

PROSTO Z POKŁADU



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

Biuletyn Nr 63

Rok VI

Listopad 2008 r.

Efekty rocznicowego spotkania

W minionym miesiącu obchodziliśmy 5-lecie pierwszego wydania „Prosto z Pokładu”. Nasze jubileuszowe spotkanie miało swoją część oficjalną na Politechnice Wrocławskiej i tradycyjne spotkanie na DP „Wróblin”. Zaprosiliśmy na nie osoby najbliższe sercu i sprawom którymi się zajmujemy. Przybyli także nasi koledzy z Bydgoszczy – Jurek Misztal i Franiu Manikowski – kolekcjonerzy pamiątek żeglugowych i sponsorzy przedsięwzięć związanych z żeglugą śródlądową w regionie, w którym dzieją się bardzo istotne, ważne dla śródlądzia wydarzenia. O tym –



coż takiego interesującego dzieje się w stolicy żeglugi śródlądowej nad Brdą i Wisłą – to wkrótce Jurek i Franek opublikują na łamach „Prosto z Pokładu”. My tymczasem pozostajemy w byłej stolicy żeglugi śródlądowej w Polsce – we Wrocławiu.

Dziękując przybyłym na nasze jubileuszowe spotkanie Gościom, Sympatykom oraz Siostram i Braciom w Bractwie, pragnę odnieść się do spraw poruszonych przez dyskutantów, a dotyczących:

- integracji środowiska wodniackiego,
- zachowania pamiątek, dokumentów po parowej i motorowej erze żeglugi śródlądowej na Odrze,
- rewitalizacji H/P Nadbór i barki Ż-2107,
- tramwaju wodnego dla Wrocławia.

Dzisiaj, kontynuując ostatni temat widzimy potrzebę zorganizowania przewozów statkami będącymi w posiadaniu armatorów/właścicieli statków, a także modelowego rozwiązania pracy tramwaju wodnego dla Wrocławskiego Węzła Wodnego. Zaprezentujemy materiał wyjścio-



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



„Wróblin” podczas przebudowy w 2001 r.

wy, jakim jest „Studium i koncepcja funkcjonalno-przestrzenna sieci komunikacji wodnej (tramwaju wodnego) na rzece Odrze we Wrocławiu: WROCLAWSKI TRAMWAJ WODNY – WTW” wykonanego w grudniu 2005 r. na zlecenie Wydziału Inwestycyjno-Technicznego Urzędu Miejskiego Wrocławia przez v-ce Prezesa Zarządu Fundacji Otwartego Muzeum Techniki Ryszarda Majewicza. Dziś robimy kolejny krok – zapraszamy zainteresowane strony do rozmów i dyskusji na temat utworzenia tramwaju wodnego. Poszukując optymalnego rozwiązania i proponujemy:

- zorganizować przewozy osób na WWW wg określonych zasad, uzgodnionego rozkładu jazdy itp. (dot. okresu przejściowego),
- poszukiwać rozwiązań docelowych (wzorce Europy Zachodniej i inne).

Proponowana przez Bractwo i FOTM współpraca winna doprowadzić do konsensusu w kwestii oceny przyjętych rozwiązań i ich wdrożenia w życie.

W pierwszej fazie, praktycznie bezinwestycyjnie – Zainteresowani w oparciu o posiadane statki, doprowadzają do regularnego uruchomienia przewozu osób. W tym konkretnym przypadku koszty obejmują:

- wyznaczenie i przygotowanie przystanków,
- zapewnienie pasażerom bezpiecznego do nich dojścia z lądu,
- objęcie przewozów odpowiednią informacją w środkach masowego przekazu,
- utrzymanie i eksploatacja linii.

Koszty mogą zostać pomniejszone dzięki:

- uzyskaniu dopłat do biletów dla przewoźnika zbiorowej komunikacji publicznej,
- uzyskaniu dofinansowania z Wojewódzkiego FOŚiGW we Wrocławiu,

- uzyskaniu dofinansowania z Gminnego FOŚiGW we Wrocławiu,
 - przygotowania dróg dojścia do przystanków przez administratorów terenów przyległych: RZGW, DZMiUW, Zieleni Miejskiej, ZDiUM, innych,
 - wypracowania sprzyjającego klimatu w mieście dla tego przedsięwzięcia, z pełną informacją o jej rozpoczęciu i powszechnej informacji o rozkładzie jazdy tramwaju wodnego.
- Drużga faza dotyczy działań w przyszłości, w zależności od zainteresowania Stron. Ważne dla drugiej fazy jest powodzenie przewozów w fazie pierwszej – i potrzeba ich rozwoju i unowocześniania:

- zaprojektowanie i budowa odpowiednich tramwajów wodnych lub ich zakup (vide Europa Zachodnia, Bydgoszcz i inne regiony kraju),
- eksploatacja tramwaju wodnego w ramach korporacji, bractwa czy innej organizacji.

Na dzisiejsze spotkanie zaprosiliśmy min: Marszałka Województwa Dolnośląskiego, Prezydenta Wrocławia, Dyrektorów: RZGW, DZMiUW, UŻŚ we Wrocławiu, Prezesa Wojewódzkiego FOŚiGW we Wrocławiu, właścicieli i armatorów statków pasażerskich z Wrocławia i Urazu, Prezesów, Właścicieli firm – potencjalnych inwestorów. Przedstawiając zaproszonym Gościom i Bractwu koncepcję tramwaju wodnego dla WWW pragniemy poznać ich opinie, uwagi, doświadczenia, które należałoby wykorzystać we współpracy dla realizacji wspólnego przedsięwzięcia.

Wrocław winien wykorzystać swoją szansę. Historycznie rzecz ujmując, jak bywało to dawniej, widzimy na wystawach, ilustracjach, w dokumentacji historycznej. Nawiązując do historii – pragniemy dostosowywać projekty do aktualnych potrzeb i możliwości.

Bractwo i FOMT działają przy otwartej kurtynie i zamierzają wspierać wszelkie inicjatywy w celu utworzenia Wrocławskiego Tramwaju Wodnego, włącznie z zabieganiem o środki finansowe na promocję Wrocławia, Jego tramwaju wodnego i rewitalizację zabytków techniki – między którymi będzie pływać.

Żywimy nadzieję, że dalsza odbudowa „Nadbora”, i barki Ż-2107 przebiegać będzie przy efektywnym udziale miasta. I oczywiście sponsorów, którym dziękujemy za dotychczasową pomoc materialną i finansową oraz prosimy o dalszą, gdyż bez nich nie ma mowy o ratowaniu zabytków. Od tego wszystkiego zależy też jak prędko popłyniemy „Nadborem” do Holandii.

Zbigniew Priebe, Ryszard Majewicz

TRAMWAJ – TRAMWAJ WODNY – WTW

Część szósta

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 lipcu 2007 r. na Wydziale Mechanicznym Politechniki Wrocławskiej student Adam Mżyk pod kierunkiem prof. dr hab. inż. Jana Kulczyka obronił 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 1/4 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 takich przystani – 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 kadłubie, cena zakupu 45 tys. £, zużycie paliwa: 8 dm³ / h. Drugi, to statek na 60 osób, rok budowy: 1978, o stalowym kadłubie, cena zakupu 65 tys. £, 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 pływają 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. Statek, w drodze z Bartoszowic do Hali Targowej cumować ma na Dąbiu (w sąsiedztwie akademików) oraz na Przystani

Szczytnickiej przy centrum akademickim Wrocławia. Przyspieszone rejsy mają służyć mieszkańcom Wielkiej Wyspy i umożliwić im szybki transport na uczelnie wyższe oraz do miejsc pracy i rozrywki w centrum miasta. Odbywać się będą co pół godziny w dni robocze, zaś w dni wolne tylko późnym wieczorem w zastępstwie linii, która kończy kursy około godziny 20. Spod Politechniki (przystań obok wschodniej bramy służy Szczytnickiej) korytem Starej Odry i Kanałem Miejskim kursują tramwaje wodne na Kleczków przez cały dzień, w dni robocze co 20 minut (tylko późnym wieczorem i wcześniej rano co 30 minut), zaś w dni wolne co pół godziny. Wybrane kursy na tej trasie są zsynchronizowane pod Politechniką z innymi liniami tramwajów wodnych. Planowane linie ponumerowano cyframi od 51 do 55. Do każdej linii opracowano szczegółowy rozkład rejsów w dni robocze i wolne. Statki pływają przez cały dzień, mniej więcej od 6 rano do 23. Każda z pięciu linii stanowi odrębny system transportowy – moduł. Rozkład jazdy zawiera rozliczne interakcje między modułami. Każdy z modułów może funkcjonować samoistnie. W ramach wdrażania systemu, warto zaplanować stopniowe jego uruchamianie – kolejno otwierane byłyby kolejne linie – trudno byłoby jednocześnie zbudować wszystkie przystanie i sprowadzić wszystkie potrzebne statki.

Autor wymienia koszty związane z funkcjonowaniem komunikacji wodnej dzieląc je na trzy rodzaje:

1. Koszty inwestycji – zakup nowej floty, bardzo znaczący ale mogący być przyczyną długiej żywotności floty.

2. Koszty eksploatacji.

3. Koszty zewnętrzne – społeczne, których zasady obliczania nie są jednoznacznie określone a które płacą osoby nie mające nic wspólnego z ich powstaniem. W Studium analizowane są wybrane (istotne) składniki kosztów związanych z eksploatacją: koszty paliwa, załogi oraz amortyzacji.

Największa (wynikająca z rozkładu rejsów) ilość statków obsługujących w jednym czasie trasy tramwaju wodnego we Wrocławiu wynosi 21. Gwarancję wysokiej niezawodności dałaby pewna liczba jednostek rezerwowych, dlatego uzasadniony wydaje się zakup 24 jednostek. Przykładowe ceny pozwalają jedynie oszacować zniżony koszt ich zakupu. Trudno też oczekiwać, aby udało się pozyskać 24 jednakowe statki w jednakowej cenie. Dla jednostki przeznaczonej dla 99 pasażerów koszt zakupu wyniósłby 6,113 mln zł. Dla jednostki na 60 pasażerów – 8,83 mln zł. Natomiast kupno nowego statku polskiej produkcji, przewożącego 110 pasażerów: 175000 £,

czyli około 1 mln zł za sztukę – cała flota kosztowałaby wtedy około 24 mln zł.

Koszt paliwa jest głównym kosztem eksploatacyjnym. W oparciu o rozkład rejsów określono łączny czas pracy silników dla wszystkich statków w dni robocze i w dni wolne. Na podstawie danych dotyczących średniego zużycia paliwa i aktualnej ceny oleju napędowego oszacowano zużycie i koszt paliwa w komunikacji wodnej dla różnych przypadków. W ciągu 9-miesięcznego sezonu żeglugowego w jednym roku kalendarzowym (dla wybranych statków – jak wyżej) zużycie paliwa określono odpowiednio na 535 806 l i 645 057 l. Koszt paliwa obliczono odpowiednio na 1 993 198 zł i 2 399 612 zł.

Na podstawie rozkładu rejsów określono też liczbę członków załóg potrzebnych do obsługi całego systemu, przy założeniu dwóch osób obsługujących jedną jednostkę w tym samym czasie. Zapotrzebowanie wynosi 109 pracowników. Przyjęto średnie wynagrodzenie w branży transportowej w południowo-zachodniej Polsce (2 400 zł brutto), co pozwoliło określić roczne koszty utrzymania załóg w wysokości 3,139 mln zł. Łączne koszty (razem z 7% amortyzacją) wynoszą odpowiednio (dla statków – jw.) 5,560 mln zł i 6,157 mln zł.

Wpływy z biletów określono przy założeniu, że każdy pasażer płaci równowartość biletu jednorazowego przy taryfie obowiązującej w chwili pisania pracy we wrocławskiej komunikacji miejskiej, t.j. 2 złote za bilet normalny i 1 złoty za bilet ulgowy), przy czym 40% pasażerów płaci pełną stawkę, 40% ma uprawnienia do ulg, zaś 20% może korzystać z komunikacji bezpłatnie. Przy założeniu 30 % średniego napełnienia statków tak obliczony wynik finansowy przedsiębiorstwa obsługującego system tramwajów wodnych wykazał deficyt (odpowiednio dla statków – j.w.) 56% i 76%. Nowobudowany system wymagałby więc dopłat z budżetu miasta w wysokości kilku milionów złotych rocznie, w zależności od średniego napełnienia statków. Osiągnięcie progu rentowności byłoby możliwe w przypadku bardzo dużych, średnich napełnień, przekraczających 70%. Tak duża frekwencja nie wydaje się możliwa do osiągnięcia. Wpływa na to głównie nierównomierność popytu – zróżnicowanie potrzeb na przewozy komunikacją zbiorową w zależności od pory dnia, dnia tygodnia, czy też rozpatrywanego odcinka, na którym przemieszczają się pasażerowie. Z drugiej strony deficyt komunikacji zbiorowej w mieście jest zjawiskiem naturalnym. Według budżetu Wrocławia na rok 2007 wydatki na transport zbiorowy wynoszą 285 mln zł, z czego tylko 132 mln zł pokrywanych jest ze sprzedaży biletów. Dotacje do komunika-

cji wodnej, w porównaniu do środków obecnie łożonych na transport publiczny, byłyby niewielkie i nie powinny być argumentem przeciwko istnieniu tramwajów wodnych.

W podsumowaniu pracy analiza SWOT określa:

1. **SILNE STRONY** – przewożenie pasażerów w wielu nowych relacjach dzięki rozbudowanemu węzłowi wodnemu, wysoka punktualność i niezawodność statków, środków transportu korzystnych dla miasta, przyjaznych dla środowiska, nie powiększających kongestii ulicznej, wysoka atrakcyjność turystyczna, duży komfort podróży – zapewnione miejsca siedzące i toalety.
2. **SŁABE STRONY** – bardzo niska, nieatrakcyjna prędkość komunikacyjna rzędu 6-9 km/h, mała zdolność przewozowa, znaczne oddalenie przystani od dużych skupisk mieszkańców zmniejszające atrakcyjność systemu transportowego, sezonowość (3 miesiące zimowej przerwy w żegludze), dość skomplikowany i kosztowny proces wdrażania systemu, konieczność przeprowadzenia modernizacji wybranych odcinków WWW (Kanału Miejskiego, Śródmiejskiego Węzła Wodnego).
3. **SZANSE** – to: strategia otwierania się Wrocławia na Odrę, zmiana obrazu rzeki w świadomości mieszkańców, wzrastający napływ turystów do miasta, wielkie imprezy masowe (EXPO, EURO 2012), wzrastające zainteresowanie rekreacyjnymi obszarami na peryferiach Wrocławia, budowa nowych osiedli mieszkaniowych nad Odrą i rozbudowa osiedli istniejących (na Kępie Mieszczkańskiej, Ołbinie, Maślicach, Osobowicach), budowa stadionu na Maślicach, rozbudowa Politechniki Wrocławskiej w rejonie ul. Na Grobli.
4. **ZAGROŻENIA** – duża nierównomierność popytu w określonych porach dnia, dniach lub na określonych odcinkach, powodująca nieoptymalność funkcjonowania, budowa tramwaju na Kozanów, zmniejszająca atrakcyjność tramwajów wodnych, brak zaangażowania decydentów w rozwój komunikacji wodnej, niedofinansowanie, słaba promocja, brak dbałości o infrastrukturę żegludową, degradacja szlaków żegludowych Wrocławskiego Węzła Wodnego, problemy z naborem pracowników do załóg obsługujących białą flotę.

Trudno przewidywać, czy zaproponowany w Studium system byłby optymalny i czy popyt na przewozy tramwajem wodnym uzasadniłby jego funkcjonowanie. Można jednak przyjąć, że uwarunkowania logistyczne do rozwoju takiego systemu są sprzyjające. Biała flota mogłaby przejąć około 1% przewożonych obecnie przez komu-

nikację miejską pasażerów i nie byłaby dla tramwajów i autobusów poważną konkurencją. Rozpatrywane dwie propozycje jednostek pływających pozwalają na porównanie wpływu różniących się parametrów (zużycia paliwa i pojemności) na łączne koszty eksploatacji całego systemu i osiągniętego wyniku finansowego. Trudno jednoznacznie odpowiedzieć na pytanie, który statek byłby lepszym wyborem. Jednostka przewożąca do 99 osób jest tańsza w zakupie i zużywa mniej paliwa oraz zabiera więcej osób na pokład. Statek jednak połowę miejsc ma na pokładzie i przebywający tam pasażerowie byliby narażeni na niekorzystne warunki atmosferyczne (choć miałyby pewne zalety w ciepłe dni). Poza tym jednostka jest starsza, zbudowana 56 lat temu. Rzutowałoby to na wizerunek komunikacji u mieszkańców – widok przestarzałego taboru mógłby zmniejszyć zainteresowanie tym sposobem podróżowania.

Rozwój infrastruktury transportowej Wrocławia nabiera tempa. Nic nie stoi na przeszkodzie, aby równoległe z czynnikami sprzyjającymi inwestycjom miejskim – wdrażać system pasażerskiej komunikacji wodnej, o której również od dawna się mówi. System ten, sam w sobie wymagający niewielkich nakładów w porównaniu do planowanych inwestycji komunikacyjnych, byłby najlepszym dowodem na istnienie symbiozy między Wrocławiem a Odrą. Oprócz licznych jego funkcji omówionych w studium, miałyby istotne znaczenie prestiżowe – zostałby opisany w przewodnikach turystycznych. Będąc czymś unikatowym sam w sobie mógłby stać się atrakcją na miarę weneckich tramwajów wodnych, moskiewskiego metra, czy kolejki podwieszanej w Wuppertal. Duża ilość ludzi na stanowiskach decyzyjnych, którym leży na sercu dobro Wrocławia i którzy lobbują za zacieśnianiem związków miasta z Odrą, pozwala myśleć z optymizmem o perspektywach rozwoju komunikacji wodnej w stolicy Dolnego Śląska i oczekiwać dnia, w którym na rzekę wypłyną pierwsze statki, świadczące regularne usługi transportowe.

Powyższy opis powstał dzięki uprzejmości prof. dr hab. inż. Jana Kulczyka z Wydziału Mechanicznego Politechniki Wrocławskiej, który poświęcił swój czas na chwilę rozmowy, okazał dyplomową pracę magisterską Adama Mżyka pt: „Studium identyfikacji logistycznego systemu transportu pasażerskiego w rejonie Wrocławskiego Węzła Wodnego” oraz udostępnił mi streszczenie tej pracy, z którego skorzystałem.

14 grudnia 2007 r. w auli Politechniki Śląskiej w Katowicach odbyła się po raz dziewiąty uroczystość wręczenia dorocznych nagród za prace naukowe i dyplomowe oraz monografie i

podręczniki w dziedzinie transportu, zgłoszone przez polskie wyższe uczelnie. Nagrody Ministra Infrastruktury wręczył prof. Mirosław Chaberek, podsekretarz stanu w Ministerstwie Infrastruktury. W kategorii dyplomowych prac magisterskich nagrodę otrzymał absolwent Wydziału Mechanicznego Politechniki Wrocławskiej mgr inż. Adam Mżyk za „Studium identyfikacji logistycznego systemu transportu pasażerskiego w rejonie Wrocławskiego Węzła Wodnego” (promotor: prof. dr hab. inż. Jan Kulczyk). Autor Stu-

dium uzasadnia zorganizowanie we Wrocławiu miejskiego transportu wodnego proponując lokalizację przystani i rozkład rejsów oraz przedstawiając analizę kosztów w zależności od rodzaju zastosowanych środków transportu. („Przełąd komunikacyjny”, Nr 1/2008 r.)

Zainteresowanych powstaniem jak najszybciej pierwszego w Polsce – WROCLAWSKIEGO TRAMWAJU WODNEGO (WTW) odsyłamy (kierujemy) do Prezydenta Miasta Wrocławia.

Ryszard Majewicz

Wrocławski Tramwaj Wodny. Wymogi bezpieczeństwa

Tramwaj wodny we Wrocławiu to temat, który podejmują niemal wszyscy kandydaci na eksponowane stanowiska w naszym mieście. Sądzę, że pamiętają oni czas, kiedy z inicjatywy i ze składek Towarzystwa Miłośników Wrocławia w stoczni Zacisze wybudowano statek pływający po dziś dzień po wrocławskich akwenach, który nosi nazwę *Kaczuszka*. Niestety hasło tramwaj wodny nie może się we Wrocławiu przebić gdyż według miejskich urzędników:

- tramwaj wodny nie poprawi układu komunikacyjnego miasta,
- sprawy statków nie należą do kompetencji miasta,
- Odra jest niebezpieczna.

Pomimo tych rzekomych trudności są miasta, które postawiły na tramwaj wodny. Ze swoich środków statki tzw tramwaju wodnego zakupi Bydgoszcz, swoją flotę buduje Nowa Sól. Inne miasta wspierają funkcjonowanie tramwaju wodnego są to m.in. Warszawa, Kraków. We Wrocławiu niegdyś zwanym małym Roterdamem nie wychodzi się poza deklaracje polityków, które nie mają swojego przełożenia nawet w planach rozwoju miasta.

Tym bardziej z entuzjazmem przyjmowana jest społeczna inicjatywa Fundacji Otwartego Muzeum Techniki i orędownika tego pomysłu Ryszarda Majewicza, aby siłami istniejących już wrocławskich firm armatorskich powołać do życia inicjatywę pod nazwą Wrocławski Tramwaj Wodny. Głównym zadaniem tzw. tramwaju wodnego nie powinna być poprawa układu komunikacyjnego w mieście chociaż ten czynnik nie jest bez znaczenia. Tramwaj wodny dzięki rozkładowi jazdy oraz przystankom położonym na przemian po przeciwległych brzegach rzeki może doskonale spełniać rolę uzupełniającą połączenia komunikacji miejskiej. W miejscach gdzie w mieście brakuje przepraw mostowych może pełnić rolę promu. Tramwaj wodny powinien mieć

przede wszystkim wpływ na promocje miasta. Tramwaj wodny to atrakcja turystyczna pozwalająca wodą przemieszczać się po wszystkich zakątkach miasta i poznawać je od strony wody zarówno mieszkańcom jaki i turystom. Dodatkowym atutem Wrocławia dla tramwaju wodnego są liczne nabrzeża i schody, które obecnie są zaniedbane. Niewielkim nakładem można je przystosować do potrzeb Wrocławskiego Tramwaju Wodnego.

Urząd Żeglugi Śródlądowej we Wrocławiu jest instytucją dbającą o bezpieczeństwo żeglugi śródlądowej na akwenach Wrocławskiego Węzła Wodnego. Są to drogi wodne, po których będzie pływał tramwaj wodny. Z tego powodu dla organizatorów przedsięwzięcia w tym armatorów wynikają pewne wymogi co do statku, załogi oraz akwenu po, którym poruszać się będzie statek.

Statek

Każdy obiekt pływający pod sztyldem Wrocławskiego Tramwaju Wodnego będzie statkiem¹. Statek, aby zostać dopuszczonym do ruchu, musi spełnić szereg warunków.

1. Statek podlega obowiązkowi wpisu do rejestru administracyjnego polskich statków żeglugi śródlądowej, prowadzonego przez dyrektorów urzędu żeglugi śródlądowej właściwych miejscowo dla portu macierzystego². Portem macierzystym statku jest miejsce stałego postoju statku³. Statek wpisany do rejestru oznacza się nazwą lub znakiem armatora, nazwą portu macierzystego i grupą liter rozpoznawczych kraju, w którym znajduje się port macierzysty statku⁴.
2. Statek wykreśla się z rejestru na wniosek armatora lub z urzędu, jeżeli utracił cechy urzędzenia pływającego, w razie zmiany przynależności państwowej lub zmiany portu macierzystego powodującej zmianę organu rejestrowego.

3. Statki przeznaczone m.in. do przewozów pasażerskich podlegają obowiązkowi pomiarowemu. Pomiar statku pasażerskiego polega na ustaleniu jego wyporności i wymiarów⁵. Nie dotyczy to statków przewożących do 12 osób.
4. Statek może być używany w żegludze śródlądowej, jeżeli odpowiada wymaganiom bezpieczeństwa w zakresie: budowy, jego stałych urządzeń i wyposażenia, właściwości manewrowych, ochrony wód, powietrza lub ochrony przed hałasem, warunków sanitarnych oraz bezpieczeństwa i higieny pracy, składu i kwalifikacji załogi⁶. Statek może być dopuszczony do żeglugi dopiero po uzyskaniu świadectwa zdolności żeglugowej stwierdzającego, że odpowiada on wymaganiom bezpieczeństwa żeglugi⁷.
5. Dla statków mających porty macierzysty we Wrocławiu świadectwo zdolności żeglugowej wystawia dyrektor urzędu żeglugi śródlądowej we Wrocławiu właściwy dla odrzańskiego portu macierzystego jednostki. Szczegółowo tę kwestię reguluje rozporządzenie ministra infrastruktury z 12 lipca 2002 r.⁸
6. Ścieki ze statków lub stałe nieczystości usuwa się do urządzenia odbiorczego na lądzie⁹. Statki nie posiadające urządzeń zabezpieczających wody przed zanieczyszczeniem, powinny być dostosowane do wymogu usuwania ścieków i innych zanieczyszczeń do urządzeń odbiorczych na lądzie.
7. Aby zostać dopuszczonym do żeglugi statek powinien spełniać odpowiednie wymogi techniczne i być odpowiednio wyposażony. Szczegółowo tę kwestię reguluje rozporządzenie z 14 marca 2003 r. w sprawie wymagań technicznych i wyposażenia statków żeglugi śródlądowej¹⁰.

Załoga statku

Statek musi posiadać załogę w składzie i o kwalifikacjach zapewniających bezpieczeństwo żeglugi.

1. Każdy członek załogi powinien mieć jeden z dokumentów poświadczających jego umiejętności. Dokumentami tymi są patent żeglarski, uprawniający do kierowania statkiem, patent mechanika statkowego, uprawniający do obsługi maszyn napędowych, świadectwo uprawniające do zajmowania innych stanowisk na statku¹¹.
2. Minimalny skład załogi, wykaz stanowisk w zależności od rodzaju statków, dróg wodnych i sytemu pracy oraz rodzaje i wzory patentów, świadectw, a także zakres wymagań egzaminacyjnych i praktyki pływania na statkach nie-

zbędnych do ich uzyskania, sposób wymiany dotychczasowych dokumentów kwalifikacyjnych regulują odpowiednie przepisy.

3. Załoga statku powinna posiadać także odpowiednie warunki zdrowotne. Tę kwestię szczegółowo reguluje rozporządzenie ministra zdrowia z 5 listopada 2003 r. w sprawie warunków zdrowotnych wymaganych od osób wykonujących pracę na statkach żeglugi śródlądowej¹².
4. Załoga statku ma obowiązek posiadania żeglarskiej książeczki pracy, stwierdzającej przebieg pracy na statkach żeglugi śródlądowej. Szczegółowo tę kwestię reguluje rozporządzenie ministra infrastruktury¹³.
5. Załoga, jest także odpowiedzialność za naruszenie przepisów żeglugowych lub przepisów dotyczących obsługi maszyn i urządzeń statku¹⁴.

Armator

Armatorem jest właściciel statku lub osoba, która uzyskała od właściciela tytuł prawny do władania statkiem we własnym imieniu¹⁵. Oznacza to, że armatorem jest nie tylko właściciela statku, ale także te osoby, które mają prawo do władania statkiem płynące z innych praw, np. umów dzierżawy, użyczenia. Armator w związku ze swoją znaczącą rolą w działalności posiada szereg obowiązków. Należą do nich:

1. Obowiązek złożenia wniosku o wpis statku do rejestru administracyjnego polskich statków żeglugi śródlądowej, którego powinien dokonać niezwłocznie, po wybudowaniu lub nabyciu statku w kraju, albo po przybyciu statku do kraju, w razie nabycia go za granicą. Do jego obowiązków należy także zgłaszanie każdej zmiany danych służących do rejestracji, a także składanie wniosku o wykreślenie jednostki z rejestru¹⁶. Szczegółowo tę kwestię reguluje rozporządzenie ministra infrastruktury¹⁷.
2. Wnioskowanie do polskiej instytucji klasyfikacyjnej o wydanie dla jego statku świadectwa pomiarowego. Armator w związku z tym jest zobowiązany m. in. do przedłożenia niezbędnej dokumentacji statku¹⁸.
3. Wnioskowanie do dyrektora urzędu żeglugi śródlądowej o wydanie lub dokonania zmian w świadectwie zdolności żeglugowej¹⁹.
4. Armator odpowiada za szkody wynikłe z winy załogi lub pilota w stosunku do osób trzecich²⁰.
5. Armator może uczestniczyć w prowadzonym przez dyrektora urzędu żeglugi śródlądowej postępowaniu w sprawie wypadku żeglugowego²¹.

Akwen żeglugowy

Jednymi z bardziej znaczących dla żeglugi śródlądowymi wodami powierzchniowymi są drogi wodne²². Droga wodną jest m.in. Odra oraz szlak boczny od śluzy Opatowice do śluzy Miejskiej. Prawa właścicielskie w stosunku do śródlądowych dróg wodnych wykonuje prezes krajowego zarządu gospodarki wodnej²³. Do jego obowiązków należy utrzymywanie wód polegające na:

1. zachowaniu lub odtworzeniu stanu ich dna lub brzegów, konserwacji lub remoncie istniejących budowli regulacyjnych, których celem jest zapewnienie swobodnego spływu wód, lodów, a także zapewnienie właściwych warunków korzystania z wody²⁴,
2. utrzymaniu w sposób zapewniający bezpieczną żeglugę przez dbałość
3. o należyty stan techniczny budowli i urządzeń hydrotechnicznych służących żegludze oraz ich właściwą obsługę, systematyczną poprawę warunków eksploatacyjnych odpowiednich do klasy drogi wodnej, oznakowanie nawigacyjne szlaku żeglownego, budowli i urządzeń hydrotechnicznych, przeszkód nawigacyjnych oraz budowli i linii przesyłowych krzyżujących się z drogą wodną²⁵.
4. Śródlądowe drogi wodne, w tym Odra, są drogami płatnymi. Opłaty pobierane są za korzystanie z dróg oraz urządzeń wodnych stanowiących własność Skarbu Państwa. Uiszczają się je m.in. za korzystanie ze śluz lub pochylni²⁶.
5. Obecnie ani Odra, ani pozostałe drogi wodne Wrocławskiego Węzła Wodnego nie stanowią dróg posiadających jednolite parametry.

Przepisy dotyczące dróg wodnych nie obejmują jednego z ważniejszych elementów odrzańskiej arterii komunikacyjnej, pomijają istotny element Wrocławskiego Węzła Wodnego, jakim jest Śródmiejski Węzeł Wodny. Ten najstarszy fragment wrocławskich dróg wodnych, jak żaden inny zasługuje na ujęcie go w wykazie dróg wodnych i nadanie mu parametrów drogi wodnej. Tu znajdują się dwie śluzy – Piaskowa i Mieszczkańska, liczne kamienne nabrzeża, schody, przystanie, urządzenia cumownicze. Akwen ten w pełni czyni zadość definicji śródlądowej drogi wodnej. Skutkiem nie objęcia tego odcinka Odry klasyfikacją śródlądowych dróg wodnych²⁷ będzie brak zobligowania przyszłych inwestorów do zachowania na drodze wodnej pewnych istotnych dla niej uwarunkowań. W konsekwencji dowolna rozbudowa tego odcinka rzeki może doprowadzić do utraty wielowiekowej funkcji, jedynej w swoim rodzaju, zabytkowego odcinka rzeki.

Powyżej przytoczone wymogi są doskonale znane wszystkim zawodowym użytkownikom dróg wodnych we Wrocławiu. Z pewnością wymogi te nie będą barierą dla powołania inicjatywy Wrocławskiego Tramwaju Wodnego, gdyż były i są przestrzegane przez zainteresowanych. Wydaje się, że obecnie istotnym problemem jest brak instytucji odpowiedzialnej za stan techniczny niektórych akwenów żeglugowych we Wrocławiu w tym Śródmiejskiego Węzła Wodnego. Sądzę, że w interesie bezpieczeństwa oraz standardów żeglugi powstająca pod nazwą Wrocławski Tramwaj Wodny inicjatywa powinna wszelkimi dostępnymi środkami zmierzać aby tzw. Śródmiejski Węzeł Wodny został wpisany do katalogu dróg wodnych.

Jan Pyś

¹ Art. 5 ust.1 pkt.1 ustawy z 21 grudnia 2000 o żegludze śródlądowej.

² Ibidem, art. 18.

³ Ibidem, art. 5 ust. 1 pkt. 4.

⁴ Ibidem, art. 21.

⁵ Art. 26 ust.1 i 2 ustawy z 21 grudnia 2000 o żegludze śródlądowej.

⁶ Ibidem, art. 27

⁷ Ibidem, art. 29 ust. 1-4.

⁸ Rozporządzenie w sprawie świadectw zdolności żeglugowej statków żeglugi śródlądowej, Dz.U. nr 137, poz. 1156.

⁹ Art. 48 ust.1 ustawy Prawo wodne.

¹⁰ Rozporządzenie Ministra Infrastruktury, Dz.U. nr 88, poz. 810.

¹¹ Art. 35 ustawy z 21 grudnia 2000 o żegludze śródlądowej.

¹² Dz.U. nr 199, poz. 1949.

¹³ Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z 8 maja 2002 w sprawie żeglarskiej książeczki członka załogi statku żeglugi śródlądowej, Dz.U. nr 70, poz. 651.

¹⁴ Art. 56 ustawy z 21 grudnia 2000 o żegludze śródlądowej.

¹⁵ Art. 5 ust.1 pkt. 2. ustawy z 21 grudnia 2000 o żegludze śródlądowej.

¹⁶ Ibidem, art. 19 ust. 2, art. 20 ust. 2, art. 22 pkt. 1.

¹⁷ Rozporządzenie z 23 stycznia 2003 r. w sprawie rejestru administracyjnego polskich statków żeglugi śródlądowej, Dz.U. nr 39, poz. 340.

¹⁸ Art. 26 ust.5 ustawy z 21 grudnia 2000 o żegludze śródlądowej oraz § 5 rozporządzenia Ministra Infrastruktury z 5 grudnia 2002 r. w sprawie pomiarów statków żeglugi śródlądowej, Dz.U. z 2003, nr 4, poz. 40.

¹⁹ Art. 29 ust. 5, art. 30 ust. 4 ustawy o żegludze śródlądowej

²⁰ Ibidem, art. 51 ust. 2.

²¹ Ibidem, art. 55 ust. 2.

²² Art. 66 ustawy Prawo wodne.

²³ Art. 11 Prawo wodne. Na podstawie art. 218 a Prawa wodnego do dnia 31 grudnia 2005 zadania Prezesa Krajowego Zarządu Gospodarki Wodnej wykonuje minister właściwy do spraw gospodarki wodnej, Dz.U. z 2003 nr 228, poz. 2259.

²⁴ Ibidem, art. 21 i 22.

²⁵ Art. 43 ust.1 i 5 ustawy z 21 grudnia 2000 o żegludze śródlądowej.

²⁶ Art. 143 i 151 ustawy Prawo wodne.

²⁷ Art. 66 ust. 2 ustawy Prawo wodne.

Podsumowanie sezonu żeglugowego 2008

Wisła zdobyta! Ostatnia dzika rzeka Europy, została ujarzmiona przez ludzi, którzy uwierzyli, że po kilkudziesięciu smutnych latach, na martwe wiślane szlaki może powrócić życie. I to jak atrakcyjne i nieprzewidywalne. Dziś Żegluga Wiślana, która zrodziła się w głowie Łukasza Krajewskiego, dobija szczęśliwie do brzegu, kończąc swój pierwszy sezon. Jej pasażerowie, którzy dali się zaciągnąć na jacht i przeżyć niezwykłą przygodę, są dowodem na to, że nie ma rzeczy niemożliwych i nie wartych, by przełamywać wszelkie stereotypy i uprzedzenia. Trzeba tylko mieć odwagę i wierzyć, że wciąż są ludzie, którzy wolą być odkrywcami, mierzącymi się z siłami przyrody, nie zaś tylko odbiorcami nudnych i powtarzalnych ofert biur podróży.

A tacy właśnie niestandardowi klienci przez te kilka miesięcy trafiali na jachty Żeglugi Wiślanej. Odważni i z fantazją. Byli to goście rozmaici; młodzi gniewni, których znudziły zorganizowane i schematyczne wycieczki; rodziny, które chciały wspólnie dokonać rzeczy niezwykłych, sięść za ster i pruć prosto przed siebie, kierując się swoją intuicją i zmysłami, wreszcie miłośnicy historii, pasjonaci zabytków, którzy płynąc bursztynowym szlakiem, mogli zajrzeć do warowni, zamków i spichlerzy wpisanych w dzieje Polski.

Przewrotny pomysł uruchomienia pasażerskiej żeglugi na rzece zapomnianej przez polityków i szarych ludzi, był szaleńczy. Gdy z końcem kwietnia jachty wyruszyły w dziewiczy rejs z Krakowa do Gdańska, miały sporo przeciwników i niedowiarków, którzy pukali się w głowę. Już wtedy jednak na pokład weszli ludzie, których skusił i rozgrzewał taki pomysł. Chcieli, wbrew wszelkim przesądom, spędzić czas na rzece, wiedząc że tak wspaniałych tras nie zobaczą z lądu. Po nich płynęli kolejni odkrywcy, którym nie straszny był wiatr, deszcz i żywioły. Każdy z nich miał szansę na spędzenie rejsu tak, jak mu się marzyło. Był czas dla wędkarzy i miłośników twierdz. Kąpiel dla prawdziwych wilków i szanty przy ognisku dla tych, co nie szczędzą głosu. Każdy dzień zaskakiwał. Raz nad łodziami wznosił się orzeł bielik, innym razem mijali siedliska bobrów, czy wyspy pełne ptactwa. Dobijali do twierdz, które znali z historii, Modlina, Gniewu, Malborka... Można je było jeszcze raz zdobyć, a to na rowerach, w które są wyposażone jachty, a to z profesjonalnymi przewodnikami. A po pełnym wrażeń dniu poleżeć na przepięknej wiślanej plaży, a wieczorem odwiedzić jedną z wielu świetnych knajpek z

klimatem. Żegluga okazała się fantastycznym pomysłem na spędzenie niesztampowych wakacji, zamieniła wielu ludzi w zdobywców i odkrywców, którzy siadają za sterem i próbują walczyć z przekorną naturą.

Szczęśliwie udało się zrealizować założony wcześniej harmonogram pływania po czterech wiślanych odcinakach: pomiędzy Krakowem, Sandomierzem, Warszawą, Toruniem i Gdańskiem. Udało się to pomimo wielu przeciwności losu i wątpliwości niedowiarków, którzy przewidywali rychłą plajtę przedsięwzięcia oraz wyjątkowej nieprzychylności natury. Prawie beznieżna, ciepła zima stała się powodem drastycznego obniżenia poziomu wód gruntowych, co było odczuwalne również na Wiśle. Te wyjątkowo trudne warunki żeglugowe sprawiły, że nie był to najlepszy rok na rozpoczęcie tego typu działalności. W konsekwencji, w połowie lipca, gdy poziomy wód wiślanych osiągnęły niespotykane od wielu lat, ekstremalnie niskie stany, została podjęta decyzja o zaprzestaniu pływania po dwóch górnych odcinkach rzeki i przerwaniu całej flotyli na trasę pomiędzy Warszawą, Toruniem i Gdańskiem. Z tego okresu dla wielu osób najbardziej niezapomniane będą sytuacje, kiedy to konieczne było przepychanie białych jachtów po piaszczystym wiślanym dnie. Takich atrakcji nie było mało, z czasem stawały się nawet uciążliwe, ale wielu z nich udało się uniknąć dzięki pomocy administratorów rzeki, a w szczególności szlakowych, którzy pomagali przeprowadzać łodzie przez najtrudniejsze fragmenty trasy i wskazywali najgłębszą drogę, często wbrew znakom ustawionym na brzegach, bądź pływających nad taflą wody.

Pomimo takich utrudnień i niemal kompletnego braku infrastruktury Żegluga Wiślana podczas swoich rejsów odwiedziła dwukrotnie Kraków i kilkakrotnie Gdańsk. W tym czasie działo się wiele, nawet bardzo: udział w Nocy Muzeów w Centralnym Muzeum Morskim w Gdańsku; w paradzie jachtów w tym samym mieście w ramach imprezy Baltic Sail; setki napotkanych na trasie ludzi i zaskarbiecie sobie sympatii wielu turystów. Prawdziwą frajdę mieli ci turyści, którzy towarzyszyli w wyprawie Wojciechowi Giełżyńskiemu. Ta nietuzinkowa postać, dziennikarz, publicysta, wyruszyła szlakiem wiślanym razem z flotyllą Łukasza Krajewskiego, tyle że łodzią wiosłową – hamburką. Była to jego powtórna Vistuliada, czyli podróż pod 28 latami, trasą od początku rzeki do jej ujścia. Czterotygodniowa wyprawa, rejestrowana na żywo w TV

Puls, była niezwykle wydarzeniem i dla autorów pomysłu, i dla gości Żeglugi. Wyprawa będzie opisana w książce Giełżyńskiego „Moja powtórna Vistuliada”.

Wrażenia gości Żeglugi były różne, ale zawsze pozytywne. Najlepszym komentarzem niech będą tutaj słowa jednego z uczestników rejsu: „Zobaczyliśmy niezwykłą, dziką rzekę – krajo-

brazy nas zachwyciły. Zwiedzane po drodze obiekty również zrobiły na nas wrażenie. Świat jest piękny, ale kto nie widział Polski, widział niewiele, a ten kto nie oglądał jej z Wisły – nie widział nic.”

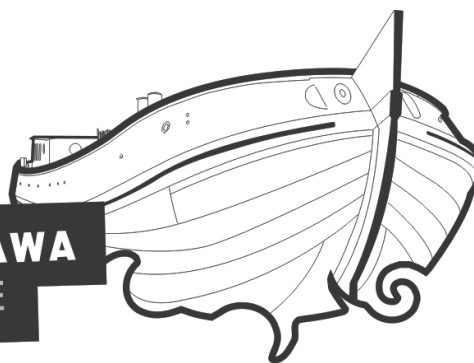
Pierwszy sezon Żeglugi Wiślanej kończy się. Wszyscy, którzy chcą przeżyć takie właśnie niesamowite przygody, zapraszamy na rejs za rok.

Rzeka – Miasto – Ludzie – wystawa inna niż wszystkie...



**rzeka •
miasto
• Ludzie**

**PŁYWAJĄCA WYSTAWA
NA STULETNIJ BARCE**



Odra płynie od wieków niezmiennym, leniwym nurtem. Jej koryto, na przestrzeni wieków, zmieniało się wielokrotnie na skutek susz, powodzi i działalności człowieka. Mieszkańcy Wrocławia od stuleci czerpali korzyści z bliskości Odry, ale również ponosili z tego powodu dotkliwe straty. Rzeką dała impuls do założenia na tych ziemiach grodu, który dzięki niej szybko wyrósł na silny ośrodek handlu i rzemiosła, znany nie tylko w regionie, ale i na kontynencie.

Odra jest dla Wrocławia osią miastotwórczą, wzdłuż której rozwijał się postęp cywilizacyjny i gospodarczy. Sukces ekonomiczny i kulturowy miasta od wieków był kształtowany przez rzekę i jej wody. Dziś, gdy zabezpieczenia techniczne chronią mieszkańców Nadodrza przed powodzią, a transport wodny podupadł, pojawia się niezwykle istotne pytanie o przyszłość rzeki, o jej rolę, o jej znaczenie dla miasta i jego mieszkańców. Wystawa ma sprowokować dyskusję o znaczeniu rzeki, o możliwościach jej wykorzystania i pokazać jej ponadregionalny charakter.

Wystawa jest zorganizowana dla mieszkańców Wrocławia i turystów odwiedzających miasto. Celem wystawy jest zaprezentowanie znaczenia rzeki (gospo-



darczego, kulturowego, historycznego) dla ludzi przybyłych na tereny Dolnego Śląska po II wojnie światowej. Miejszem wystawy jest barka „Złota Kaczka”, która w skutek zawirowań historii, dotarła z Holandii przez Gdańsk, Warszawę i Płock do Wrocławia. Na jej pokładzie przedstawiamy historie ludzi związanych z Odrą, statków, które pływały po jej wodach oraz ciekawych miejsc, z których część nieprzetwała do dziś. Opowieści te odnoszą się do lat 1945–1997.

Wystawa dotyka również współczesnych problemów Wrocławskiego Węzła Wodnego. Pokazuje sylwetki najciekawszych budowli hydrotechnicznych oraz portowych, wraz z ich lokalizacją na tkance miejskiej Wrocławia. Na dawnych planach i mapach miasta można prześledzić rozwój hydrowęzła Wrocławskiego oraz rozwój miasta na tle rzeki. Unikalne modele oraz makieła umożliwiają podziwianie obiektów odrzańskich w niecodziennej perspektywie.

Filmy dokumentalne zrealizowane na potrzeby wystawy przedstawiają m.in.: rozwój żeglugi śródlądowej we Wrocławiu – historia opowiedziana przez komandora Mieczysława Wróblewskiego, historię barki Złota Kaczka – film opatrzone komentarzem Benedykta Bysia oraz zbiór niepublikowanych materiałów archiwalnych TVP 3 na temat powodzi z 1997 r. Dodatkową



atrakcją są multimedialne gry oraz interaktywne eksponaty które w połączeniu z dźwiękami i falami Odry tworzą unikalny klimat z czasów gdy na rzece pływały pociągi holownicze.

Z ogromną przyjemnością i osobistą satysfakcją mam zaszczyt zaprosić wszystkich czytelników na wystawę Rzeką–Miasto–Ludzie, codziennie od 11 do 19 w terminie 10 października do 20 listopada. Wystawa zlokalizowana jest na Bulwarze Xawerego Dunikowskiego (przy moście Piaskowym).

Zapraszam serdecznie

Grzegorz Bakuliński

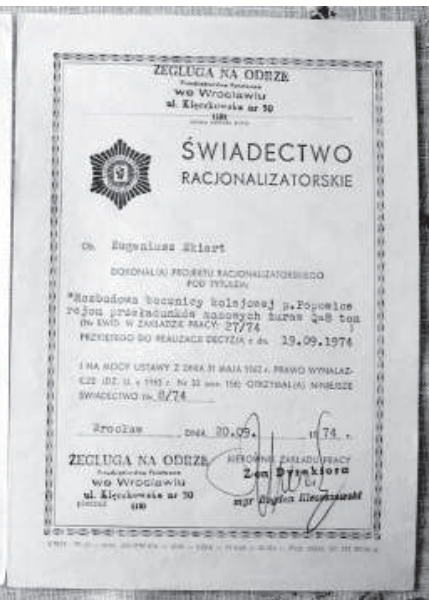
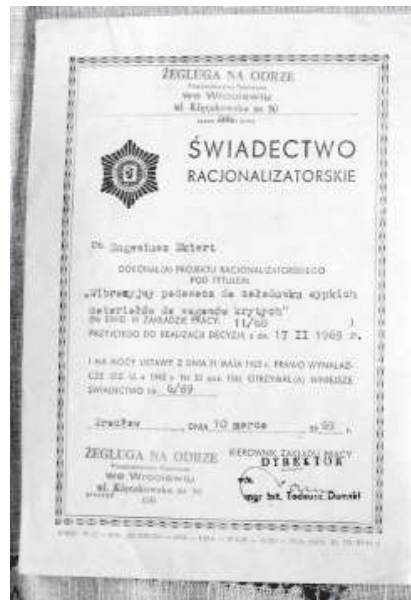
Eugeniusz Ekiert

Urodził się w 1929 r. w Galicji, w dolinie rzeki Strwiąż. Po przesunięciu granic Polski na zachód, jako 17 letni chłopak, osiedlił się w gminie Żarów. W niedługim czasie po załatwieniu formalności związanych z osiedleniem i zamieszkaniem podjął pracę w PKP na stacji Żarów. Po 4 latach pracy został powołany do odbycia zasadniczej służby wojskowej. Trwała aż 30 miesięcy. W 1952 r. na podstawie skierowania z jednostki wojskowej podjął pracę w firmie Żegluga na Odrze, we Wrocławiu.

Pan Eugeniusz tak wspomina tamte czasy:

Niektórzy mówili, że „trafiłem do smoluchów na obiad” – wyżywienie miałem zapewnione w stołówce razem z palaczami ze statków. Przedsiębiorstwo było zobowiązane do zapewnienia jedzenia, spania, umundurowania. Nie skorzystałem z zatrudnienia w załogach pływających. Zaproponowano mi pracę w zaopatrzeniu. Chodziło o zaopatrzenie techniczne dla portów, floty, administracji. Była to bardzo skomplikowana sprawa, bo brakowało wszystkiego. Praca wymagała dużego wysiłku. Nie było magazynów. Wiele statków wymagało remontów, brakowało części





zamiennych, każda śróbka była na wagę złota. Każdą rzecz trzeba było zdobywać. Trochę pomogło mi doświadczenie nabyte w wojsku, gdzie pracowałem w kwatermistrzostwie. Miałem więc już jakieś wyobrażenie o zaopatrzeniu.

W 1968 r. zaproponowano mi zmianę stanowiska. Rozpocząłem pracę jako kierownik Zespołu Portów Odry Środkowej. Dużo czasu poświęcałem pracy. Rosły potrzeby coraz większego przeładunku. Porty wymagały rozbudowy. W 1970 r. wykonaliśmy 1 mln ton przeładunku. Flota się rozwijała. W latach 80. osiągnęliśmy w podległych mi portach 2,5 mln ton przeładunku. Poza pracą, pewną rozrywką było też dla mnie śpiewanie w chórze. Tam poznałem też swą późniejszą żonę, która również pracowała w Żegludzie na Odrze. Z chórem wyjeżdżaliśmy na występy do wielu różnych miejscowości.

Bardzo dobrze wspominam współpracę z Włodzimierzem Chojnackim, który pełnił funkcje kierownicze w Żegludzie na Odrze. Dzięki jego

pomocy i zaangażowaniu mogliśmy realizować nasze plany i dokonać wielu inwestycji w portach Odry Środkowej. Włodek bardzo dużo zrobił. Dużo mu zawdzięczam. Doskonale się rozumieliśmy.

Zajmowałem się również wynalazczością. Otrzymałem od Urzędu Patentowego kilka świadectw autorskich o dokonaniu wynalazku. Wszystkie były związane z portami i przeładunkiem, zwłaszcza przeładunkiem materiałów sypkich. Było dla mnie dużą satysfakcją, że część tych pomysłów i usprawnień została wprowadzona w życie.

W Żegludzie na Odrze przepracowałem 43 lata. Po odejściu na emeryturę nadal pracowałem w mniejszym wymiarze godzin. Cieszyłem się z tego, że odchodząc na emeryturę mogłem patrzeć ludziom prosto w oczy. Także obecnie napotkani na ulicy dawni współpracownicy pozdrawiają mnie i wyrażają szacunek dla mojej pracy.

Rozmawiał Maciej Klim

Ostrava Techne 2008

W dniach 22–24 października odbył się VII Międzynarodowy Festiwal filmów i dokumentów telewizyjnych o zabytkach przemysłu. Tradycyjnie towarzyszyło mu międzynarodowe sympozjum, w tym roku dedykowane ochronie dziedzictwa technicznego i możliwości jego nowego wykorzystania. Dom Kultury „Pokład” w Ostrawie-Porubie i dr Jan Rywik, inicjator tych przedsięwzięć, akcentował przy tym, że ochrona dziedzictwa przemysłowego stanowić może wdzięczne pole współpracy międzynarodowej i aktywizacji lokalnych społeczności, także dzięki

kryjącemu się tutaj potencjałowi służącemu rozwojowi ruchu turystycznego.

Ze strony Fundacji zaprezentowano bogaty blok wystąpień, autorstwa Stanisława Januszewskiego (zabytki techniki w gazowniach Polski), Ryszarda Majewicza (dziedzictwo Wrocławskiego Węzła Wodnego), Andrzeja Wilka (ochrona zabytków w cukrowniach Dolnego Śląska), Marka Mrozewicza (zabytkowe urządzenia hydrauliczne w dawnych zakładach Norblina w Warszawie), Sławomira Łotysza (ochrona reliktów architektury transportowej w Nowym Jorku), a także



Z prawej Arkadiusz Gola

studentów, członków Międzywydziałowego Studenckiego Koła Naukowego PWr „Ochrony zabytków techniki HP Nadbor” i Słuchaczy Letniej Szkoły Ochrony Dziedzictwa Przemysłowego FOMT: Marcina Grucy, Pawła Judy, Marka Prokopowicza, Grzegorza Rosińskiego. Prezentowali wyniki swych studiów traktujących o radioodbiornika dzierzoniowskiej DIORY, kopalnianej maszynie wyciągowej szybu Jan w Nowej Rudzie-Słupcu z 1936 r., budowie drezyn dla Sowio-górskiego Muzeum Techniki i możliwościach zagospodarowania porzuconych przez PKP linii kolejowych dla rekreacji i turystyki, o zabytkach przemysłu i techniki Ścinawy.

Festiwalowi towarzyszyła wystawa fotografii Arkadiusza Goli przybliżająca współczesny dzień śląskiego górnika i klimaty regionu, którego tradycyjny przemysł, przez lata stanowiący znaczący czynnik kulturotwórczy, na oczach naszego pokolenia odchodzi w niepamięć.

Innym wydarzeniem był wieczorny pokaz sztuki wrocławskiej grupy Performance, prowadzony na ostravskim rynku, grupy z rekomendacji Fundacji Otwartego Muzeum Techniki, od dwu lat obecnej na Festiwalu.

Spotkanie Ostravskie stanowiło również okazję wejrzenia w problemy ochrony zabytków przemysłu Czech i inicjatyw rozwijanych w Ostrawie na rzecz turystyki industrialnej. Cztery lata temu w centrum miasta stworzono tutaj „Miniuni”, w pigułce prezentujący najwspanialsze budowle świata. Spacer w 1,5-hektarowym parku odsłania przed nami ponad 30 imponujących modeli wykonanych w skali 1:25. To m.in. cuda świata starożytnego – piramida Cheopsa, wiszące ogrody Semiramidy, świątynia Halikarnasu, ateński Akropol, latarnia morska Aleksandrii, a dalej krzywa wieża Pizy, praski ratusz ze słynną wieżą zegarową, ostravski szyb „Ludwik” i imponująca miniatura paryskiej wieży Eiffla. Znajdujemy tutaj także polonika: warszawski zamek królewski, krakowskie Sukiennice, gdań-



Miniuni – Ateny-Akropol

ski żuraw i wiele modeli najwspanialszych katedr świata. Tę najnowszą atrakcją turystyczną Ostrawy odwiedza corocznie ponad 30 tysięcy osób, dzieci i dorosłych.

Odwiedziliśmy również dawną szlifiernię kryształów „Karolinkę” liczącą sobie już 150 lat. Od kilku lat nie prowadzi się już tutaj wytopu szkła. Utrzymano jedynie oddział zdobienia, kooperującym z innymi czeskimi hutami szkła, o dziwo utrzymanymi – inaczej aniżeli na Dolnym Śląsku, gdzie z podziwu godną zaciętością zlikwidowano hutę Julia i hutę Violetta. Karolinka to jeden ze znaków firmowych czeskiej tradycji szklarstwa. Przed kilku laty zmodernizowany, ale wciąż posługujący się tradycyjnym zdobnictwem, o uznanej w świecie marce. Ogromne wrażenie wywołuje połączenie współczesnych technik komputerowych, z automatami i liniami mechanicznego zdobienia i trawienia wzorów, korzeniami tkwiącymi w technologiach sprzed dwu stuleci.



Praca nad gobelinem

Wyjątkowym było spotkanie z jedyną już w Republice Czeskiej morawską manufakturą gobelinów w Zašovie k/Valašské Meziříči. Zatrudnia ledwie 16 osób, wciąż pracujących na krosnach o XIX-wiecznym rodowodzie. Operuje się tutaj nie tylko tradycyjnymi czy współczesnymi technikami czy wzornictwem. Prowadzi się również wyjątkową pracownię konserwacji XVII-wiecznych gobelinów. Warsztat ten powstał w 1898 r. z inicjatywy Rudolfa Schlattauera, absolwenta wiedeńskiej Akademii Sztuk Pięknych, który wiedzę w przedmiocie wyrobu tapet tekstylnych, gobelinów, dywanów i użytkowych tkanin pokryciowych czerpał również ze studiów i praktyk w wielu ośrodkach Europy i Skandynawii. Z przełomem XIX/XX w. jego gobeliny, których tradycyjne wzornictwo wyrażano również językiem secesji święciły tryumfy na wielu krajowych i międzynarodowych wystawach rzemiosła i przemysłu, w tym i na paryskich Wystawach Sztuki, na wystawach Powszechnych w Mediolanie i Expo 1958 w Brukseli. W Moraw-

skiej Manufakturze pracowało wielu znakomitych artystów i architektów. Ich dzieła w stylu art deco czy później funkcjonalizmu, czerpiąc i rozwijając różne techniki składają się na kanon czeskiej i europejskiej sztuki dekoracyjnej. Manufaktura utrzymuje swą znaczącą pozycję i dzisiaj, kierowana przez wybitnego artystę Jana T. Stryčka.

Spotkanie z archaicznymi, zamierającymi już w Europie umiejętnościami i zawodami, utrzymanymi w Karolinie czy w Morawskiej Manufakturze Gobelinów, zawsze niesie z sobą potężny ładunek refleksji. Okazuje się przy tym, że droga przed nimi nie jest jeszcze zamknięta, że skutecznie potrafią bronić się przed naporem czasu, że w nasz zunifikowany świat potrafią wnieść promyk wartości ponadczasowej, odkrywający przed nami i talenty człowieka i przestrzeń kulturową, w jakiej przychodzi mu żyć i działać.

Stanisław Januszewski

Radni Dzierżoniowa w parowozowni

6 października 31 sesja Rady Miejskiej Dzierżoniowa V kadencji rozpoczęła się o godz. 9,30 w Sowiogórskim Muzeum Techniki. Rada Miejska in corpore poświęciła uwagę problematyce budowanego od 2003 r. Sowiogórskiego Muzeum Techniki i przysposabianiem do nowej roli zabytkowych parowozowni miasta. Żywe zainteresowanie wzbudziła kolekcja zabytków w parowozowni eksponowanych a także zakres prac wykonanych przez Fundację Otwartego Muzeum Techniki dla utrzymania i właściwej eksploatacji zrujnowanych, jeszcze nie tak dawno, obiektów.

Było to dla nas znaczące wydarzenie, tym bardziej, że uwadze Rady Miejskiej Dzierżoni-

wa, życzliwości Jej przewodniczącego oraz burmistrza miasta zawdzięczamy dokonania jakimi możemy się dzisiaj w Dzierżoniowie chwalić. Bez wsparcia moralnego, a nie ukrywajmy również finansowego, nie bylibyśmy w stanie stworzyć tutaj podstawy kreowania przestrzennego muzeum obszaru cywilizacyjnego Gór Sowich. Podstawy to mocne słowo, wciąż bowiem więcej zadań przed nami.

Mamy nadzieję, że spotkanie Radnych miasta z parowozownią, nie pierwsze zresztą, chociaż poprzednie nie były tak zobowiązujące sprzyjać będzie rozwojowi tej placówki, która myślę, chociaż jeszcze raczkująca – to już wpisa-



Radni w parowozowni



Pan Henryk Smolny – przewodniczący Rady Miasta

na w pejzaż miasta. Mam nadzieję, że Rada Miasta nadal będzie nam matkowała, że doprowadzi do tego aby Zakład Gospodarowania Nieruchomościami PKP, po pięciu latach mitrżenia – co prawda w nader sympatycznych klimatach – przekazał parowozownie dzierzoniowskie Gmi-

nie. To niewątpliwie stanie się krokiem znaczącym na drodze ochrony dziedzictwa technicznego miasta i regionu. Tego też Radzie Miasta serdecznie życzymy.

Anna Broniewska

Czy maszyny mają duszę?

To pytanie bezustannie towarzyszyło uczestnikom tegorocznej Międzynarodowej Konferencji Konserwatorskiej "Problemy muzeów związane z zachowaniem i konserwacją zbiorów", której miejscem było Narodowe Muzeum Rolnictwa i Przemysłu Rolno-Spożywczego w Szreniawie k/ Poznania. Z jednej strony uwagę poświęcano ochronie zabytkowych dzieł kultury, z drugiej zaś konserwacji zachowawczej i kreacji konserwatorskiej zabytków techniki, nie tylko tych związanych ze sferą rolnictwa czy przemysłu rolno-spożywczego. Zrozumiałe to o tyle, że sięganie ku doświadczeniom ochrony zabytków techniki górniczej, metalurgii, budownictwa lądowego, lotnictwa w końcu ma swój walor interdyscyplinarny, a problemy konserwacji metalu czy drewna, czy też rewitalizacji dzieł budownictwa czy zespołów postindustrialnych wspólne są historykom techniki różnych wyspecjalizowanych dziedzin, podobnie konserwatorom zabytków. Najciekawsze efekty zyskuje się przy tym na styku różnych specjalności i różnych doświadczeń.

Soeren Bollman z Frankfurtu mówił o Parku kulturowym Duisburg-Nord, który wykreowano na gruzach gigantycznej huty von Thyssena, ruinę przemysłową przekształcając w kulturowe miejsce wrażeń i obiekt tożsamości lokalnej. Stanisław Januszewski dokonał z kolei przeglądu stanu zasobu zabytkowego w gazowniach wę-

glowych Polski i form jego ochrony. Agnieszka Kasprzak-Miller z Biura Stołecznego Konserwatora Zabytków opowiedziała o konserwatorskiej kreacji wiaduktu Markiewicza w Warszawie. Zbigniew Nowosielski z Fundacji Rozwoju Pojazdów i Maszyn Roboczych w Warszawie przedstawił algorytm odbudowy polskiego czołgu rozpoznawczego TK-S z 1935 r., zwieńczony sukcesem. Jan Świech z Uniwersytetu Jagiellońskiego w rzeczy o wiatrakach wielkopolskich zwrócił uwagę, że troszcząc się o zachowanie obiektów postindustrialnych pamiętać winniśmy nie tylko o materii, ale całym, niezwykle złożonym kontekście kulturowym jej towarzyszącym.

O problemach konserwacji drewna mówił Dominik Mączyński (KOBiDZ Warszawa), Ali-





cja Kuberka (MKiDN), Patrycja Hochmańska i Magdalena Zborowska (Uniwersytet Przyrodniczy, Poznań). Konserwacja kamienia stanowiła przedmiot rozważań Saby Figurniak i Andreasa Billetra. Prace w metalu dominowały nie tylko w wystąpieniu Z. Nowosielskiego ale również w prezentacjach Tomasza Dzikowskiego z Muzeum Wsi Kieleckiej i Krzysztofa Mroczkowskiego z krakowskiego Muzeum Lotnictwa, który przedstawił z kolei proces odbudowy samolotu Sopwith F1 Camel z czasu I wojny światowej.

Interesujących wystąpień i dyskusji, także z udziałem gości z Estonii, Czech, Słowacji, Litwy było więcej. Muzeum Rolnictwa w Szreniawie stanowiło znakomitą ich oprawę, ze swą bogatą lekcją maszyn rolniczych, silników parowych, lokomobili, którym wysiłek konserwatorów przywrócił sprawność i duszę.

Konferencja szreniawska, prowadzona od lat wysiłkiem dyrektora Jana Maćkowiaka, stanowi ważną i wyjątkową w Polsce inicjatywę na polu kształcenia kadr konserwatorskich. Znakomicie przygotowana i prowadzona, każdorazowo pozostawia po sobie wiele niezapomnianych wrażeń.

Stanisław Januszewski

Ogólnopolskie Forum Konserwatorskie

Ogólnopolskie Forum Konserwatorskie miało miejsce w Toruniu, 17 września. Toruń od lat cieszy się pozycją najsilniejszego w Polsce ośrodka sztuki konserwacji zabytków. Udział Fundacji w tegorocznym spotkaniu wiązał się z naszą chęcią zaprezentowania dostojnemu gronu konserwatorów zabytków Polski wypracowanej przez Fundację koncepcji ochrony materialnych



dokumentów dziedzictwa przemysłowego i technicznego funkcjonujących na postindustrialnym obszarze Warszawy, na obszarze upadłej w 1982 r. Walcowni Metali „Warszawa”, zasadzonej od 1945 r. na zespole – jakże mocno w tradycję przemysłowe Polski wpisanych – zakładów Norblina. Nowa szansa na wdrożenie skutecznych programów ochrony utrzymanych tutaj po dziś dzień unikatowych linii technologicznych odlewni, tłoczni i ciągarni prętów i rur z metali kolorowych zrodziły się całkiem niedawno, w 2007 r. gdy zwarty zespół postindustrialny zyskał nowego właściciela. Spółka Alm-Dom pragnie stworzyć tutaj nową przestrzeń publiczną, a Fundacja włączyła się w zainicjowany przez nią proces poszukiwana pożądanym społecznie programów, udanie wpisujących dzieła kultury technicznej w nowe struktury architektoniczne. To frapujące doświadczenie, które wnieść może w krajobraz kulturowy Warszawy miejsce wyjątkowe, miejsce w którym przeszłość spotka się z

przyszłością, miejsce żywe, tętniące życiem, w miejsce mityczne, w którym kultura spotka się z przedsiębiorczością. Mówimy dzisiaj o kreowaniu na tym obszarze Warszawskiego Otwartego Muzeum Techniki. Na ile zdołamy rozwinąć na-

sze i europejskie w tym względzie doświadczenia – czas pokaże.

Stanisław Januszewski

Sprawozdanie z konferencji „Urbanizacja nadbrzeży miast – oblicze rzeki, które łączy” Wrocław, 24 października 2008 r.

Trzecią już Konferencję z cyklu: „Spotkajmy się nad Odrą” zorganizowali: Urząd Miejski Wrocławia i Urząd Marszałkowski Województwa Dolnośląskiego przy współdziałaniu SARP-u i Prosympatyk-a, zapraszając przedstawicieli najważniejszych instytucji mających w kręgu swoich obowiązków lub zainteresowań rzekę Odrę. W Sali Sesyjnej Rady Miejskiej Wrocławia zaproszeni goście mogli wysłuchać dwunastu prezentacji i referatów. Zabrakło wśród nich głosów RZGW (z planami przebudowy WWW), FOMT (ze statutowym Otwartym Muzeum Techniki nad Odrą), Fundacji „HOBBIT” (z projektem mariny na sąsiednim Zimowisku). Tak jak na poprzednich konferencjach nie zaplanowano czasu na pytania i dyskusję.

Wśród prelegentów dominowali architekci, urbaniści, developerzy i urzędnicy miejscy Wrocławia, Poznania, Bydgoszczy i Szczecina. Przedstawili dokonania i plany urbanistyczne terenów nadrzecznych tych miast. Często nawiązywali do osiągnięć europejskich i światowych. Dzielili się „kuchnią” procedur zmierzających do przekształcania nadrzecznych terenów (głównie poprzemysłowych) na budowlane. Część z tych planów i wizualizacji możemy oglądać na (towarzyszącej Konferencji) wystawie na ulicy Oławskiej. W przeglądzie planów przebudowy terenów przyrzecznych we Wrocławiu zwracają uwagę tereny o lokalizacji w międzywałach („Osiedle na wodzie z mariną”) i na zawalu – na terenie potencjalnie zalewowym. Jakkolwiek lokowanie na dotychczasowych zimowiskach statków jest naturalne, to osiedli mieszkaniowych (domów pływających na wodzie) – dość kontrowersyjne, a nawet ryzykowne. Wszak jest to teren przepływu nie tylko wód powodziowych, ale także pochodu lodów! Nikt nie wskazał miejsc odstawiania pływających domów na wodzie w razie takiej ewentualności. Wobec kurczących się miejsc portowych, nie mają na to szans nawet statki. Przedstawiony teren po d. ZNTK położony na zawalu (a więc potencjalnie zagrożony zalaniem) stanie się jeszcze bardziej zagrożony w związku z planami wykorzystania Kanału Miejskiego do

przepuszczania wód powodziowych. Powinno się ten fakt uwzględnić w planach urbanistycznych. Proponowałem kiedyś aby przeznaczyć go dla ludzi, którzy autentycznie chcą żyć blisko wody. Stworzyć tu wewnątrzsiedlowy port dla łodzi motorowych i żaglówek – rynek wodny, kameralną marinę dla mieszkańców, stanowiącą centrum tego miejsca, gdzie też mogłyby przezimować niektóre małe jednostki z innych, bardziej zagrożonych akwenów. Tym bardziej, że sprzyja temu budowa geologiczna po starorzeczach. Nabrzeże południowe Kanału Miejskiego stanie się otwarte na rzekę (poprzez planowane rozebranie wału p-powodziowego), ale powinno być zaopatrzone w „gniazda” dla przenośnych elementów ściany p-powodziowej, ustawianej przy prognozie wielkiej wody dla Wrocławia. Podobne uwagi można by zgłaszać do każdego z prezentowanych planów. Może więc i dobrze, że organizatorzy nie przewidzieli czasu na dyskusję. Nie zmieszczono by się w zaplanowanym od 8:30 do 14:00 czasie Konferencji.

Nie zdefiniowano – wbrew zapowiedziom programu – „wrocławskiego stylu” w urbanizacji nabrzeży i terenów przyrzecznych. Za to wyraźnie można było dostrzec „styl bydgoski” (Stanisław Wroński „Przywracanie nadrzecznej tożsamości ...”), czyli kompleksowość działań urbanistycznych osadzonych na rzece, jako drodze wodnej E70 Berlin-Kaliningrad. Do tych działań należy m.in. bydgoski tramwaj wodny, pływający regularnie już od kilku sezonów! Obecnie miasto zakupiło 2 nowe statki „solarne! Zamierza też zrekonstruować barkę „berlinkę” oraz doprowadzić do regularnego połączenia wodnego między Bydgoszczą a Toruniem! Z perspektywy dotychczasowych działań we Wrocławiu – Bydgoszczanom tylko pogratulować, trzymać kciuki za dalsze (planowane) sukcesy i życzyć dotychczasowej wytrwałości i konsekwencji w ich realizacji. Zwracano uwagę na konieczność żmudnego porozumiewania się na rzecz danego projektu, a następnie konsekwentnego wdrażania – wreszcie – konieczności monitorowania wykonanych projektów po oddaniu do użytku, celem ich dosko-

nalenia (znakomity wykład Izabeli Mironowicz, „Do kogo należy miasto?”). Wyróżniała się też prezentacja: „Kładki piesze dla usprawniania miast, światowe trendy i polskie osiągnięcia” Jana Biliszczuka, który nie tylko pokazał nam najciekawsze przykłady, ale zwrócił uwagę na fakt, że najnowszym trendem są konstrukcje z drewna klejonego, a jako Polacy, „w konstrukcjach kładkowych jesteśmy dziesiątą potęgą świata”. Dowodem – najbliższa międzynarodowa konferencja kładkowa odbędzie się we Wrocławiu. Czekamy też w najbliższym czasie do zrealizowania kilka tysięcy konstrukcji mostowych (np. przy programie budowy autostrad). Tymczasem Premier rozmawia na ten temat z szefami firm chińskich – a nie polskich, może dlatego, że Chińczycy są sprawniejsi w gradzeniach placów pracy drutem kolczastym. Zdefiniowano i rozwinięto pojęcie: „fronty wodne.

„Styl szczeciński” zaprezentował Janusz Nekanda-Trepka. Jest to styl poszukujący i zapatrzony na osiągnięcia Bydgoszczy. Jest to trudne ponieważ 24% powierzchni Szczecina, to woda, na lądzie zaś są 3 puszce i 100 ha terenów portowych i poportowych (dla porównania Hamburg ma 50 ha). Poszukiwanie trwa od co najmniej 15 lat. Znalazły się w tym nurcie poszukiwań słynne Regaty – czyli zlot najpiękniejszych żaglowców świata. Prelegent wini za brak sukcesów Szczecina też fakt, że nasz Kraj nie ma nie tylko polityki rzecznej, śródlądowej ale przede wszystkim – morskiej. Oczywiście takie miasto jak Szczecin musi się podporządkować bezpieczeń-

stwu powodziowemu na wzór Holendrów, którzy od wieków to wiedzą – ucząc się na własnych błędach.

Konferencja powieliała więc dotychczasowe błędy: prezentacje i wykłady „ex cathedra”, nie planowanie pytań do prelegentów i nie uwzględnienie dyskusji z wymianą poglądów zaproszonych, i licznie przybyłych przedstawicieli większości instytucji odrzańskich.

Znalazły się jednak liczne pozytywy. Zaliczam do nich, min: wysoki, profesjonalny poziom prezentacji wizualnych (Piotr Janelli „pro-Sympatyk”: „Nadbrzeżna Zabudowa Kurtynowa i Oazy wrocławskie” – wręcz wzorowy), wysoka znajomość terminologii dziedzin: gospodarki wodnej, hydrologii, hydrotechniki, nazw geograficznych Wrocławskiego Węzła Wodnego – i zawsze stosowana zgodnie z definicją przedmiotu, częsta obecność przystanków tramwaju wodnego w opisywanych przedsięwzięciach, nowość w postaci ankiety adresowanej do zaproszonych gości (wypełniłem ją skrupulatnie i nie anonimowo). Można było w przerwach liczyć – jak zwykle – na dobrą kawę i herbatę. Sprzyja to wymianie informacji i zacieśnianiu kontaktów pomiędzy uczestnikami Konferencji. Jej kuluary, to jedna z niewielu okazji aby się w gronie sympatyków rzek i nabrzeży spotkać. Pozostał niedosyt wymiany poglądów, doświadczeń, przemysłów. Przydałaby się podobna konferencja, ale o charakterze czysto roboczym, otwarta na wszystkie środowiska zainteresowane tematem – rzeką.

Ryszard Majewicz
Fundacja Otwartego Muzeum Techniki

Urbaniści i architekci wrocławscy o nabrzeżach miasta. Czyli nad rzeką bez rzeki

Nasze Miasto zmienia się. Wrocław jest coraz ładniejszy. Głównymi sprawcami tych korzystnych zmian są architekci i urbaniści. W ostatnich latach na obszarach bezpośrednio związanych z Odrą

- odbudowane zostały nabrzeża w centrum miasta,
- podświetlono większość mostów i budynków,
- buduje się piękne budynki mieszkalno-usługowe.

Tereny bezpośrednio związane z Odrą czekają dalsze zmiany. Kierunki rozwoju tych terenów miasta zostały zaprezentowane 24 października 2008, kiedy to z inicjatywy Urzędu Marszałkowskiego Województwa Dolnośląskiego oraz Urzędu Miejskiego Wrocławia miała miejsce konferencja pt. *Urbanizacja nabrzeży miasta*.

Na Konferencji architekci i urbaniści wrocławscy prezentowali tendencje i plany rozwoju obszarów nadodrzańskich w mieście. Według przedstawiających tę problematykę, we Wrocławiu istnieje wiele postindustrialnych miejsc wykorzystywanych w niewielkim stopniu bądź w ogóle a związanych m.in z zamierającą żeglugą, które będą przebudowywane. Powstaną tam piękne budowle ze szkła i aluminium z apartamentami oraz lokalami biurowymi i usługowymi. Niektóre z inwestycji będą miały zejścia do rzeki.

Za przykład tendencji w procesach urbanizacyjnych miasta Wrocławia wskazywano Rotterdam. Zlikwidowano tam stare porty w centrum miasta, a postindustrialną architekturę adaptowano na cele mieszkaniowo-usługowe. Zgodnie

z tym duchem we Wrocławiu adaptowana jest infrastruktura postżegluga do nowej roli. Nowymi inwestycjami w mieście na obszarach związanych z rzeką mają być między innymi:

1. osiedle mieszkaniowe oraz marina jachtowa na terenie portu Popowice,
2. osiedle domów na wodzie na obszarze bazy remontowej Osobowice I,
3. apartamentowiec przy ul. Władysława Sikorskiego na terenie jednego z najstarszych i większych wrocławskich portów zamkniętych po 1945 r.

Wspomniano także o centrum logistyczno-przeładunkowym na Maślicach, tramwaju wodnym, przewozach pasażerskich, transporcie rzeką towarów ale nikt nie przedstawił żadnych konkretnych planów związanych z tymi przedsięwzięciami.

Spektakularne inwestycje powstające w rejonie nabrzeży Odry będą z pewnością piękne i przyniosą chlubę miastu oraz tym, którzy przyczynią się do ich powstania. Jednak w przedstawionych planach wrocławskich urbanistów i architektów trudno dopatrzeć się logiki, która posłużyła do zmian w krajobrazie miasta Rotterdam. W Rotterdamie nie zlikwidowano ważnej, progospodarczej dziedziny jaką są centra logistyczne czy porty. Centra te zostały przeniesione gdyż napotkały bariery dla ich dalszego rozwoju wynikające z bliskiego sąsiedztwa zabudowy miejskiej oraz utrudnień związanych z dojazdem. Obecnie, poza miastem posiadają lepszą lokalizację a miasto uzyskało tereny, które może zagospodarować.

We Wrocławiu planom urbanistycznym przyświeca nieco inna logika niż w Rotterdamie. Zabudowywane są miejsca, które niegdyś służyły gospodarstwu rozwojowi miasta a nie proponuje się nic w zamian. Wrocław i jego okolice, na tle Polski, są jednym z dynamicznie rozwijającym się gospodarczo regionów. Okręgi przemysłowe i gospodarcze na świecie zabiegają o sprawne połączenie z portami morskimi, o odciążenie zapchanych dróg, ulic, mostów. Władza wielkich miast zabrania przejeżdżania ulicami i przez centrum aglomeracji ładunków niebezpiecznych i nieczystości. Do tych celów służą bezpieczniejsze szlaki wodne.

Nie da się oprzeć wrażeniu, że architekci i urbaniści miejscy przedstawili nam wizję Odry jako elementu dopełniającego uroki otoczenia, w którym będą powstawały wspaniałe szklane budynki. Rzeka będzie przepływała obok pięknych apartamentowców, a mieszkańcy będą mogli z bliska je podziwiać.

Wydaje się, że w strategiach urbanistycznych Wrocławia zabrakło prób wejścia na rzekę. Nie

tworzy się wizji urbanistycznej miejsc, które pozwolą korzystać z rzeki w kolejności istotnej dla rozwoju miasta:

1. korzystanie gospodarcze tj. porty, nabrzeża przeładunkowe, gastronomia, hotele,
2. korzystanie sportowo-rekreacyjne.

Zdumiewające jest to, że w swoich planach urbanistycznych problematykę korzystania z akwenów zauważyli goście z innych miast, które wydawało się, że mają mniejsze tradycje w żegludze śródlądowej niż Wrocław. W Bydgoszczy miasto angażuje się w projekt międzynarodowej drogi wodnej E-70 oraz pogłębia rzekę aby móc prowadzić przewozy pasażerskie. W Szczecinie władze miasta chcą wybudować na wyspie Łasztownia marinę.

Wrocław jest miastem, które jako jedno z nielicznych w Polsce posiadało jeszcze nie tak dawno bogatą infrastrukturę miejską nawiązującą do wielowiekowych tradycji miasta związaną z żeglugą. Miasto posiadało ok 45 kilometrów dróg wodnych. Wrocław leżący kilkaset kilometrów od morza pełen było elementów urbanistycznych, które możemy oglądać wyłącznie w nadmorskich miastach portowych. Jeszcze nie tak dawno mogliśmy tu oglądać liczne przystanie, bogato wyposażone nabrzeża, porty i budynki portowe wykorzystywane do obsługi tych, którzy ze względu na swój zawód czy zamiłowanie do rzeki korzystali z niej.

Nieśmiało próby inwestycji miejskich przybliżających Odrę mieszkańcom są niedopracowane. Przykładem są urocze, podświetlone nocą, schody betonowe na wyspie Słodowej prowadzące do rzeki. To miejsce idealnie nadaje się jako nabrzeże do cumowania małych jachtów. Niestety nie ma tam ani urządzeń cumowniczych ani innych urządzeń umożliwiających korzystanie z rzeki. Dodatkowo podczas realizacji inwestycji urobek został wrzucony do rzeki co zupełnie uniemożliwiłi podejście jachtów do schodów.

Wydaje się, że powrót do urbanistycznych tradycji marynistycznych miasta może być nie tylko elementem przyciągającym turystów ale także poważnym czynnikiem gospodarczo- i kulturalnym. Stworzenie przy i na rzece uroczych miejsc, w których wygodnie można przesiąść się z łądu na wodę, napić się kawy, spotkać i pospacerować ze znajomymi pozwoli na rozwój taniego i ekologicznego transportu oraz urozmaici ofertę spędzania wolnego czasu mieszkańców Wrocławia.

Wszelkie strategie czy plany powinny być tak konstruowane aby zaspakajały potrzeby szerokich warstw społecznych. Plany powinny być emanacją naszych postulatów, życzeń a nawet marzeń. W końcu rolą każdej strategii jest także

kształtowanie naszej przyszłości. Czy w najnowszych dziejach Wrocławia nie ma miejsca na gospodarcze wykorzystanie rzeki i terenów związanych z Odrą i w tym duchu kształtowanie terenów nadbrzeżnych miasta?

Od wielu lat mówi się we Wrocławiu o Odrze, o niebezpieczeństwie jakie stwarza jej nurt oraz jej walorach. Wszyscy chcemy aby rzeka była

piękna, bezpieczna i użyteczna. Jednak każdy ma swoją wizję rzeki i po swojemu ją planuje i realizuje. Czy w mieście nie powinien powstać urząd, który koordynowałby działania związane z rzeką tak jak jest to w Bydgoszczy, Szczecinie, Elblągu, Krakowie, Warszawie? Czy Wrocławia nie stać na zauważenie rzeki – Odry?

Jan Pyś

Z cyklu: „nowe znaczenia starych słów”

„Tramwaje wodne”

Dotychczasowe znaczenie

Tramwaje wodne (także: hydrobusy – od nie używanej obecnie nazwy autobusu) – małe statki pasażerskie służące głównie do celów komunikacyjnych (transportu zbiorowego), turystycznych, promowych w obrębie miasta – jego akwenów, portów, nabrzeży, przystani, kursujące wg ustalonego rozkładu jazdy.

Pojawiły się wraz z pierwszymi statkami żeglugi parowej. Służyły miejskiej zbiorowej komunikacji osobowej w czasach, w których słowo „tramwaj” nie było powszechnie znane i – jako nowinka techniczna – kojarzone raczej z wozem lądowym, konnym – później wagonem „elektrycznym”. Tak więc należy mieć świadomość, że nazwa: tramwaj wodny jest współczesną nazwą określonego rodzaju transportu zbiorowego pochodzącą od powszechnie znanego na lądzie tramwaju – adaptowaną dla potrzeb poszukiwawczych odpowiedniej jednostki spełniającej tę samą funkcję na rzekach i kanałach, w dobie wzrastających potrzeb przewozowych aglomeracji ludzkich. Wg tego „klucza” sięgamy w przeszłość, często podświadomie poszukując pierwowzorów tak zdefiniowanych jednostek wodnego transportu osobowego, zbiorowego.

Tak więc pierwsze tramwaje wodne spełniały rolę atrakcyjnego osobowego transportu publicznego łącząc centrum miast z miejscami wynikającymi z potrzeb ludzi (pasażerów). Później potrzeby rozrastały się w ślad za rozwojem aglo-

meracji i wynikały z ich specyfik. Tak się dzieje po dziś dzień.

Nowe znaczenie

Tramwaj wodny, to każdy pasażerski statek i katamaran bez względu na wielkość, wyporność, konstrukcję i możliwą do przewiezienia ilość pasażerów. Od kajaka, szalupy ratunkowej, gondoli weneckiej (oraz jej podróbek – o takiej nazwie), motorówki i łodzi rybackiej i nierybackiej, rzecznej czy morskiej, po przybrzeżny oraz pełnomorski. Gdyby m/s „Stefan Batory” pływał między Gdańskiem a Helem – też byłby tramwajem wodnym. Tak więc jest to każdy pasażerski statek i katamaran – służący do celów komunikacyjnych (transportu zbiorowego), turystycznych, rekreacyjnych, promowych, taksówkowych, ratowniczych w obrębie miast – ich akwenów (z zatokami i zalewami przybrzeżnymi włącznie), portów, nabrzeży, przystani, kursujący pomiędzy przystankami, których lokalizacja może ulegać częstym zmianom, wg ustalanego ale permanentnie zmienianego rozkładu jazdy. Jest to zwykle funkcją zdolności nieporozumiewania się różnych ludzi i instytucji.

Natomiast pierwszym tramwajem wodnym na dowolnym akwenu może być każda jednostka pływająca – jeżeli tylko Ogłaszający Ten Fakt Prasowy ma na to ochotę ale pod warunkiem – nieposiadania minimum wiedzy o dziedzictwie cywilizacyjnym akwenu o którym pisze. Przed tym jednak przestrzega

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

Mecenas 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