

Marta Stolarska

Wielodniowy turystyczny statek rzeczny dedykowany miastu Toruń

Rocznik Toruński 39, 99-123

2012

Artykuł został opracowany do udostępnienia w internecie przez Muzeum Historii Polski w ramach prac podejmowanych na rzecz zapewnienia otwartego, powszechnego i trwałego dostępu do polskiego dorobku naukowego i kulturalnego. Artykuł jest umieszczony w kolekcji cyfrowej bazhum.muzhp.pl, gromadzącej zawartość polskich czasopism humanistycznych i społecznych.

Tekst jest udostępniony do wykorzystania w ramach
dozwolonego użytku.

Wielodniowy turystyczny statek rzeczny dedykowany miastu Toruń*

Marta Stolarska
Gdańsk

Wstęp

Tradycje żeglugi wiślanej są głęboko zakorzenione w naszej kulturze. Pierwsze zapiski na temat Wisły pochodzą jeszcze z czasów rzymskich, a pierwszy znany wizerunek łodzi rybackich na Wiśle powstał w XII w. Podziwiać go można na drzwiach katedry gnieźnieńskiej¹. Wiele ważnych i pięknych polskich miast swój rozwój zawdzięczało położeniu nad Wisłą. Od czasów ostatniego rejsu turystycznego parostatkiem na trasie Warszawa–Gdańsk w 1977 r.² żegluga wiślana praktycznie nie istnieje. W czasach współczesnych Wisła jako śródlądowa droga wodna nie jest wykorzystywana, choć niesie w sobie bardzo duży potencjał. Wśród przyczyn spadku znaczenia Wisły można wymienić takie jak: upadek przemysłu, w tym nadwiślańskiego przemysłu stoczniowego, brak prac konserwacyjno-regulacyjnych koryta rzeki, a także rozwój transportu samochodowego i kolejowego.

Jednym z miast, którego rozkwit związany był z położeniem na szlaku wiślanym, jest Toruń. Radni miasta i członkowie Toruńskiego Towarzystwa Tradycji Morskich próbują przywrócić dawne związki

* Artykuł jest fragmentem pracy magisterskiej napisanej pod kierunkiem profesora Andrzeja Lercha.

¹ *Wisła w historii Polski*, [w:] M. Kamiński, *Wisła 1047 tajemnic*, Gdańsk 2010.

² Artykuł „Żegluga Wiślana po 1939 r.” w: www.woak.torun.pl.

pomiędzy miastem a rzeką, propagując dziś już zapomniane formy spędzania czasu nad rzeką. Nadwiślański bulwar jest miejscem chętnie odwiedzanym przez torunian. Znajdują się tam ogródki letnich kawiarni, dziewiętnastowieczny drewniany budynek wodowskazu, zwany limnigrafem, pomnik – zabytkowa szalupa „Katarzynka”, którą do lat dziewięćdziesiątych zeszłego stulecia przewożono turystów na drugi brzeg. Betonowe mury bulwaru ozdobione są napisami – cytatai z kultowego filmu Marka Piwowskiego „Rejs”, którego początkowe sceny nakręcone były w Toruniu.

Pomimo tych wszystkich sympatycznych akcentów mających na celu podniesienie atrakcyjności tego miejsca nie ma bezpośredniej interakcji z samą Wisłą. Poza dwiema barkami kawiarnianymi cumującymi od maja do października przy bulwarze, nową łódką motorową „Katarzynką” przewożącą turystów na drugi brzeg Wisły na Kępę Bazarową oraz niewielkim statkiem spacerowym – ruch na Wiśle ustał.

Jako torunianka postanowiłam zaprojektować statek dedykowany właśnie mojemu miastu. Podczas analizy historii, tradycji morskich Torunia oraz jego związków z Wisłą natrafiłam na opis pomysłu polegającego na postawieniu przy bulwarze, na tle panoramy Starego Miasta, repliki średniowiecznej kogi³. W ten sposób statek ten miałby nawiązywać do dawnej świetności Torunia jako portu. Koga ta miała by również reprezentować miasto macierzyste – Toruń, kursując po Wiśle na trasie Toruń–Gdańsk, a nawet Kraków–Gdańsk. Informacja ta sprowokowała mnie do rozważań na temat powiązań statku z portem macierzystym.

W jaki sposób można zaprojektować statek, który będzie dumą mieszkańców miasta o wyrazistym charakterze, historii i tradycjach, nie posuwając się do rozwiązań balansujących na granicy kiczu i prostego chwytu marketingu wakacyjnego? Jak zaprojektować statek jednocześnie nowoczesny i odpowiadający potrzebom współczesnych ludzi, który miałby szczerą formę i nie musiałby przyciągać uwagi udawanym kształtem?

Przyglądając się różnym sposobom spędzania wolnego czasu nad wodą dziś i dawniej doszłam do wniosku, że ciekawą formą wypo-

³ Ibid.

czynku (o której pamięta pokolenie naszych dziadków) były dawne rzeczne rejsy parostatkami. Dzisiejsza specyfika miejskiego stylu życia i wypoczynku często odcina ludzi od natury. Bliskość rzeki daje różne możliwości zrekompensowania tego zjawiska. Wisła, która jest rzeką tylko w niewielkim stopniu uregulowaną, ma wiele walorów przyrodniczych, które są mało znane.

Rejs statkiem turystycznym pomiędzy Toruniem a Gdańskiem w dużej mierze nawiązuje do zapomnianych tradycji wycieczek po Wiśle, które mogłyby być rozszerzone o Pętlę Żuławska. Taka forma wypoczynku może uzupełnić niszę zarówno w potrzebach mieszkańców, jak i dać kolejny powód do rozwinięcia coraz bardziej popularnej w Polsce ekoturystyki oraz wodnej turystyki śródlądowej. Koncepcja powstania takiego statku mogłaby przyczynić się do rzeczywistego odświeżenia toruńskich tradycji portowych.

Moim celem było zaprojektowanie statku dedykowanego miastu Toruń z uwzględnieniem jego historii, architektury i stylu życia mieszkańców. Statek jest nowoczesną jednostką spełniającą wymogi dziesięciodniowego rejsu z Torunia poprzez Pętlę Żuławska do Gdańska.

Swój projekt oparłam na filozofii poszukiwań przez współczesnego człowieka kierunków powrotu do natury. Starłam się uwzględnić współczesne tendencje w projektowaniu zahaczające o design zrównoważony. Na potrzeby projektu poddałam analizie kilka głównych aspektów, które miały wpływ na końcową formę i wymowę projektu. Są to:

- rozważania na temat szybkiego trybu życia i tego, jak powinien wyglądać efektywny – z punktu widzenia współczesnego mieszkańca miasta – wypoczynek,
- aspekty dotyczące ekoturystyki i podstawy filozoficzne związku człowieka z naturą,
- walory Wisły i jej otoczenia,
- trasa rejsu,
- charakterystyka obszarów Żuław Wiślanych,
- port macierzysty – Toruń.

Z połączenia powyższych aspektów wyłoniła się wizja charakteru statku pozwalająca na zestawienie dokładnych założeń projektowych.

Jako główne założenie towarzyszące całemu procesowi projektowemu odbieram postulat, że można zaprojektować współczesny, wartościowy statek dedykowany miastu Toruń, nie odwołując się bezpośrednio do średniowiecznej architektury okrętowej, z uwzględnieniem aspektów formalnych i szacunku do historycznych murów stanowiących jego tło. Chcę też pokazać, że ważnym czynnikiem mającym wpływ na architekturę statku mogą być aktualne trendy i potrzeby mieszkańców oraz wartości przyjętej w projekcie filozofii.

Toruń – port macierzysty statku

Pod koniec XV w. kronikarz Jan Długosz pisał o Toruniu: „Toruń słynie z najpiękniejszych budynków i dachów z palonej cegły tak, że trudno by znaleźć drugie, które dorównywałyoby mu pięknem i położeniem”⁴. Miasto do dziś zachwyca swoją architekturą, nastrojem, a jego Starówka wraz z panoramą jest wpisana na Listę Światowego Dziedzictwa UNESCO.

Swoje położenie Toruń zawdzięcza przebiegającemu tędy szlakowi handlowemu łączącemu Ziemię Chełmińską z Kujawami. Szlak ten przecinał Wisłę w najwęższym miejscu. Początki siedliska potwierdzają ślady wczesnego osadnictwa prasłowiańskiego i słowiańskiego. Współczesne miasto założyli Krzyżacy sprowadzeni przez Konrada Mazowieckiego⁵.

Prawa miejskie zostały potwierdzone aktem lokacyjnym z 1233 r. Średniowieczny układ Starego Miasta zbudowanego wokół zamku krzyżackiego, otoczonego murami obronnymi i bastionami, zachował się do dzisiaj.

Ze względu na dogodne położenie miasta nad wodnym szlakiem handlowym, jakim była Wisła, największy rozkwit miasta przypada między XIV a XVI w. Przez ten okres Toruń, obok Gdańska, był jednym z największych miast portowych w Polsce. W XIV w. zaczął być nazywany „wewnętrznym portem bałtyckim obszarów Polski”⁶. Wy-

⁴ B. Rymaszewski, *Toruń w czasach Kopernika*, Toruń 1993, s. 7.

⁵ T. Petrykowski, *Przewodnik po mieście*, Warszawa 1965, s. 6.

⁶ B. Rymaszewski, *Toruń*, s. 6

sokie zyski z kupieckich transakcji pozwalały na rozbudowę, rozwój architektoniczny i kulturalny miasta.

„Leżąc nad Wisłą, mimo ponad 200-kilometrowej odległości od Bałtyku, miasto czerpało główne dochody z transakcji zamorskich”⁷. Kontakt z zagranicznymi kupcami i statkami nie pozostawał bez wpływu na rozwój kulturalny i artystyczny⁸. Toruń był wtedy bez wątpienia międzynarodowym ośrodkiem, jednym z najbardziej rozwiniętych Polskich miast. „Proces wytyczania toruńskiego zespołu miejskiego przebiegał etapami, ale plan jego dojrzał całkowicie już w XIII stuleciu. W następnym okresie aż do schyłku XV w. uformowano jedynie zasadnicze bryły decydujące o efektach przestrzennych tak, że w czasach Kopernika Toruń prezentował się jako czołowe osiągnięcie urbanistyki średniowiecznej”⁹. Dynamiczny rozwój miasta został zahamowany wskutek rozbiorów Polski, kiedy to Toruń przestał pełnić funkcję miasta handlowego i stał się miastem przygranicznym pomiędzy zaborami pruskim a rosyjskim. W czasach zaborów Prusacy rozbudowali fortyfikacje miejskie¹⁰. Nowe przedmieścia budowane za liniami fortów składały się głównie z budynków o konstrukcji umożliwiającej szybkie ich wyburzenie w przypadku konieczności obrony miasta. Średniowieczny charakter miasta portowego, jakim był Toruń, odnaleźć można w zachowanym porządku urbanistycznym Starego Miasta. Do dziś, spacerując uliczkami biegnącymi wzdłuż Wisły, odnaleźć można spichlerze i pozostałości portów.

Toruń z czasów XV w. w malowniczy sposób opisuje Bohdan Rymaszewski: „Ponad pas murów obronnych poprzecinanych basztami i bramami wyrastały szczyty i dachy kamienic, a nad nimi wznosiły się bryły kościołów i wieża Ratusza Staromiejskiego. Główne akcenty ustawiono w obu miastach na mniej więcej równoległych liniach i kierunkach zbliżonych do przekątnych przecinających rynki. Dzięki takiemu układowi, od Wisły oraz z przeciwległej strony miasta – od północy, widziało się, jak ponad koroną szczytów kamienic górowały naj-

⁷ Ibid.

⁸ T. Petrykowski, *Przewodnik*, s. 12.

⁹ B. Rymaszewski, *Toruń*, s. 8.

¹⁰ Więcej: T. Petrykowski, *Przewodnik*, s. 22.

pierw masywy dwóch kościołów parafialnych, na lewo od każdego z nich, zmniejszające się nieco w perspektywie: wieża Ratusza Staromiejskiego i dachy Nowomiejskiego, a jeszcze dalej w tym samym kierunku dwie inne świątynie. W panoramie Starego Miasta od zachodu lub Nowego Miasta od wschodu za sylwetami budowli monumentalnych rysowały się w oddaleniu, niby cienie, gmachy tej samej funkcji z terenu miasta bliźniaczego¹¹.

Miasto wielokrotnie rozbudowywano, wiele bram zostało wyburzonych, jednak w roku 1873, gdy większość fortyfikacji była rozbiórana, odcinek rozciągnięty wzdłuż Wisły pozostawiono, by nie dekomponować panoramy miasta. Toruńska panorama, jeden z siedmiu cudów Polski¹², była układana, można by nawet powiedzieć – projektowana – w niezwykle przemyślany sposób. Wszelkie propozycje zagospodarowania bulwaru czy nowo wprowadzane elementy promocyjne, nie mogą zakłócać jej wyglądu. Nad całością czuwają konserwatorzy i historycy.

W latach siedemdziesiątych XX w. w ramach przygotowań miasta do obchodów 500-lecia urodzin Mikołaja Kopernika nadbrzeże wiślane uległo przebudowie. Rozebrano towarową bocznice kolejową, budynki magazynów, place i pomosty przeładunkowe służące do obsługi transportu rzeczno-eg. W ich miejsce wybudowano tzw. bulwar, czyli betonowe stopnie wzdłuż prawego brzegu Wisły, a nazwę ulicy oddzielającej miasto od rzeki zmieniono na Bulwar Filadelfijski. W ten sposób wyeksponowano panoramę Starego Miasta, której przepięknego widoku już nic nie zakłóca.

Biorąc pod uwagę widok panoramy i układ komunikacyjny Starego Miasta, najlepszym miejscem dla lokalizacji przystani dla projektowanego przeze mnie statku jest zachodni fragment bulwaru, przed mostem drogowym, na wysokości Baszty Koci Ogon – wylot ulicy Świętego Ducha. W miejscu tym, między murami miejskimi a nadbrzeżem Wisły, znajduje się zielona skarpa (zielen miejska), która może być doskonałym tłem dla kei i statku. Jednocześnie taka lokalizacja miejsca cumowania ze względu na dużą różnicę wysokości pomiędzy bul-

¹¹ B. Rymaszewski, *Toruń*, s. 8.

¹² Według rankingu „Rzeczpospolitej”, więcej: <http://polskalokalna.pl>.

warem a miejskimi murami nie spowoduje zaburzenia widoku panoramy Starego Miasta, a statek będzie wyeksponowany.

Na wybór Torunia jako miasta portowego dla projektowanego przeze mnie statku wpłynęło wiele czynników:

1. Przypomnienie wielowiekowych morskich tradycji portowych miasta.

2. Ożywienie bulwarów i chęć przywrócenia miastu rzeki, dzięki której Toruń powstał.

3. Walory toruńskiej panoramy jako doskonały punkt rozpoczęcia wędrowki po Wiśle.

4. Członkostwo w związku miast hanzeatyckich.

5. Szybko rozwijająca się turystyka i rozwój miasta.

6. Ominięcie stopnia we Włocławku.

7. Wyjątkowa dbałość miasta o zieleni miejską, rozwój ekologicznej świadomości mieszkańców.

Toruń jest miastem, w którym jest wyjątkowo dużo zieleni. Władze miasta jak i sami mieszkańcy z dużym zaangażowaniem podchodzą do utrzymywania i rozwoju przyrody. Z roku na rok świadomość ta się rozwija. W latach dziewięćdziesiątych wybudowano wielką oczyszczalnię ścieków, zlikwidowano Zakłady Włókien Chemicznych Elana, Toruńską Przędzalnię Czesankową Merinotex, a w 2000 r. zamknięto ostatnią z fabryk emitujących szkodliwe zanieczyszczenia na tak dużą skalę – zakłady chemiczne Polchem. Wraz z zamknięciem tego zakładu skończyła się era fabryk w Toruniu. Nie planuje się powrotu do ciężkiego przemysłu, raczej inwestuje w rozwój nauki, kultury, sztuki i turystyki. Okresem dużych zakładów w Toruniu były lata siedemdziesiąte–dziewięćdziesiąte XX w. Dziś miasto idzie z duchem czasu, a wrażliwość ekologiczna mieszkańców wzrasta.

Istnieją dokumenty i źródła opisujące, że już w XIX w. budując i rozwijając Bydgoskie Przedmieście miasto i mieszkańcy bardzo dbali o zachowanie jak największej ilości zieleni. Dr Joanna Kucharzewska w swojej rozprawie doktorskiej pisze: „Patrząc na XIX-wieczny Toruń w oderwaniu od masywnych bloków umocnień twierdzy, jawi się on jako miasto pełne zieleni, licznych pagórków i rozległych, niezabudowanych przestrzeni, terenów zupełnie dzikich (Kępa Bazarowa), ale

także terenów zadbanych i regularnie zagospodarowanych (parki)”¹³. Z jednej strony była to odpowiedź na zapotrzebowanie turystów – „letników”, a z drugiej – wymagania zamożnych mieszkańców dzielnicy willowej. Budowano wolno stojące domy w technice szkieletowej w otoczeniu ogrodowym, mające często charakter „willi w miejscowościach letniskowych lub uzdrowiskowych (Sopot)”¹⁴ oraz z pietyzmem dbano o rozległe parki, w których atrakcje takie, jak promenady do jazdy konnej czy wodne kaskady przyciągały turystów i mieszkańców. Pojawił się również przepis budowlany nakazujący budowanie tzw. „przedogródków” także przed kamienicami czynszowymi. Modą było stawianie w nich drewnianych altan dodających uroku ogrodom, pod którymi można się było także zrelaksować w gorące dni¹⁵. Tego typu obiektów w całym Toruniu było więcej, m.in. „Park Wiktorii” – restauracja i letni teatr w otoczeniu ogrodowym na Chełmińskim Przedmieściu¹⁶ czy nawet w środku zwartej Starówki – ogródki Bractwa Kurkowego.

Zamiłowanie do zieleni do dziś jest zakorzenione w mieszkańcach Torunia, na każdym kroku i w każdej dzielnicy można znaleźć drzewa, parki i ogrody, a wzdłuż ulic wielobarwne kwiatowe rabaty. Nie jest to jednak tak spektakularne jak dziewiętnastowieczne parki opisywane w literaturze źródłowej¹⁷. Niemniej jednak wrażliwość ekologiczna torunian rozwija się. Obiekt niosący idee powrotu człowieka do bliskości natury i wypoczynku w kontakcie z przyrodą, jakim jest projekt statku płynącego Wisłą (także przez malownicze rejony Pętli Żuławskiej), będzie, mam nadzieję, wpisywać się w nastrój i mentalność mieszkańców.

W okresie, w którym Toruń funkcjonował jako port, uliczki Starego Miasta zorientowane były prostopadle do Wisły. Kończyły się bramami. Każda z nich wychodziła wprost na rozbudowany wtedy port cią-

¹³ J. Kucharzewska, *Architektura i urbanistyka Torunia w latach 1871–1920*, Warszawa 2004, s. 169.

¹⁴ *Ibid.*, s. 97, 172.

¹⁵ *Ibid.*

¹⁶ *Ibid.*, s. 173.

¹⁷ Zob. więcej *ibid.*, s. 169.

gnący się na szerokość Starego Miasta¹⁸. Teren portu był bardzo przestrzenny, ze względu na to, że cumowało tam niekiedy po kilkanaście statków jednocześnie. Także towary przewożone i wymieniane wymagały dużej przestrzeni wyładunkowej. Ponieważ było to główne źródło dochodu mieszkańców i miasta, dbano o to, by przestrzeń ta była wygodna i funkcjonalna. Zbudowano tam około 200-metrowy pomost, do którego cumowano barki, a który jednocześnie pełnił funkcję przeładunkową¹⁹. W skład zabudowy portu wchodziły także dwa żurawie do przeładunku ciężkich towarów oraz magazyny.

W XIX w. handel był jednym z głównych źródeł dochodów Torunia. W tym okresie część bram okalających Stary Toruń wyburzono. Przypuszcza się, że niektóre, np. Brama Łazienna, zostały rozebrane ze względu na utrudnienia transportowe towarów pomiędzy magazynami a portem.²⁰ W czasie modernistycznych przebudów i usprawnień miasta zmieniona została także komunikacja portowa. Do nowo powstałego portu zimowego doprowadzono tor, tak by usprawnić komunikację pomiędzy lądowym a wodnym szlakiem handlowym. Także w roku 1897 został wybudowany nowy port, zwany Portem Drzewnym. Sam port zimowy mógł pomieścić 48 statków, lecz uznano to za niewystarczające.

Po pożarze mostu drewnianego w 1877 r. i braku możliwości natchmiastowego pobudowania nowego mostu pojawił się inny rodzaj przeprawy przez Wisłę. Do przewozu w poprzek Wisły oddano parostatki: „Thorn”, mogący przewozić do 130 pasażerów, oraz „Kopernik” – statek o mniejszym zanurzeniu, który poza funkcją zamienną dla „Thorna” był pierwszym statkiem spacerowym i zabierał mieszkańców na „coniedzielne spacery do Cegielni”²¹. W 1881 r. oddano nowy parowiec mieszczący do 500 osób. „Prinz Wilhelm”, podobnie jak „Kopernik”, był statkiem mogącym pływać po płytszych wodach i cieszył się wśród torunian dużym zainteresowaniem, gdyż oferował

¹⁸ Od zachodu zamykał go kościół Świętego Ducha, a od wschodu – zbudowany w końcu XV w. drewniany most. B. Rymaszewski, *Toruń*, s. 9.

¹⁹ *Ibid.*, s. 10.

²⁰ J. Kucharzewska, *Architektura*, s. 68.

²¹ Teksty źródłowe w: *ibid.*, s. 399, 400.

rejsy pomiędzy parkiem Cegielnia a Kluczykami – wsią leżącą pod Toruniem.

W 1882 r. w „Gazecie Toruńskiej” pojawił się pierwszy artykuł mówiący o planach budowy betonowego bulwaru wzdłuż brzegów Wisły²². Faktycznie, z czasem umacniano koryto rzeki, szczególnie prawy brzeg od ulicy Nadbrzeżnej. Na starych fotografiach można zobaczyć, że przypominało to raczej kamienny wał niż betonowy bulwar. Lewy brzeg rzeki pozostał w silnym kontraście do prawego. Do dziś jest uważany przez mieszkańców za brzeg „dziki”; nieradko, by dotrzeć do koryta rzeki, trzeba się przedzierać przez zarośla i bujne podmokłe łąki. Szczególnie jest to widoczne na wyspie zwanej Kępą Bazarową. W czasach średniowiecznych była ona osiedlem nielegalnych rzemieślników, tzw. partaczy, którzy niskimi cenami konkurowali ze swoimi „kolegami” należącymi do cechów. W tych czasach zesłane na Kępę zostały także toruńskie prostytutki. Dziś, po prowizorycznych kurnych chatach dawnego siedliska nie ma śladu, za to żyzna podmokła gleba pozwoliła na rozrost puszczańskiego lasu namorzynowego. Płynąc w dół Wisły przez Toruń widać było dwa różne światy – po prawej stronie historyczne mury dawnego grodu krzyżackiego, a po lewej kawałek dzikiej i nieokiełznanej przyrody, raj dla gniazdujących ptaków w środku miasta.

Czasy I i II wojen światowych zatrzymały rozwój transportu wodnego, który już nigdy nie powrócił do swojej świetności, a Wisła w Toruniu w czasach powojennych zyskała inny charakter. Organizowano tam różnego rodzaju festiwale, takie jak Dni Morza w latach czterdziestych czy żeglarskie Regaty Pokoju w latach pięćdziesiątych XX w. W 1951 r. otwarto w końcu most drogowy, funkcjonujący do dzisiaj. Do przełomu lat siedemdziesiątych i osiemdziesiątych Wisła dawała mieszkańcom Torunia możliwość wypoczynku i relaksu. Kąpiele w rzece, szczególnie gdy pojawiały się na niej piaszczyste wyspy – łąchy, były powszechną formą rozrywki. Wisła tętniła życiem, wzdłuż Torunia pływały żaglówki i stateczki spacerowe, organizowano konkursy łowienia ryb w Porcie Drzewnym. Latem odczuwało się niemalże nadmorski charakter miasta. Swój rozkwit przeżywała także

²² J. Kucharzewska, *Architektura*, s. 401.

żegluga pasażerska. Wielkim wydarzeniem było, gdy 1 lipca 1968 r. czterystu warszawiaków przyplłynęło do Torunia. Turyści przyplłynęli na trzech parostatkach napędzanych kołami łopatkowymi: „Dzierżyński”, „Marchlewski” i „Raclawice”²³. W 1969 r. na pokładzie pierwszego z nich nakręcono kultowy film polski „Rejs”, pokazujący z przymrużeniem oka realia Polski Ludowej, ale także leniwy i odprężający nastrój panujący na tego typu wycieczkach.

Współcześnie tradycje morskie Torunia kontynuuje spółka „Towimor S.A.” specjalizująca się w produkcji na skalę światową wciągarek i żurawi pokładowych. Swoje korzenie spółka ma od 1905 r., a już od 1967 r. zajmowała się wytwarzaniem podzespołów i urządzeń pokładowych²⁴. Zbudowany w 1991 r. w Stoczni Północnej desantowiec ORP „Toruń” oraz jacht „Województwo Toruńskie” Stowarzyszenia Żeglarzy Toruńskich dziś przypominają o dawnych związkach miasta z Bałtykiem.

Jeszcze na przełomie lat sześćdziesiątych i siedemdziesiątych pomiędzy Warszawą a Gdańskiem przez Toruń kursowały parostatki, a w roku 1977 wstrzymano ostatnie rejsy. Obecnie na bulwarze w okresie letnim pływa „Katarzynka” – łódź kontynuująca tradycje wystawianej dziś w formie zabytku szalupy o tej samej nazwie. Kursuje ona w poprzek Wisły z bulwaru do punktu widokowego na Kępie Bazarowej. Od kwietnia do października przy nadbrzeżu cumują dwie barki kawiarniane oraz statek spacerowy oferujący rejsy na krótkiej trasie. W okresie letnim odbywają się na nim rejsy tematycznie związane z filmem Marka Piwowskiego „Rejs”. Podczas wycieczki aktorzy Teatru im. Wilama Horzycy w Toruniu prezentują recytacje i piosenki z filmu.

Organizacje takie jak Toruńskie Towarzystwo Tradycji Morskich (TTTM) wprowadzają kolejne projekty i produkty turystyczne mające na celu ożywienie nadbrzeża toruńskiego wraz z bulwarem. Pomysłów jest wiele, jak stawianie interaktywnych tablic informacyjnych, wprowadzenie trzydniowego „Święta Portu Morskiego w Toruniu”, w ramach którego miałyby się odbywać regaty, zloty wodniaków z miast

²³ M. Filar, S. Sikora, *Toruń i my 1945–1989*, Toruń 2000. Więcej o statkach zob. rozdział: Analiza stanu istniejącego.

²⁴ Więcej: www.woak.torun.pl.

hanzeatyckich, wystawy, debaty itd.²⁵, jednak bulwar jest wciąż uważany za jeden z najmniej wykorzystanych atrakcyjnych fragmentów Torunia, o bardzo dużym potencjale. Brak godnego współczesnego reprezentanta bogatej tradycji Żeglugi Toruńskiej doprowadził do wielu absurdalnych pomysłów, choćby takich jak próba zbudowania repliki średniowiecznego okrętu mającego na celu promocję miasta na trasie Toruń–Gdańsk, a nawet Kraków–Gdańsk.

Pomysł postawienia na tle panoramy statku stylizowanego na średniowieczną kogę z punktu widzenia projektanta wzornictwa wydaje się być kontrowersyjny, szczególnie w kontekście planowanych długodystansowych wielodniowych rejsów. Nietrudno byłoby w taki sposób (niezamierzenie i prawdopodobnie w dobrych intencjach) osiągnąć efekt niekontrolowanego kiczu²⁶ i zaprzeczyć idei szerzenia i rozwoju tradycji morskich Torunia. Byłaby to raczej forma ucieczki przed problemem mądrego i rzeczywistego przywrócenia Wiśle i portowi Toruń atrakcyjnej formy żeglugi pasażerskiej. Statek taki musi być jednostką jednocześnie klasyczną, ale i nowoczesną, która nie tylko byłaby formą „zwykłego wycieczkowca”. Powinien być to statek odpowiadający potrzebom dzisiejszego człowieka. Projektant takiego obiektu powinien zadbać o jego charakter, a forma i funkcja muszą być przede wszystkim szczerze²⁷.

Statek taki byłby pierwszym od ponad 30 lat wycieczkowym statkiem pasażerskim wypływającym w tak długie i dalekie rejsy. Od jego sukcesu zależałby w dużej mierze dalszy rozwój tej gałęzi turystyki. Ważnym elementem będzie forma niekonkurująca z panoramą miasta. Powinna ona mieć indywidualny charakter, odpowiadający trasie rejsu

²⁵ Więcej. www.tttm.eu.

²⁶ Jest to moje subiektywne zdanie zarówno jako projektanta, jak i torunianki, której zależy na jak najlepszym wizerunku miasta. Nie krytykuję tutaj samego pomysłu, by w jakiś sposób ożywić dawne tradycje, jedynie wyrażam zaniepokojenie dotyczące chwytania się najprostszych – niekoniecznie na miarę XXI w. – rozwiązań.

²⁷ Mam na myśli szczerłość formy i funkcji, by taki obiekt nie musiał udawać czegoś, czym nie jest, co przeważnie kończy się (w przypadku nieświadomego użycia tego rodzaju zabiegu) tzw. kiczem. W pewnych przypadkach kicz – jeżeli jest użyty w pełni świadomie – może być atutem, jednak w tym wypadku będę opowiadała się po stronie obiektu, który niczego nie będzie musiał udawać, żeby być atrakcyjny.

i proponowanemu rodzajowi wypoczynku. Warto, by statek ten jako obiekt publiczny wielopłaszczyznowo rozwijał świadomość estetyczną oraz odpowiedzialność za środowisko, w którym będzie się pojawiał, a także wrażliwość ekologiczną pasażerów, klientów, turystów i mieszkańców Torunia.

Projekt statku

Założenia projektowe²⁸:

Port macierzysty: Toruń

Trasa: Wisłą pomiędzy Toruniem a Gdańskiem z włączeniem Pętli Żuławskiej

Prędkość: spacerowa ok. 7 węzłów = 13 km/h

Całkowita długość trasy: ok. 483 km

Czas trwania rejsu: w zależności od programu od 10 do 14 dni

Średni dzienny czas płynięcia: dla wersji 10-dniowej: niecałe 4 h

Dodatkowo przeprawy wymagające kalkulacji czasu: śluzy

Atrakcje całodniowe: postoje w wybranych miastach i miejscach

Atrakcje związane z konkretnym miejscem: warsztaty, np. kulinarne zapoznające z kulturą lokalną.

Założenia formalne:

1. Poszukiwania formy statku, która wpisywać się będzie w wizerunek panoramy miasta Torunia.

2. Uwzględnienie trasy rejsu, kultury i folkloru mijanych regionów, a także walorów przyrodniczych w charakterze statku i jego funkcjach.

3. Odniesienie do trendów związanych z ekologią w związku z licznymi obszarami chronionymi na trasie przepływu. Umożliwienie wykorzystania walorów naturalnych (obserwacji, kontaktu z przyrodą) w czasie rejsu.

4. Komfortowy układ kabin, luksusowe warunki – duże kabiny, za-

²⁸ Więcej o założeniach technicznych, układzie funkcjonalnym oraz aspektach dotyczących strefy załogowej w mojej pracy magisterskiej „Wielodniowy turystyczny statek rzeczny dedykowany miastu Toruń”.

pewnienie ciszy, braku wibracji i odseparowanie od zapachów – kuchennych i spalin.

Charakter projektu w formalnych i funkcjonalnych cechach architektury

Wnętrza:

Na statku przewidziano 20 miejsc w kabinach dwuosobowych z węzłem sanitarnym, z możliwością połączenia parami (po dwie dwuosobowe kabiny, np. dla rodziny z dziećmi). Z 10 kabin 2 będące samodzielnymi apartamentami zostały przystosowane dla potrzeb osób niepełnosprawnych. Z myślą o pasażerach niepełnosprawnych oraz z ograniczoną sprawnością ruchową statek został zaprojektowany bez schodów, co daje możliwość samodzielnego dostępu do wszystkich pokładów statku. Pomieszczenia dostępne dla pasażerów to: 10 kabin dwuosobowych, „sala pusta”, recepcja, pokład półotwarty, jadalnia, kawiarnia, sektor zabaw dla dzieci, pomieszczenie przy sterówce i pokład otwarty.

Przycumowana przy kei jednostka ma funkcje dodatkowe umożliwiające wykorzystanie jej w okresie zimowym. Powierzchnia statku może być wynajmowana na bankiety, konferencje, uroczystości, kameralne wydarzenia kulturalne, warsztaty, aktywności tożsame z przyjętą w projekcie filozofią. Założyłam możliwość noclegu gości i powstania hotelu na wodzie.

Strefa pasażerska składa się z dwóch obszarów – prywatnego i wspólnego. Każde z pomieszczeń czy przestrzeni na statku zostało zaprojektowane według pewnych, wcześniej określonych założeń (zarówno technicznych jak i formalnych). Dzięki połączeniu ich wszystkich mogłam uzyskać indywidualny charakter statku. W projekcie przedstawiam też wybrane wnętrza (kabiny pasażerskie z węzłem sanitarnym oraz recepcję). Jest to wizja ukazująca możliwości zaaranżowania i wyposażenia wnętrz zgodnie z przyjętą filozofią w projekcie.

Kabiny pasażerskie potraktowałam jako studium luksusu i komfortu na statku. Zaprojektowane kabiny o powierzchni około 16,8 m² (w tym



Wielodniowy turystyczny statek rzeczny (projekt)

łazienka około 3,2 m² i balkon około 1,1 m²) zapewniają przestrzeń i swobodę poruszania się. Cechą luksusową jest posiadanie przez każdą kabinę osobnego wyjścia na mały taras (fragment pokładu otwartego). Ważne jest, że obejście statku znajduje się na pokładzie otwartym powyżej kabin, co gwarantuje prywatność, a zarazem pozwala na niczym nie ograniczoną obserwację otoczenia z własnej kabiny. Każda z kabin ma także indywidualny węzeł sanitarny (umywalka, toaleta z bidetem oraz nietypowa wanna do kąpieli w pozycji siedzącej). W każdej toalecie zapewniłam doświetlenie przez drewniane żaluzje zamieszczone pod kątem. Łazienkę zaprojektowałam z prostotą, zachowując nastrój intymności. Kabinę rozmieszczoną są symetrycznie wzdłuż korytarza. Pierwsze dwie od strony wejścia są szczególnie przystosowane dla potrzeb osób niepełnosprawnych. Strefa mieszkalna jest także wyróżniona w widoku elewacji. Ma stonowaną formę wykończoną drewnianymi deskami oraz rytmiczny podział rysunkiem okien balkonowych.

„Sala pusta” jest pomieszczeniem o nietypowym kształcie. Jedyne wyposażenie jest miękki dywan oraz kilka okrągłych, filcowych puf. Przestrzeń ta jest doświetlona z góry, a kolorystyka zamyka się w dwóch odcieniach szarości. Jest ona inspirowana minimalizmem buddyjskich ogrodów zen. Zaprojektowałam ją tak, aby docierało tam jak najmniej bodźców zewnętrznych i elementów mogących rozpraszać osobę tam przebywającą. Pomieszczenie zostało zaprojektowane z myślą o możliwości przeprowadzania w nim zajęć grupowych lub skorzystania z niego indywidualnie w celu wyciszenia się i skupienia. Wielkością pozwala na prowadzenie różnego rodzaju warsztatów i aktywności wymagających nieabsorbującej, spokojnej przestrzeni.

W ramach atrakcji, oprócz możliwości patrzenia z pokładu górnego w kierunku poruszania się statku, zaprojektowałam sterówkę, tak by pasażerowie mogli obserwować otoczenie z perspektywy szypra. Stanowisko sternika jest oddzielone od reszty pomieszczeń ściankami, zapewniając sternikowi warunki do pracy. Istnieje możliwość otwarcia przeszklenia całego pomieszczenia i wyjścia na dziób statku lub obejścia sterówki dookoła.

Strefa recepcji jest węzłem komunikacji pasażerskiej. Można z niej wejść do prywatnej części z kabinami, zejść do jadalni i kawiarni, wejść do pomieszczenia „pustego” lub wyjść na pokład otwarty. Znajduje się w nim mała recepcja, a także kilka miejsc siedzących oraz stolików. Jedna ściana jest przeszklona, z możliwością szerokiego otwarcia. Do recepcji można się dostać z głównej strefy wejścia znajdującej się na prawej burcie lub z mniejszego wejścia na lewej burcie. Projektując recepcję zadbałam, by pełniła ona funkcję „przed-sionka”, pewnego rodzaju „służby” – gruntu neutralnego, który będzie miejscem, gdzie można umówić się ze znajomymi, przysiąść czy wygodnie poczekać przed zaplanowanymi warsztatami lub przed cumowaniem. Dodatkowo jest tam blok WC przystosowany także dla potrzeb osób niepełnosprawnych.

Strefa wejścia jest jedną z najbardziej nastrojowych przestrzeni na statku. Elementem dla niej charakterystycznym jest duża przestrzeń umożliwiająca swobodny przepływ ludzi. Przesunięte pod kątem pochylnia i ściana zbiegają się, zapraszając ku wejściu. W czasie rejsu staje się ciekawym miejscem na statku. Nastrój tworzy drewniane półzadaszenie, którego konstrukcja dyskretnie nawiązuje do drewnianych konstrukcji żuławskich domów podcieniowych. Gra światła i cieni oraz pnące się na drewnianych belach rośliny nadają wakacyjny – ogrodowy nastrój, jaki można czasem spotkać w domach za miastem. W całościowej formie statku, w widoku z góry, nadaje lekki, organiczny charakter bryle.

Pod pokładem głównym znajduje się otwarta przestrzeń, w której swoje miejsce mają także kawiarnia oraz strefa zabaw dla dzieci. Całość jest dużym pomieszczeniem, podzielonym przez idącą pod kątem rampę na trzy mniejsze, które przenikają się ze sobą. Jadalnia znajduje się w bezpośrednim sąsiedztwie kuchni, co pozwala na bezproblemową obsługę. W skład wyposażenia wchodzi dwa 10-osobowe stoły (z możliwością powiększenia do 16-osobowych) oraz kredens z ladą, który pełni też funkcję baru. Podczas posiłków lada jest miejscem, które można wykorzystać jako szwedzki stół. Całość ma lekko prząsny i skromny wystrój, gdzie główną rolę ma odgrywać podane jedzenie. Przystosowanie pomieszczenia także do samoobsługi

oraz duże wspólne stoły sprzyjają swobodnemu samopoczuciu, spokojnemu powolnemu jedzeniu oraz organizowaniu np. wspólnych warsztatów kulinarnych lub degustacji win. Centralnie ustawione wspólne stoły z wygodnymi krzesłami mają także prowadzić do traktowania spożywania posiłku nie jako szybkiego obowiązku, ale do pewnego rodzaju rytualności. Celem jest sprawienie, by wspólne spożywanie posiłków było powrotem do czasów, gdy obiad był ważnym elementem dnia, zawsze o tej samej porze, a przy wspólnym stole zasiadała cała rodzina.

Sąsiadująca i po części przenikająca się z jadalnią kawiarnia ma nieco inny charakter. Jest także minimalistycznie urządzona, ale nastrojowe miękkie pufy-fotele mają sprzyjać odprężeniu się, wieczornym rozmowom. Oprócz puf wyposażona jest w niewielkie okrągłe stoliki. Wnętrze zostało zaprojektowane z możliwością rearanżacji w zależności od potrzeb. Część siedzisk i stolików może być składowana pod pochylnią, co daje możliwość powiększenia wolnej przestrzeni na czas np. kameralnego koncertu. Jadalniany kredens i podłużna ława poza porą posiłków pełnią także funkcję baru.

Często zdarza się, że podczas rodzinnych wakacji, kiedy rodzice chcą się zrelaksować, dla dzieci oznacza to nudę. Na czas 10-dniowego rejsu nie można było zapomnieć o przestrzeni zarezerwowanej tylko dla nich. Trzecią pod pokładem, nieco bardziej odseparowaną przestrzenią jest niewielki obszar, który odpowiednio zaaranżowany (w trampoliny, tunele, liny i tajemne przejścia) jest wspaniałym miejscem dla najmłodszych. Rodzice, jeśli chcą, mogą usiąść w pobliżu, by mieć oko na swoje pociechy, lub po prostu odpocząć, a małe dzieci mają ciekawe miejsce, które zapobiegnie nudzie. Na pokładzie tym znajduje się również blok toalet – jeden męski WC, drugi dla kobiet oraz osób niepełnosprawnych. Znajduje się też tam przewijak dla niemowląt.

Idąc rampą w górę wychodzi się na pokład otwarty. Ze względu na wysokości dolnych konstrukcji mostów zaprojektowałam lekkie, słoneczne zadaszenie pokładu, w formie szybko rozkładających się i składających parasoli. Także dwa maszty na pokładzie otwartym z tego samego powodu są składane. Atrakcją pokładu otwartego jest duże, lekko pochyłe wzniesienie, na którym rośnie trawa. Można na



Widok w stronę rufy na pokładzie otwartym

niej przysiąść lub się położyć. Pod wzniesieniem z trawą oraz po obu stronach burty przewidziałam szafki na składane leżaki oraz hamaki i parasole. Wokół masztu wije się okrągła ławka oraz wychodzący z konstrukcji podstawy masztu element wykończony drewnem spełniający funkcję blatu. Dziobowy fragment pokładu otwartego jest częściowo osłonięty od wiatru elementem, w którym dodatkowo zainstalowane jest oświetlenie statku. Istotna jest wielofunkcyjność pokładu otwartego, czyli z jednej strony możliwość relaksu, spokojnej obserwacji otoczenia, ale także umożliwienie zamontowania na nim statywów, lornetek czy lunet. Atrakcją mogłaby być obserwacja nocnego nieba z dala od świateł miast lub nauka fotografowania przyrody. Nocne oświetlenie pokładu otwartego przewidziałam z masztów oraz delikatne oświetlenie z barierek, które zarysowuje jego kształt.

Architektura i forma statku

Jedną z ważniejszych cech projektu jest zapewnienie pasażerom swobodnego dostępu do wszystkich pomieszczeń. Strefa pasażerska, jak wspomniałam wcześniej, została zaprojektowana tak, by komunikacja odbywała się bez schodów. Głównymi elementami ciągów komunikacyjnych są dwie rampy (jedna nad drugą) o lądowej normie

nachylenia do 6 stopni. Gwarantuje to niepełnosprawnym możliwość dotarcia do wszystkich pomieszczeń bez konieczności pomocy ze strony innych pasażerów lub obsługi statku. Inną cechą rampy jest komfort poruszania się po niej. „Zmusza” ona pasażerów statku do spacerowania i komunikowania się z różnymi miejscami na statku dłuższą, ale wygodną drogą. Ze względu na to, że rampa ta jest cechą charakterystyczną dla tego projektu, postanowiłam ją wyeksponować i wykorzystać. Jej forma i konstrukcja zdeterminowały nietypowy jak na statki kształt rufy. W wielu przypadkach rufa jest ostatnim, traktowanym jako nieistotny, elementem projektowanym na statku, dlatego często zdarza się, że jej forma jest przypadkowa i nieciekawa. W tym rozwiązaniu unikałam przypadku – wygląd i kształt rufy jest zaprojektowany tak, aby podkreślić istotę pochylni na statku, a co ważniejsze, niespotykana forma nie jest samą stylizacją, lecz wynika z geometrii i konstrukcji.

Jednym z założeń dotyczących wyglądu statku była szczerowość formy. Na statkach istnieją pewne elementy techniczne, które często mają wyraźny wpływ na ich architekturę. Takim detalem są wloty zimnego powietrza do pomieszczeń klimatyzacji oraz siłowni. Ze względu na konieczność umieszczenia wlotów powietrza w miejscu odseparowanym od kontaktu z pasażerami, wykluczającym zalanie wodą, a jednocześnie maksymalnie blisko siłowni oraz pomieszczeń klimatyzacji – wybór miejsca musiał być logiczny. Kanały wlotów zostały zatem połączone z konstrukcyjnym podparciem rampy. Dzięki temu powstała mocna konstrukcja, która równoważy i nadaje stabilność pochylni zarówno konstrukcyjnie, wizualnie, jak i jest ważnym elementem rozwiązania technicznego.

Projektując dziób statku głównym zadaniem było stworzenie rozwiązania funkcjonalnego – mającego na celu ochronę urządzeń cumowniczych oraz pokładu podczas przepływu Zalewem Wiślanym (pomiędzy Nogatem a Szarpawą), a także przed warunkami atmosferycznymi (szczególnie w miesiącach jesienno–zimowych, kiedy statek stoi przycumowany przy kei) – a jednocześnie przybliżającego charakter statku do klasycznej architektury polskich statków rzecznych. Projekt ten ma na celu odświeżenie tradycji rejsowych na szlaku Wisły, a więc

delikatne nawiązanie do tradycyjnych statków rzecznych w postaci elewacji czy linii dziobu wydaje się być uzasadnione. Aby złagodzić ostrą formę „szpica” na dziobie, zmieniałam uniwersalny kształt kadłuba na półokrągły – jedynie wynikające z kształtu dna linie wyostrzają jego formę. Forma nadburcia w części dziobowej wynika z wielu wykonanych poszukiwań – ważna tutaj była korespondencja z nadburciem w części rufowej. Delikatne ścięcie dziobu powiększa widoczność ze sterówki, a jednocześnie nadaje samej formie lekkości i smukłości.

W projekcie statku dedykowanego miastu Toruń i cumującego na tle toruńskiej starówki bardzo istotne okazało się rozwiązanie problemu współgrania jego elewacji z widokiem panoramy. Moim celem było zaprojektowanie proporcji, podziałów i linii korespondujących z historycznymi murami, a jednocześnie niecytowanie wprost elementów charakterystycznych dla średniowiecznej architektury. Ważne było wykazanie, że obiekt nowoczesny może być spójny z zastaną architekturą miasta oraz atrakcyjny turystycznie. Ostateczny efekt widoku elewacji powstał na bazie bardzo wielu szkiców i prób, a wynik tego jest autorską koncepcją i interpretacją zależności i wzajemnych odniesień pomiędzy architekturą Torunia a architekturą statku.

Trasa rejsu

Miejszem rozpoczęcia i zakończenia rejsu²⁹ projektowanym statkiem jest Toruń, który także jest jego macierzystym portem. Podczas trwania wycieczki statek przepływa przez wiele miast – w tym należących do związku miast hanzeatyckich, o tradycjach portowych. W czasie dwutygodniowego rejsu, poza wypoczynkiem, planuję zatrzymanie i cumowanie statku w wybranych miastach.

Głównym celem rejsu jest zapewnienie możliwości odcięcia się od hałaśliwego, wielkomiejskiego stylu życia, w którym dominuje stres i szybkie tempo. Dlatego nie przewiduje się atrakcji, które spotykamy w mieście na co dzień i mamy na wyciągnięcie ręki, takich jak dysko-

²⁹ Statek jest zaprojektowany z myślą o konkretnej trasie, także pod względem formalnym, dlatego dla pełnego odbioru projektu ważne jest przybliżenie obrazu wycieczki.

teki, aquaparki czy wesołe miasteczka. Proponuję w zamian za to folklor okolicznych wsi, średniowieczne małe grody, które niejednokrotnie mają wartość większą niż wielkie ośrodki turystyczne. Płynąć będziemy spacerowym tempem, umożliwiającym obserwację otaczającej przyrody, głównie na terenach, gdzie miejskie światła nie będą przeszkadzać w oglądaniu nocnego nieba, a rano z zarośli usłyszymy śpiew ptaków.

Na trasie rejsu wyszczególniłam największe miasta, przez które statek będzie przepływać. Wyróżniłam też miejscowości i wsie, w których znajdują się śluzy, ponieważ są ważnymi miejscami zarówno dla załogi ze względów manewrowych, jak i dla pasażerów.

Całość rejsu w zależności od dobranego programu będzie trwać od 10 do 14 dni. Są to łącznie około 483 kilometry trasy, w tym³⁰:

Wisła: Toruń – Śluza Przegalina ok. 201 km

Martwa Wisła: Śluza Przegalina – Gdańsk Motława ok. 11,5 km

Morskie Wody Wewnętrzne i Motława przy Starym Mieście (w dwie strony) ok. 16 km

Martwa Wisła: Gdańsk Motława – Śluza Przegalina ok. 11,5 km

Wisła: Śluza Przegalina – Śluza Gdańska Głowa ok. 4,5 km

Szkarpawa: Śluza Gdańska Głowa – Zalew Wiślany ok. 25,4 km

Nogat: Zalew Wiślany – Śluza Biała Góra ok. 62 km

Wisła: Śluza Biała Góra – Toruń.

Zakończenie

To, co składa się na efekt końcowy projektu, jest wynikiem wielo-
poziomowego potraktowania tematu. Statek dedykowany miastu To-
ruń okazał się być przyczynkiem do analitycznych rozważań na po-
ziomie filozoficznym, a także historycznym, ekologicznym oraz zaha-
czającym o zagadnienia dotyczące życia, wypoczynku i potrzeb współ-
czesnego człowieka. Okazuje się, że z pozoru konkretne, czasami wręcz
uważane za „techniczne” zagadnienie, jakim jest projekt statku, może

³⁰ Dane RZGW Gdańsk: www.rzgw.gda.pl/cms/site.files/file/zegluga/warzeglrzgw.pdf
oraz uzupełniająco: M. Kamiński, *Wisła 1047 tajemnic*.

być potraktowane w sposób o wiele bardziej docieklivy niż na poziomie technicznym i formalnym.

Projekt, który powstał, jest odpowiedzią na zaobserwowany problem braku ciekawych alternatyw w zakresie efektywnego wypoczynku spowalniającego szaleńcze tempo życia większości mieszkańców miast. Jednocześnie odnosi się do morskich tradycji portowych Torunia, a także aktualnego tematu rozwoju Wisły dla turystyki i przywrócenia znaczenia rzeki.

Wnikliwe przeprowadzenie procesu projektowego pozwoliło na znalezienie – mam nadzieję – optymalnego rozwiązania łączącego w sobie klarowność i funkcjonalność układów pomieszczeń oraz ciągów komunikacyjnych, uwzględnienie technicznych aspektów projektowania statków oraz bezpieczeństwa i komfortu pasażerów. Ponadto rzeczywiste dopasowanie gabarytów statku do warunków żeglugowych na zakładanej trasie sprawia, że taki statek mógłby w przyszłości powstać.

W opracowywaniu i modelowaniu bryły statku ważna była szczerść jego formy. Jest on przede wszystkim statkiem rzeczny, o ponadczasowej sylwetce, z subtelnymi elementami świadczącymi o jego nieprzeciętności. W architekturze postanowiłam podkreślić szczególną cechę statku (dostępność statku dla osób niepełnosprawnych i o ograniczonej sprawności ruchowej) i wyeksponować rampę. Zrównoważone proporcje i rytmy statku współgrają z panoramą Torunia stanowiącą jego tło przez część roku, w którym statek nie wypływa w rejsy.

Spośród wszystkich do tej pory wykonanych projektów statków ten potraktowałam wyjątkowo osobiście. Mam nadzieję, że w końcowym efekcie widoczna jest nie tylko „wielowątkowość” procesu projektowego.

The River Cruise Ship for the city of Toruń

The tradition of the Vistula River navigation is deeply rooted in our culture. One of the cities that flourished thanks to its location on the Vistula River rout was my home city Toruń. Nowadays the Vistula embankments are very popular among the city inhabitants, yet the potential of the river has not been

used in full. The river has not been re-introduced to the city dwellers; also the long-lived tradition of regular passenger navigation on the Vistula River is unacknowledged.

The aim of my project is both to remind us of Toruń's relation with the Baltic Sea and to revive the historical Vistula River sailing rout from Toruń to Gdańsk (together with Żuławka Loop). The project of the river cruise ship dedicated to the city of Toruń resulted from my analytical philosophical, historical, architectural, ecological and sociological (referring to the style of life and the various needs of contemporary people) reflections. The project may be understood as one of various solutions of the problem of lack of interesting alternatives for spending leisure time; the alternatives that slow down the full speed life of vast majority of the city dwellers.

The project consists of the sailing rout project, the 10-day-programme of the cruise, the functional system of the ship spaces (due to all technical limitations), the description of both mass and architecture of the ship. The project of the ship ought to suit the needs of both tourists and the inhabitants of Toruń. It is rooted in the contemporary philosophical search for both getting back to nature and slowing down the dazzling pace of stressful life. Thus my project refers to the concepts of e.g. ecotourism, slow-food, effective use of leisure time, environmentally sustainable design and Design for All.

With reference to the esthetics of the ship, the „classical”, harmonic and original form is essential (that stands out against overused futuristic stylizations). „Harmonics” of proportions and „the rhythm” of the ship harmonize with the Panorama of Toruń, as the ship becomes an element of the local landscape during winter when it is impossible to navigate on the Vistula River.

Ein für mehrtägige Vergnügungsfahrten verwendbares, der Stadt Thorn gewidmetes Flussschiff

Die Tradition des Schiffsverkehrs auf der Weichsel ist in der polnischen Kultur tief verwurzelt. Zu den Städten welche Dank ihrer Lage an der Weichsel aufblühen konnten gehört auch meine Geburtsstadt Thorn. Heutzutage wird der Uferdamm der Weichsel sowohl von der Stadtbewohnern als auch von Touristen gerne besucht, doch dadurch wird das Potenzial des Flusses nicht ausgeschöpft. Der Fluss entgeht der vollen Aufmerksamkeit der heutigen Stadtbewohner, vor allem in Hinsicht auf die lange Tradition eines regelmässigen Personenverkehrs.

Die Leitidee meines Projektes ist die Erneuerung der Erinnerung an die ehemalige Wasserverbindung Thorns mit der Ostsee und die Wiederbelebung des historischen Handelsweges abwärts des Flusses nach Danzig – einschließlich der Schleife des Weichseldeltas. Das Projekt der Beschaffung eines, der Stadt Thorn gewidmeten Flussschiffes, entstand unter dem Einfluss meiner analytischen Überlegungen zu den Themen des Lebensstiles, der Erholung und anderer Bedürfnisse der heutigen Menschen, und zwar im Hinblick auf die philosophischen, geschichtlichen, architektonischen und ökologischen Bedingungen des ganzen Fragenkomplexes. Seine Verwirklichung soll der Überwindung des Mangels an interessanten und alternativen Lösungen der Probleme einer effektiven Freizeitgestaltung dienlich sein, die das hohe Tempo der Lebensweise der Stadtbewohner verlangsamten könnte.

Das Projekt besteht aus dem Entwurf der Reiseroute, nebst Programm einer zehntägigen Kreuzfahrt und dem Entwurf des Funktionsgefüges der Schiffsräume. Unter Beachtung der technischen Einschränkungen sowie der Bedürfnisse der Touristen und Bewohnern Thorns, enthält es auch Vorschläge für die Gestaltung des Rumpfes und der ganzen Architektur des Schiffes. Es soll die philosophisch verankerte Suche nach einem Rückweg zur Natur unterstützen und zur Verlangsamung des Lebenstempos beitragen. Es bezieht sich auch auf solche Bereiche der jetzigen Wirklichkeit wie, Ökotourismus, Slow-Food, effektive Nutzung der Erholung, ausgeglichenes Design und design for all.

In Bezug auf die Ästhetik des Schiffes würde ich mir eine klassische und harmonische, dabei aber auch originelle Form wünschen. Sie sollte sich deutlich von der heute allzu oft in Anspruch genommenen futuristischen Stilisierung unterscheiden. Ausgewogene Proportionen und Rhythmen der Schiffssilhouette sollten im Einklang mit dem Thorner Stadtpanorama stehen, welches den Hintergrund für die Ansicht des Schiffes während seines Aufenthaltes an der Landungsbrücke bilden wird.