolskiego wystawę „Wrocławski Węzeł Wodny – dziedzictwo dla przyszłości”. Wolontariusz Fundacji Grzegorz Bakuliński wprowadził w dzieje powojennej żeglugi odrzańskiej, ilustrując swe wystąpienie fragmentami kronik filmowych z 1946 i 1948 roku, kryjącymi zapis pierwszego transportu śląskiego węgla dla Wrocławia i żeglugi towarowej na Odrze czasu pary. Ryszard Majewicz przedstawił z kolei zabytki przemysłu i techniki Nowej Soli, a w dyskusji uznano, że ochrona dziedzictwa przemysłowego miasta stanowić może istotny element budowy jego image i promocji, co dla miasta tak mocno z Odra związanego może sprzyjać i ożywieniu Odrzańskiej Drogi Wodnej. Beata Halicka z Viadriny zaprezentowała polską edycję wydawnictwa „Odra – Oder. Panorama europejskiej rzeki”.

Rejs wiódł dalej ku Cigacicom, Krosnu Odrzańskiemu, do Frankfurtu n/Odrą. Akademię zakończono na europejskim Uniwersytecie. Fotoreportaż przedstawiamy w bieżącym numerze Biuletynu.

COMIESIĘCZNE SPOTKANIA „BRACCTWA MOKREGO POKŁADU”
W KAŻDY PIERWSZY CZWARTEK KAŻDEGO MIESIĄCA godz. 17.00 (bez względu na pogodę)



Głogów. Kpt.Hopfer i załoga „Kuny”



Bytom Odrz. – rynek



Bytom Odrz. – spotkanie w ratuszu



Nowa Sól – otwarcie wystawy



Wieża ciśnień w wodzie skąpana

Koszalin, ul. Franciszkańska. Tutaj w latach 30. XIX w. powstała jedna z największych w Niemczech fabryk papieru. Okres jej prosperity przypadł na początek XX wieku. Wtedy to fabrykę poważnie zmodernizowano i rozbudowano. Zatrudniała ok. 500 robotników, a w latach 20. XX w. już ponad 1200. Część z nich od początku XX w. mieszkała we wzorcowym osiedlu przyfabrycznym.

Tuż przed I wojną światową rozpoczęto kolejne inwestycje. Wśród nich znalazło się miejsce dla przemysłowej wieży ciśnień zaopatrującej zakład w wodę technologiczną, a uruchomionej w 1920 r. Nieczynna, trwa do dzisiaj, pozostając nie tylko jednym ze świadków przemysłowych tradycji miasta ale i pomnikiem sztuki budownictwa wieżowych zbiorników wodnych. To dzieło wyjątkowe w rzędzie kilkuset wież wodociągowych Polski. Oryginalne nie tylko z uwagi na awangardową dla pocz. XX wieku architekturę, której twórca, słynny architekt Oskar Kaufmann (1873-1956), wyraził ją językiem modernizmu.

Już to, jak i dorobek twórczy Kaufmanna, autora wielu znaczących budowli Niemiec (m.in. berlińskiego teatru) wystarcza, że koszalińska wieża znalazła trwałe miejsce na kartach historii XX-wiecznej architektury. Ale o walorach budowli przesądza nie tylko architektoniczny kostium i jej modernistyczna estetyka. To także

śmiałe dzieło nowych żelbetowych technologii, przywołujące skojarzenia z wrocławską Halą Stulecia Maxa Berga i z babilońskimi wiszącymi ogrodami Semiramidy. To również pomnik przemysłowej architektury przydający budowli niosącej wieżowy zbiornik wody funkcji stacji uzdatniania wody.

A jej rozwiązania zadziwiają śmiałością. Wodę podawano najpierw do niewielkiego zbiornika żelbetowego o pojemności ledwie kilku metrów sześciennych, pełniącego również rolę filtra powolnego. Stąd stalowymi rynnami – tryskaczami, rozpiętymi pod kopułą dachu spadała – jak deszcz – do położonego kilka metrów niżej płytkiego na 80 cm basenu, o średnicy niemal 14 m i pojemności 150 m³, zajmującego niemal całą powierzchnię głowicy wieży. W procesie napowietrzania swój udział miała również zewnętrzna połącz dachu, kształtowanego w formie 4-stopniowej kaskady. Woda tej gigantycznej fontanny, nad którą bezustannie unosiła się chmura wodnego pyłu, w połyskach słońca barwiąca się wszystkimi kolorami tęczy, przydawała gigantycznej budowli wieży, nieoczekiwanego ruchu i świeżości. Martwej materii przydawała życia.

To połączenie architektury z technologiami budownictwa przemysłowego i technologiami uzdatniania wody wprowadza wieżę koszalińską na listę najciekawszych dzieł budownictwa przemysłowego Europy, dzieł unikatowych, nie znajdujących wielu analogii.

Dzieło to wymaga zdecydowanej promocji, jako jedno z najcenniejszych źródeł informacji prowadzącej i w dzieje żelbetowych technologii, i w dzieje sztuki wodociągowej, i w dzieje nowożytnej architektury. Od lat trwa porzucone. Zamarła fontanna na dachu, deski przykryły otwory okienne, ku upadkowi chyli się latarnia wieńcząca kopułę. Ale to również jedna z tych



Wieża z kaskadą na kopule dachu



Zbiornik dolny



Zbiorniki w głowicy wieży

wodociągowych wież ciśnień, która może ożyć – w nowych już rolach. Za wprowadzeniem tutaj nowych programów użytkowych przemawia



Zbiornik górny i tryskacze

jej potężna kubatura i niemalże powierzchnie użytkowe, na trzech kondygnacjach sięgające niemal 1000 m².

Być może doczekamy czasu gdy wieża otworzy się, pozwalając nam na obcowanie z tym wyjątkowym pomnikiem dziedzictwa cywilizacyjnego Europy. Może znajdziemy w jej wnętrzu atrakcyjną restaurację, może centrum sztuki współczesnej, planetarium, teatr czy salę koncertową? A może jedno i drugie? Bądź rzecz równie zaskakującą jak tę stworzoną fantazją Oskara Kaufmanna?

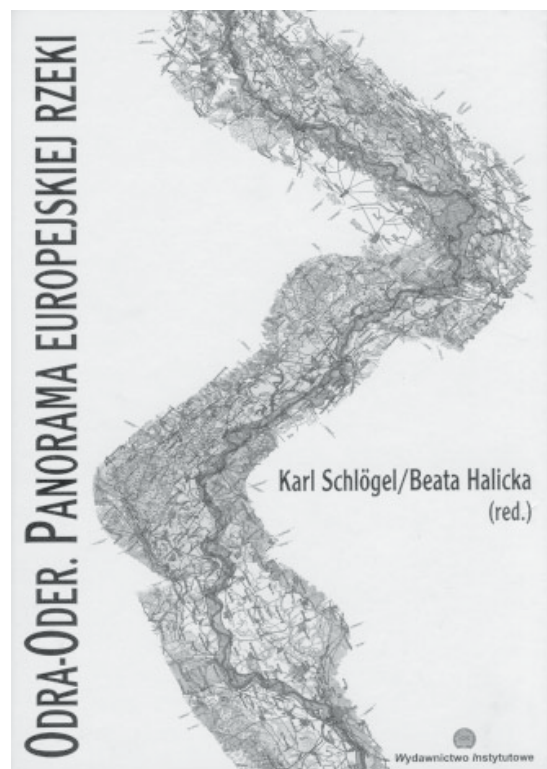
Stanisław Januszewski

Odra – Oder. Panorama europejskiej rzeki

Polecamy polską edycję książki, która w roku 2007 ukazała się w Niemczech, a stanowi pokłosie międzynarodowej konferencji prowadzonej w 2006 r. na Uniwersytecie Europejskim Viadrina we Frankfurcie n/Odrą. Książka jest dziełem wielu autorów, niemieckich, polskich i czeskich, opracowano ją pod redakcją prof. Karla Schlegela i dr hab. Beaty Halickiej.

Autorzy uwagę koncentrują na Odrze i przestrzeni kulturowej rzeki. Podzielono ją na kilka działów.

Pierwszy traktuje o Odrze i dyskursach o rzece, a uwagę zwracają uwagi Jerzego Kułuniaka o problematyce badawczej i użyteczności rozpoznania przestrzeni kulturowej rzeki na przykładzie Odry. Interesującym jest również rozdział przygotowany przez prof. Andrzeja Piskozuba mówiący o potrzebie opracowania monografii Odry i podający propozycję jej założeń metodologicznych. Karl Schlegel opowiada z kolei o miejscu Odry w kulturze Europy, a Dirk Suckow o Renie jako politycznym micie w Niemczech i Francji.



Część druga poświęcona jest analizie elementów przestrzeni kulturowej Odry. Polecamy przy tym znakomity esej prof. Jana Harasimowicza o Odrze jako osi transferu kulturowego w średniowieczu i w czasach nowożytnych.

Sporo uwagi poświęcono problematyce żeglugi odrzańskiej. Uwe Müller opowiada o Odrze w środkowoeuropejskiej sieci transportowej i pruskiej polityce dróg wodnych w okresie industrializacji. Horst Linde o transporcie i budownictwie wodnym na terenie Nadodrza, Marek Zawadka o Odrze jako arterii transportowej w XX wieku, zaś Stanisław Januszewski o dziedzictwie technicznym Odrzańskiej Drogi Wodnej, o potrzebie jego ochrony i wyzyskania dla poszukiwania nowych programów rozwoju Nadodrza.

Sporo uwagi poświęcono destrukcji i tworzeniu na nowo przestrzeni odrzańskiej w XX wieku. Bernadetta Nitschke, Beata Halicka, Kazimierz Wójcicki i Zdenek Jirašek odsłaniają złożone relacje stosunków polsko-czesko-niemieckich i losy ludności niemieckiej na terenie Nadodrza po zakończeniu II wojny światowej, znakomicie wprowadzając przy tym w meandry rzeczywistości i propagandy.

Wreszcie rozdział ostatni – refleksja nad nowymi drogami na Odrze i w Nadodrze. To interesujące teksty Andrzeja Zwady o literackim por-

tracie z Odrą w tle, Rutha Henninga o starej, nowej, obcej małej ojczyźnie, Anety Kłodek o „Programie dla Odry – 2006, jego przyszłości i perspektywach, Wojciecha Halickiego o ekologii Odry i szansach zrównoważonego rozwoju w jej dorzeczu, Elżbiety Marszałek o Odrze zagospodarowanej dla turystyki i stanowiącej szansę na rozwój integracji transgranicznej miast nadodrzańskich.

Wieńczą książkę rozważania Stephana Kaisera i Mateusza J. Hartwicha o muzealnictwie odrzańskim i Wolfganga Krefta – notatka o kartografii Odry.

Po rozszerzeniu Unii Europejskiej Odra, rzeka niegdyś pogranicza, znalazła się pośrodku Europy. Zyskały na tym także badania odrzańskie dotyczące Nadodrza, przybrały na sile. Można je realizować tylko ponad granicami i tylko przy współpracy specjalistów wielu dyscyplin. „Odra-Oder” jest pierwszą publikacją tego typu. Na wskroś interdyscyplinarną i wykraczającą poza stereotypy, poza jednostronne narodowe spojrzenie na rzekę. Po raz pierwszy podjęto w niej próbę ujęcia wielowarstwowej problematyki przestrzeni kulturowej Odry i włączenia jej na listę ważnych problemów badawczych współczesnej Europy.

Stanisław Januszewski

TINA

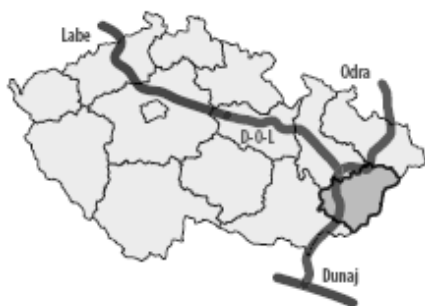
W aktualnych publikacjach dotyczących żeglugi śródlądowej pojawiają się coraz częściej zwroty, skróty, które trudno zrozumieć, nie kojarzące się nam z niczym znanym, są to np.: TINA, NAIADES, TEN-T, AGN, CETC. Sądzę, że zasadne będzie przybliżenie znaczenia niektórych z tych skrótów.

Jednym z ważniejszych podmiotów zainteresowanych Odrą, a w szczególności budową Kanału Odra-Łaba-Dunaj jest spółka TINA Vienna-Transport Strategies (sp. z o.o. TINA – Transport Infrastructure Needs Assessment). TINA to centrum kompetencji dla planowania europejskiej infrastruktury transportu. Dzięki tej jednostce sieć transeuropejska (TEN-T) ciągle się rozwija. Sekretariat centrum kompetencji (TINA) znajduje się decyzją Komisji Europejskiej w Wiedniu. Punktem kontaktowym jest Vienna-Transport Strategies GmbH. Spółka ta zajmuje się europejskimi zagadnieniami transportu, czy rozbudową Dunaju jako szlaku wodnego. Jedno z ostatnich stanowisk TINA -Vienna z entuzjazmem odnosi się do budowy Kanału-Odra-Łaba-Dunaj. spółka TINA Vienna-Transport Strategies zostało utwo-

rzony, gdy sekretariat TINA (Transport Infrastructure Needs Assessment) został przez Komisję Europejską zlokalizowany w Wiedniu. Za tym wyborem przeważały względy dobrych kontaktów Wiednia z Europą Wschodnią i plany rozwoju Dunaju jako głównej osi VII Europejskiego Korytarza Transportowego. Zadaniem TINA Vienna jest fachowe doradztwo, załatwianie formalności przy zleceniach UE i współpraca z wiedeńskimi firmami konsultingowymi w dziedzinie transportu. TINA Vienna działa jako instrument lobbystyczny dla agencji związanych z europejską polityką transportową na rzecz Wiednia jako głównego węzła transportowego w regionie naddunajskim.

TINA Vienna w swoim stanowisku dotyczącym budowy Kanału Odra-Łaba-Dunaj podkreśla fakt ogromnego wpływu gospodarczego tego akwenu komunikacyjnego na ponad 150 milionów ludzi. Z pewnością po rozpoczęciu prac nad projektem i ogłoszeniu takiej informacji, ilość podmiotów zainteresowanych przedmiotem wniosku z pewnością się zwiększy. Poprzez połączenie systemów rzecznych Odry i Dunaju powstanie cią-

gła droga wodna łącząca Bałtyk z Morzem Czarnym o łącznej długości Ok. 2900 km. Poza tym transport wodny, charakteryzujący się najmniejszym, specyficznym zużyciem energii, jest najbardziej proekologiczną alternatywą do dzisiaj już dalece przeciążonych form transportu kolejowego i drogowego. Dodatkową korzyścią byłoby podniesienie bezpieczeństwa powodziowego. Na przykładzie kanału Ren-Men-Dunaj udowodniono, że budowa sztucznego kanału może pozytywnie wpłynąć na krajobraz. Zdaniem eks-



pertów budowa drogi wodnej Odra-Łaba-Dunaj jest zasadniczo wykonalna i należy zmierzać do jej realizacji. Zgodnie stwierdzono, że realizacja tego od stuleci planowanego przedsięwzięcia możliwa jest jedynie w ramach współpracy międzynarodowej. TINA planowała, że budowa połączenia Odra-Łaba-Dunaj zostanie rozpoczęta w 2007 r. i będzie trwała nie dłużej niż 5 lat. Zaanżelowanie finansowe poszczególnych państw przez które powinno przechodzić połączenie wodne oraz długość połączenia w poszczególnych krajach przedstawia się w sposób następujący:

PAŃSTWO	DŁ. POŁĄCZENIA w km	UDZIAŁ %
CZECHY	381	76,4
AUSTRIA	75	15,0
POLSKA	43	8,6
ŁĄCZNIE	499	100

TRAMWAJ – TRAMWAJ WODNY – WTW (VI)

Przez wiele lat temat tramwaju wodnego we Wrocławiu nie mógł doczekać się opracowania naukowego na wrocławskich uczelniach. Lody zostały jednak przełamane. Niezależnie od wykonanego na zlecenie Wydziału Inwestycyjno-Technicznego Urzędu Miasta „Studium Wrocławskiego Tramwaju Wodnego”, w maju 2007 r. na Wydziale Mechanicznym Politechniki Wrocławskiej student Adam Mżyk pod kierunkiem prof. dr hab. inż. Jana Kulczyka wykonał dyplomową pracę magisterską pt: „**Studium identyfikacji logistycznego systemu transportu pasażerskiego w rejonie Wrocławskiego Węzła Wodnego**”. Celem pracy było określenie możliwości wykorzystania Wrocławskiego Węzła Wodnego do żeglugi pasażerskiej oraz opracowanie systemu komunikacji wodnej. Autor zauważa, że trudno określać obecny system mianem komunikacji wodnej, gdyż nie służy on łączeniu żadnych lokacji i nie pełni funkcji transportowej. Systemy pasażerskiej komunikacji wodnej funkcjonują z powodzeniem w wielu miastach świata. Często łączą ze sobą funkcje obsługi turystów i regularnej komunikacji miejskiej, niekiedy koncentrują się wyłącznie na pierwszym zadaniu. Termin „tramwaj wodny” wydaje się być nadużywany. W rozumieniu tego Studium – jest to mały statek śródlądowy lub portowy kursujący pomiędzy kilkoma przystaniami według wyznaczonego rozkładu rejsów. Od promu odróżnia go to, że nie łączy dwóch punktów oddzielonych przeszkodą wodną, lecz pływa określoną trasą. W

języku angielskim ten środek transportu określa termin „water bus”. W części analitycznej zauważono, że około 166 tys. Wrocławian (a więc 1/3 obywateli miasta) mieszka blisko Odry. Koncepcję rozmieszczenia przystani pasażerskich we Wrocławiu w dużym stopniu oparto o „Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Wrocławia”. Na schematycznym planie miasta oznaczono orientacyjne lokalizacje 28 przystani komunikacji wodnej. Zaleca się przystanie pływające o prostej konstrukcji pontonowej, zamocowanej przy istniejących schodach zejściowych z nabrzeża. Zwraca się uwagę na niewielki koszt – w przeciwieństwie do przystani stałych typu bulwarowego. Przy wyborze taboru pływającego zwrócono uwagę na ograniczenia wynikające głównie z parametrów Śródmiejskiego Węzła Wodnego (gwarantowana głębokość – 115 cm, długość śluzy Piaskowej – 39,10 m, a szerokość – 5,34 m). Jednostka pływająca powinna gwarantować pasażerom komfortową podróż, bez względu na warunki atmosferyczne a każdy pasażer wchodzący na pokład powinien mieć zapewnione miejsce siedzące. Atutem statków jest obecność na ich pokładach toalet. W oparciu o powyższe założenia dokonano analizy szerokiej oferty różnego rodzaju statków z całego świata, prezentowanej w internecie. Wybrano dwie przykładowe jednostki pływające, które – zdaniem autora pracy magisterskiej – wydają się najlepszym rozwiązaniem z punktu widzenia pasażera. Pierwszy, to statek na 99 osób, rok budowy: 1951, o drewnianym kadłu-

bie, cena zakupu 45 tys. Ł, zużycie paliwa: 8 l./h. Drugi, to statek na 60 osób, rok budowy: 1978, o stalowym kadłubie, cena zakupu 65 tys. Ł, zużycie paliwa: 9,75 l./h. Proponowany w Pracy magisterskiej schemat komunikacji wodnej wychodzi naprzeciw różnym oczekiwaniom pasażerów, niejednokrotnie sprzecznym ze sobą. Na odcinku Uniwersytet – Hala Targowa, na którym znajdują się dwie śluzy, pływać będzie jeden statek w ciągu godziny w każdym kierunku. Statki płynące w górę i w dół rzeki będą pojawiać się na tym odcinku zamiennie, dzięki czemu nie będzie zachodzić konieczność oczekiwania na prześluzowanie innej jednostki. Statki przepływające przez śluzy śródmiejskie kursować mają codziennie w relacji Kozanów – Bartoszowice, zawijając do wszystkich przystani. W dni wolne w sezonie letnim przewidziano kursy rekreacyjne w górę rzeki na tzw. jezioro „Bajkał” koło Kamieńca Wrocławskiego (trzy rejsy dziennie) oraz w dół rzeki do lasu Rędzińskiego (pięć rejsów dziennie). Uzupełnieniem ma być linia w skróconej relacji Kozanów – Uniwersytet. Propozycja zakłada kursowanie statków w dni robocze dwukrotnie w ciągu godziny, tak aby ze statkami poprzedniej, dłuższej linii – tworzyły cykl 20-minutowy. Na tej trasie statki w dni wolne kursowałyby co godzinę i łączna częstotliwość z linią Kozanów – Bartoszowice wyniosłaby 30 minut. Analogicznie na górnym odcinku Odry Wrocławskiej linia Kozanów – Bartoszowice jest uzupełniana przez dwie linie kursujące spod Hali Targowej na Bartoszowice. Tym sposobem statki płyną na tej trasie co pół godziny. Główną grupą pasażerów mieliby być turyści oraz mieszkańcy podróżujący w celach rekreacyjnych. W identycznej relacji ma powstać linia „pospieszna”, tzn. zatrzymywać się tylko w wybranych miejscach.

Przyszły statek

W opisywanym w poprzednich częściach „Studium WTW ... na rzece Odrze” określono też warunki, jakie powinien spełniać obiekt pływający predestynujący do roli Wrocławskiego Tramwaju Wodnego. Mają one ścisły związek z czasem przejazdu. Dla uzyskania jak największej efektywności a zarazem uzyskania jak największego komfortu pasażerów zdecydowano się np. na szerokie przejście komunikacyjne, zlokalizowane w części środkowej statku poszerzone o przestrzeń do przewozów rowerów, wózków, bagażu, itp. Dostęp powinny zapewniać drzwi automatyczne na obu burtach. Szerokość dostępu powinna być jak największa i na pewno większa niż w dotychczasowych tramwajach lądowych. Do tak uzyskanych wymiarów powinna zostać zaprojektowana przystań pływająca. Zdecydowano, że powinien to być jednolity typ przystani.

Dobór parametrów zewnętrznych rozpoczęto od zwymiarowania teoretycznej jednostki spełniającej wymogi tramwaju wodnego, która mogłaby wpłynąć na wszystkie znaczące akweny Wrocławskiego Węzła Wodnego (patrz ilustracje zamieszczone w poprzednim numerze „Biuletynu...”). Limitującymi parametrami okazały się szerokości największych murów oporowych śluz: Piaskowej i Mieszkańskiej, głębokości wody nad progami dolnymi śluz przy jej najniższym stanie żeglownym oraz prześwity pod najniższymi mostami Śródmiejskiego Węzła Wodnego. Ze względu na chęć zwiększenia zdolności manewrowych oraz ekonomię potencjalnych przewozów postanowiono zarekomendować do dalszych prac jednostkę transportową o długości tak zwymiarowanego modułu. Powstał więc „moduł mały” Wrocławskiego Tramwaju Wodnego przeznaczony do przewozu ok. 50 pasażerów i ok. 20 rowerów o skrajnych wymiarach zewnętrznych: 19,25×5,00×3,00 metry. Założono 0,60 m. zanurzenia przy pełnym obciążeniu jednostki z jednoczesną, przysłowiową „stopą wody pod kilem” wynoszącą również 0,60 m.

Do dalszych rozważań przyjęto następujące, pozostałe parametry wyjściowe przyszłego statku. Standard turystyczny. Kadłub, konstrukcja i dach – stalowe. Okna – jak największe, uchylane lub otwierane w zależności od potrzeb, niektóre łatwo rozbieralne (zgodnie z zasadami bezpieczeństwa, najlepiej po dwa na każdej burcie). Żaluzje ruchome, chroniące pasażerów przed nadmiernym nasłonecznieniem lub szyby „energochłonne”. Drzwi na obu burtach umieszczone centralnie, zamykane i otwierane niezależnie – ze sterówki oraz awaryjnie – „ręcznie”. Przejście komunikacyjne i transportowe – szerokie, umieszczone centralnie pomiędzy drzwiami obu burt, z miejscami do przewozu (z możliwością zamocowania) rowerów i wózków. Dobra wentylacja i ogrzewanie. Możliwość „dogrzania” wnętrza, począwszy od miejsc siedzących dla pasażerów i sterówki. Miejsc siedzących – jak najwięcej (choć nie kosztem komfortu siedzenia pasażerów !). Od strony przejść komunikacyjnych możliwość ich składania, wymontowywania – dla okresowego zwiększenia powierzchni transportowej (np. dla zwiększenia ilości miejsc stojących, rowerów, wózków, itp). Uchwyty dla pasażerów – dla wygody i bezpieczeństwa – w zwiększonej ilości w stosunku do statków turystycznych czy tramwajów i autobusów lądowych. Każdy statek musi posiadać podświetlany, dobrze widoczny z daleka napis informujący o kierunku jazdy (np. kierunek: UNIWERSYTET), umieszczony zarówno „od czoła” czyli „dziobu” statku jak i nad wejściami na obu burtach.

Jednostki adaptowane

Po analizie parametrów wszystkich typów jednostek pływających na Wrocławskim Węźle Wodnym i akwenach sąsiednich, okazało się, że jedyną jednostką, która mogłaby spełnić założone warunki wyjściowe jest SP „Kaczuszka”. Rozpoczęto więc poszukiwania podobnych jednostek tego typu. Przeanalizowano dostępne ogłoszenia, oferty cenowe i stan techniczny w prasie fachowej i na stronach internetowych oraz u osób, które dokonywały w ostatnim czasie sprzedaży lub zakupu wszelkich jednostek pływających o parametrach zbliżonych do parametrów przyszłego tramwaju wodnego. Analizę zakreślono do opłacalnego, realnego kosztu dostawy potencjalnych, używanych jednostek do rejonów: Bydgoszcz, Szczecin, Berlin, Magdeburg. Określono rzeczywiste koszty spalania paliwa przez statki śródlądowe pływające na rzekach w Polsce. Wobec rozrzutu tych danych ze względu na różne wielkości jednostek, rodzaje i typ silnika, rodzaj i intensywność jego pracy, stopień dbałości załóg o statek, stopień wyeksploatowania jednostek i inne informacje – skorygowano i sprowadzono te dane do pewnych średnich eksploatacyjnych. Uwzględniono rzeczywistą cenę litra ropy w końcu sezonu żeglugowego 2005 r.

Jednostki nowe

Warto zainwestować w koncepcję, projekt i wykonanie nowej jednostki specjalnie na Wrocławski Węzeł Wodny, specjalnie do roli Wrocławskiego Tramwaju Wodnego, specjalnie dla Wrocławian. Spełniła by ona założenia wyjściowe z możliwością (tu okazja dla projektantów) polepszenia: efektywności czasowej i komfortu podróży, czy standardu wnętrza. Po przyjęciu do realizacji najlepszego z projektów można by go przyjąć jako typowy – również dla przyspieszenia zamówień na kolejne jednostki – proporcjonalnie do wzrastających potrzeb rozwojowego systemu. Także z powodu braku podobnych inicjatyw w Polsce – WTW mógłby stać się wzorem jednostki dla innych akwenów a więc inicjatywą promującą miasto. Warto rozważyć zlecenie koncepcji w różnych wariantach napędu: klasycznym (spalinowym), elektrycznym (solarnym) i hybrydowym. Atutem będzie też możliwość doboru najlepszego, odpowiedniego silnika oraz steru strumieniowego ze wspomaganiami dla jak najlepszego manewrowania statkiem. Tak zainwestowane środki zwrócą się z czasem w toku eksploatacji systemu dzięki mniejszemu zużyciu paliwa a także utrzymania załóg i nowych jednostek.

Koszty budowy systemu

Ze względu na spełnienie przyjętych założeń i realia przeanalizowane w niniejszym „Studium...”

zarekomendowano do realizacji równoczesne przystąpienie do realizacji dwóch systemów: „pilotażowego” i „docelowego”. Uzasadnienie zawiera „Ramowy harmonogram zadań niezbędnych do utworzenia Wrocławskiego Tramwaju Wodnego”. Wynika z niego, że pierwszy z nich mógłby uruchomić tymczasową komunikację rzeczna po roku od momentu ogłoszenia konkursu ofert. Drugi mógłby rozpocząć wożenie pasażerów wg nowoczesnych, nigdzie nie spotykanych standardów najwcześniej po dwóch latach i trzech miesiącach. Na pewno uwzględniłby doświadczenia systemu pilotażowego. Porównanie kosztów budowy dwóch równoległych systemów zestawiono w tabeli. Wskazano też na konieczność rozpoczęcia niezbędnych uzgodnień formalno-prawnych dla uruchomienia systemu.

Partnerzy budowy systemu

Partnerzy wykonania i eksploatacji Wrocławskiego Tramwaju Wodnego ze względu na własność terenu:

1. **Regionalny Zarząd Gospodarki Wodnej we Wrocławiu** (grunt pod wodą płynącą, teren zalewowy, skarpy, budowle hydrotechniczne)
2. **Dolnośląski Zarząd Melioracji i Urządzeń Wodnych** (wałы przeciwpowodziowe)
3. **Zarząd Dróg i Komunikacji** (drogi, ulice, tereny dojazdowe do wałów i nabrzeży)
4. **Zarząd Zieleni Miejskiej** (tereny zielone przyległe do wałów i nabrzeży)
5. **Gmina Miejska Wrocław** (niektóre tereny przyległe do terenów zalewowych i nabrzeży).

Partnerzy wykonania i eksploatacji wrocławskiego tramwaju wodnego ze względu na bezpieczeństwo żeglugi:

- **Armatorzy jednostek**, których statki muszą spełniać wymogi Polskiego Rejestru Statków i innych instytucji a ich załogi muszą posiadać odpowiednie kwalifikacje – podlegając kontroli przez Urząd Żeglugi Śródlądowej.
- **Administrator rzeki (RZGW we Wrocławiu)**, który dba o utrzymanie właściwych parametrów drogi wodnej.
- **Wodne Ochotnicze Pogotowie Ratunkowe.**
- **Policja Wodna** (rzeczna).

Bezpieczeństwo pasażerów na lądzie zapewniają:

1. **Straż Miejska.**
 2. **Policja – Komendy Śródmieście i Stare Miasto.**
- Bezpieczeństwo pasażerów może zostać podniesione przez:**

1. **Zatrudnienie załóg znających specyfikę Śródmiejskiego Węzła Wodnego.**
2. **Wykorzystanie kamer do monitoringu rzeki** – przygotowywane przez Wydział Bezpieczeństwa i Zarządzania Kryzysowego Urzędu Miejskiego Wrocławia.

3. Wyznaczenie i wybudowanie przystani ratowniczej (np. przy pogotowiu ratunkowym na rzece Oławie) oraz zakup dla WOPR motorówki ratowniczej.
4. Oświetlenie stref dojścia do nabrzeży i wałów przeciwpowodziowych.
5. Oświetlenie stref dojścia do przystanków przez tereny zalewowe (po „ustabilizowaniu się” miejsc przystankowych).

Konsultanci Studium WTW

Zaproponowane rozwiązania merytoryczne „Studium...” konsultowali m.in:

- Dyrektor Dolnośląskiego Zarządu Melioracji i Urządzeń Wodnych we Wrocławiu;
- Dyrektor Urzędu Żeglugi Śródlądowej;
- Główny Specjalista, Koordynator ds. Żeglugowych w RZGW we Wrocławiu;
- Hydrotechnik, projektant, nadzorujący wykonanie przystani pasażerskich (min: przy Kąpielisku „Różanka”, hotelu „Wodnik”, także w Opolu, Chobieni i innych);
- Inspektor nadzoru ds. mechanicznych w Regionalnym Zarządzie Gospodarki Wodnej we Wrocławiu, absolwent Politechniki Wrocławskiej, kierunek transport i automatyka, specjalność konstrukcja i eksploatacja statków;
- Kapitan żeglugi śródlądowej, operator dźwigu pływającego na Odrze, absolwent Techni-

kum żeglugi Śródlądowej we Wrocławiu, pracownik Muzeum Odry w Fundacji Otwartego Muzeum Techniki;

- Konstruktor statków śródlądowych;
- Pełnomocnik Marszałka Województwa Dolnośląskiego ds. Odry – absolwent Politechniki Wrocławskiej, kierunek budownictwo wodne;
- Przewodniczący Zespołu opiniująco-doradczego ds. Zespołu Przyrodniczo-Krajobrazowego Parku Szczytnickiego;
- Rzeczoznawca Techniczny Żeglugi Śródlądowej, absolwent Technikum Żeglugi Śródlądowej we Wrocławiu;
- Specjalista ds. dokumentacji w Zarządzie Dróg i Komunikacji, absolwent Politechniki Wrocławskiej, kierunek budownictwo lądowe i wodne, specjalność inżynieria lądowa;
- Specjalista, ekspert znający system ścieżek rowerowych w Mieście i perspektywy poprawy stanu istniejącego a także możliwości przewozu rowerów w środkach transportu zbiorowego;
- Wykładowca na Wydziale Architektury Politechniki Wrocławskiej w Zakładzie Kształtowania Środowiska, Jeden z autorów „Projektu zarządzania zasobami środowiska miejskiego „WROCŁAWSKIE ZIELONE WYSPIY” (Wrocław 2003) oraz Projektu „Parku Milenijnego we Wrocławiu”.

Ryszard Majewicz

Władysław Chaszczowski

Jest dyrektorem wrocławskiego oddziału PTTK. W czasie nauki w Państwowej Szkole Technicznej Żeglugi Śródlądowej jednym z jego wykładowców był komandor Wróblewski. Komandor lubił ludzi swojej postury, którzy nadawali się i do czółgu i do samolotu.

Pan Władysław wspomina: „Gdy zdawałem egzamin aby otrzymać patent mechanika, Wróblewski zdecydował o przyznaniu mi patentu na 500 KM, czyli najwyższego możliwego.

Po szkole pracowałem w żegludze. Pływaliśmy bardzo dużo, kiedyś byliśmy tak zmęczeni, że mechanik zasnął w siłowni i nie dołał na czas oleju co spowodowało awarię. Byłem w bardzo zgranej załodze, udawało nam się przepłynąć w 9 dni z Wrocławia do Amsterdamu. Kiedyś przeprowadziliśmy załadunek 478 ton w 50 minut.

Później przeszedłem do Zjednoczenia Żeglugi. Przez 3 lata uczyłem locji i nawigacji w 2 klasie szkoły zasadniczej i 2 klasie technikum. Studia kończyłem na Akademii Ekonomicznej. Pisałem pracę związaną z żeglugą: „Organizacja przewozów na średnich trasach.” Po studiach pracowałem z komandorem Wróblewskim w jednym

pokoju. Po latach mnie nie poznał i zapytał: „A pan to kto?” Odpowiedziałem, że jestem oficerem flagowym komandora Wróblewskiego, a on na to: „Ale żeś się zmienił!”

Pracowałem w Komisji Genewskiej w europejskiej komisji gospodarczej. W czasie jednego



z wyjazdów jechał z nami naczelnik z Ministerstwa Komunikacji. Na lotnisku w Zurichu nagle zrobiło się poruszenie gdy celnicy prześwietlili jego walizkę i zobaczyli dziwny przedmiot, który przypominał im minę talerzową. Podszedłem do nich pytając o co chodzi. Okazało się, że były to tylko zapobiegliwie spakowane zapasy jedzenia – rondo z kaszą gryczaną.

Brałem udział w pracach komisji RWPG do spraw przewozu ładunków ponadgabarytowych. Gdy pierwszy raz leciałem do Moskwy, w naszej delegacji było 9 osób. Pewien pan z komisji planowania ostrzegł mnie żeby tam za dużo z nikim nie rozmawiał, bo zawsze pojawia się ktoś ze służb. Dopytywałem się po czym można takiego poznać. – Patrz na buty – powiedział mi – kto ma najbardziej rozczłapane buty ten jest z KGB. Faktycznie w czasie wizyty ktoś do mnie podszedł i zaczął mnie wypytywać, o to co robię, skąd jestem itp. Popatrzyłem na jego buty i też zacząłem go wypytywać, wtedy się ulotnił.

Zaprzyjaźniłem się z jednym panem z komisji planowania. Gdy wsiedliśmy do samolotu wewnętrznych linii rosyjskich (przepychając się łokciami) zacząłem żartować, że czasem jak stewardesa jest ładna, to pozwalają jej lądować. Kolega tak się wystraszył, po twardym doświadczeniu, że chciał potem wracać pociągiem z Odessy do Moskwy. Musiałem go długo przekonywać, że w Moskwie zawsze ląduje pierwszy pilot, stewardesy tylko czasem w Odessie.

Zakończyłem karierę w żegludze w czasach, gdy załogi wywalczyły sobie 180-godzinny miesiąc pracy. Był to, moim zdaniem, jeden z bardzo ważnych elementów upadku żeglugi. Władze niestety nie sprzyjały żegludze, doszło do wielu zaniedbań. Kiedyś mieliśmy na Odrze 8 mln ton przewozu rocznie. Potem nastąpiła degradacja drogi wodnej. To wielka strata."

rozmawiał Maciej Klim

Wybór koloru mostu

Zabytkowy, stalowy, nitowany most drogowy przez Odrę w Głogowie niedawno wymagał bieżącej konserwacji. Przy tej okazji władze miasta zwróciły się do mieszkańców z prośbą o wybór koloru, w jakim powinien zostać pomalowany. Na stronach internetowych urzędu ogłoszono referendum w tej sprawie. Wynik był jednoznaczny, przytłaczającą ilością głosów mieszkańcy opowiedzieli się za kolorem różowym. Demokratyczny wybór uszanowano.

Gdy „różowy” most zobaczył Kapitan „Nemo” – myślał, że stał się daltonistą. Ale nie! Także Uczestnicy Akademii Odrzańskiej pierwszego maja b.r. stwierdzili, że „most jest jakiś taki niedomalowany”. Po bliższej analizie wzrokowej stwierdzono ostatecznie: niektóre elementy mostu są pomalowane rzeczywiście na różowo ale niektóre – na fioletowo! Niedopatrzenie – czy oszczędność? A może zbiorowy daltonizm pracowników firmy malarskiej i inspektora nadzoru inwestorskiego?

Rozgorzała wokół tego problemu dyskusja kularowa objawiła przy okazji pewną „tajemnicę poliszynela”. Mianowicie, podobno, „internauci” umówili się między sobą – i dla „zgrywu” albo jak kto woli dla przysłowiowych „jaj”, jak jeden

maż zagłosowali na kolor różowy. Wybór koloru różowego był więc wynikiem tej umowy (zmoży?). Na otrzymany rezultat takich wyborów miał wpływ także brak grup umawiających się za głosowaniem na inny kolor oraz to, że pozostali (nie umawiający się z nikim) potraktowali referendum poważnie, więc rozrzut ich głosów na resztę kolorów był bardzo duży. Mimowolnie, internauci pokazali na konkretnym przykładzie – jak można wpływać na wyniki wyborów. Również demokratycznych. Ogłoszonych w dobrej wierze. Jak można manipulować głosami. I jak jest ważne, by w wyborach wzięli udział wszyscy uprawnieni.

Jest jeszcze jeden aspekt sprawy „różowości” mostu. Jak napisano w promowanej po raz pierwszy polskiej książki „Odra – Oder. Panorama europejskiej rzeki” (Karl Schlögel i Beata Halicka, Skórzyn 2008 r.): „Różowy most na Odrze [w Głogowie] nazwano Mostem Tolerancji”.

O tym wszystkim zaświadcza naocznie wnikliwy obserwator różnych kolorów demokratycznych wyborów a także różnych kolorów zabytkowych mostów

Kapitan „Nemo”

Korespondencje prosimy kierować na adres:

**H/P „Nadbór”, Górny awanport śluzy Szczytniki, 50-370 Wrocław, ul. Wybrzeże Wyspiańskiego 27
e-mail nadbor@pwr.wroc.pl; <http://www.nadbor.pwr.wroc.pl>. „Bractwo Mokrego Pokładu”**

Redaktor Stanisław Januszewski, red. techn. Marek Battek

Mecenasi Biuletynu: Carlsberg Polska SA, producent piwa „PIAST”; Odratrans S.A.; Fundacja Regionu Wałbrzyskiego; Regionalny Zarząd Gospodarki Wodnej Wrocław, PH „OLA” Sp. z o.o. Wrocław