

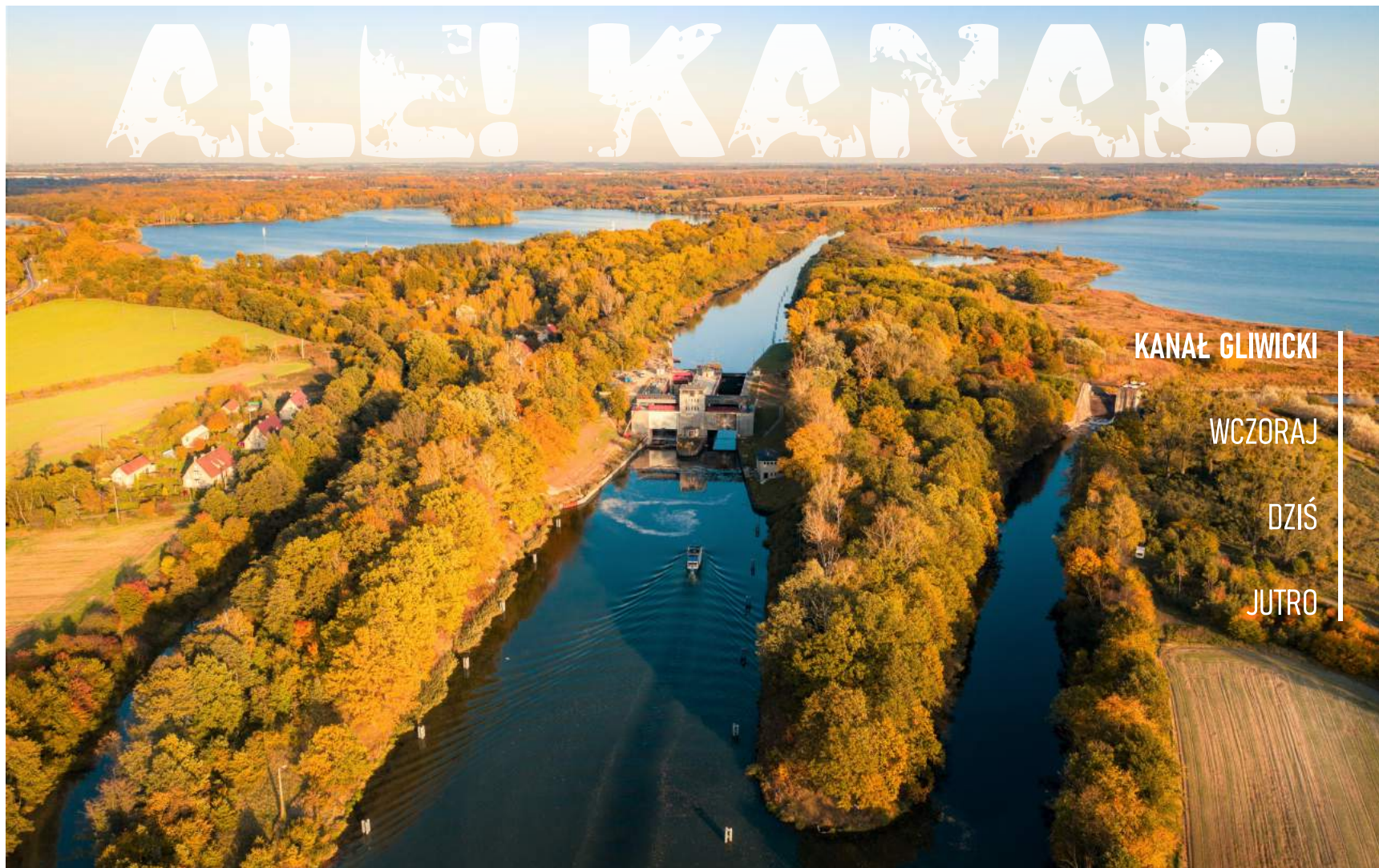
ALŁ! KANAŁ!

KANAŁ GLIWICKI

WCZORAJ

DZIŚ

JUTRO



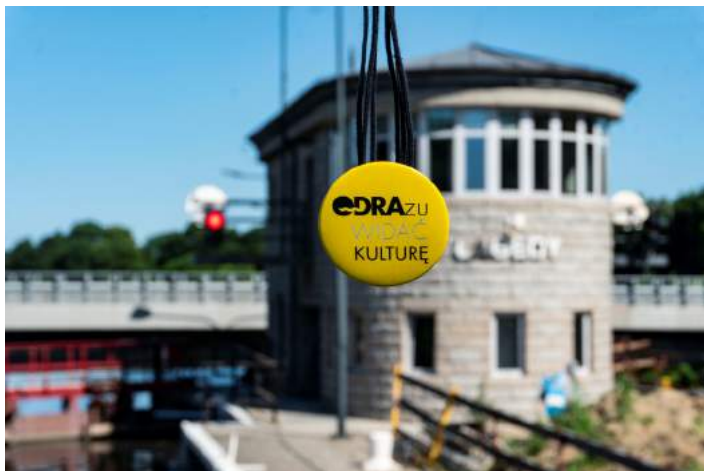


Foto okładka: Robert Neumann

ISBN 978-83-955112-3-3



Województwo
Śląskie

Honorowy patronat
Marszałka Województwa Śląskiego
Jakuba Chelstowskiego



Regionalny Instytut
Kultury w Katowicach

Regionalny Instytut Kultury
w Katowicach jest instytucją
kultury Samorządu
Województwa Śląskiego.

Flumen maximum Silesiae **Viadrus** est. (Największą rzeką Śląska jest **Odra**)

Współdziałanie w ramach Międzynarodowego Roku Odry pomiędzy Regionalnym Instytutem Kultury w Katowicach i Mariną w Gliwicach rozpoczęło się już w 2018 roku, gdy wspólnie tworzyliśmy podwaliny pod projekt „Ale! Kanał!”. Współpraca była bardzo owocna. Obyło się kilka spotkań roboczych, wspólnych wyjazdów i rejsów, które pozwoliły na stworzenie planu działań na 2019 rok oraz szkicu mapy pokazującej, jak przy wykorzystaniu drogi wodnej (Kanał Gliwicki i częściowo Odra) można przedstawiać niezwykle bogate dziedzictwo kulturowe obszaru wzdłuż Kanału Gliwickiego, od gliwickiego rynku do Śluzu w Rudzińcu (projekt ograniczyliśmy do granic województwa śląskiego). W 2019 roku wróciliśmy do wspólnych działań, podczas konferencji otwierającej całoroczny program „ODRAzu widać KULTURĘ!”, która odbyła się w kwietniu w siedzibie Regionalnego Instytutu Kultury w Katowicach. Konferencja ta nadała kierunek wielu połączonym i przecinającym się działaniom w ramach Roku Odry, dlatego przy okazji niniejszej publikacji warto w skrócie przypomnieć jej przebieg i wypracowane idee.

Łączy nas Odra!

Odra – przez wieki miejsce pracy i życia mieszkających przy niej ludzi – wymaga nowego odczytania, nauczania się na nowo kultury bycia z tą rzeką – ocenili uczestnicy konferencji „ODRAzu widać KULTURĘ!” w Regionalnym Instytucie Kultury (RIK) w Katowicach. (17 kwietnia 2019 roku, PAP)

17 kwietnia w Regionalnym Instytucie Kultury w Katowicach odbyła się konferencja poświęcona rewitalizacji kulturowego dziedzictwa Odry. Honorowy patronat nad konferencją objęło Ministerstwo Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej oraz Państwowe Gospodarstwo Wodne Wody Polskie. Konferencja została zorganizowana w związku z przypadającymi w tym roku obchodami Międzynarodowego Roku Odry oraz jubileuszem 200-lecia Protokołu Bohumińskiego. Tym samym Regionalny Instytut Kultury rozpoczął całoroczny cykl działań pod wspólnym tytułem „ODRAzu widać KULTURĘ! Na konferencji w imieniu Ministerstwa słowo wstępu wygłosiła Gabriela Tomik, pełnomocniczka Ministra Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej ds. kontaktów z samorządami. PGW Wody Polskie reprezentowali Dyrektor Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej w Gliwicach Łukasz Lange oraz Zastępca Dyrektora ds. Powodzi i Suszy Marcin Jarzyński. Urząd Marszałkowski województwa śląskiego reprezentowała pełnomocniczka marszałka województwa śląskiego ds. Odry, Wisły i żeglugi śródlądowej dr inż. Ewa Owczarek-Nowak. W imieniu Regionalnego Instytutu Kultury w Katowicach gości powitali dyrektor Instytutu Adam Pastuch oraz zastępczyni dyrektora Małgorzata Mazur. Konferencję przygotowali i prowadzili: dr Małgorzata Tkacz-Janik i Anna Cieplak (RIK).

IDEE WOKÓŁ ODRY

„Odra i Kanał Gliwicki interesują nas jako przestrzeń kulturowa, obszar, którego bogactwo warto opisywać, interpretować w nowej rzeczywistości. Istotna jest integracja sił społecznych, by dostrzegać potencjał szlaków śródlądowych na terenie naszego województwa” – powiedział podczas konferencji dyrektor RIK Adam Pastuch. Gabriela Tomik, pełnomocniczka Ministra Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej ds. kontaktów z samorządami zapewniła uczestników o kontynuacji prac i działań zgodnie z „Załoženiami do planów rozwoju śródlądowych dróg wodnych w Polsce na lata 2016-2020 z perspektywą do roku 2030”. Podkreśliła istotność transformowania dziedzictwa kulturowego jako nośnika rozwojowej energii dla rewitalizowanych gospodarczo i społecznie obszarów w obrębie Odry i jej dorzecza



Dru ga konferencja projektu. Prezentacja kolorowanki Odrarium w śląskim ZOO. Od lewej Anna Cieplak, dr Małgorzata Tkacz-Janik



Pełnomocniczka ministra wskazała również najważniejsze programy i inicjatywy związane z tematem jej wystąpienia pt.: „Odra – rzeka, która łączy”. W tym obok oficjalnych rządowych działań, takich jak m.in. powołanie stowarzyszenia Rady Kapitanów Żeglugi Śródlądowej w 2013 r., podpisanie porozumienia o współpracy stowarzyszeń z Polski i Czech dotyczącego rozwoju obszarów nadodrzańskich w 2014 r., czy reprezentacji wspólnych idei w Parlamencie Europejskim wymieniła także oddolne działania realizowane przez pasjonatów, doceniając tym samym rolę takich inicjatyw w budowaniu kulturowego pejzażu Odry. Na koniec wystąpienia zaprosiła uczestników konferencji do zapoznania się z polsko-czeską inicjatywą pn. Forum Odrzańskie („Oderskie Forum”) oraz uznania go za ważną dla Śląska międzynarodową platformę współpracy samorządowo-gospodarczo-naukowej.

Łukasz Lange, Dyrektor RZGW w Gliwicach przypomniał krótko, czym zajmuje się PGW Wody Polskie oraz nakreślił, jak gospodarka wodna i turystyka wodna mogą współdziałać. Jest to możliwe – dodał – wyłącznie wówczas, gdy gospodarka wodna jest rozumiana jako bardzo szerokie pole i obejmuje cały szereg podmiotów, zaczynając od administracji rządowej, samorządowej, poprzez użytkowników wód, zarówno prywatnych, jak i publicznych, poprzez turystykę, energetykę i wszelkiego rodzaju inne sposoby wykorzystania wody. Wszystkie te elementy muszą razem współdziałać. Nowoczesne strategie dla Odry i Kanału Gliwickiego zakładają rozwój transportu wodnego i turystyki wodnej, ale muszą znaleźć swoje właściwe miejsce jako jedna z form użytkowania wody na obszarze województwa śląskiego.

Pełnomocniczka marszałka województwa śląskiego ds. Odry, Wisły i żeglugi śródlądowej dr inż. **Ewa Owczarek-Nowak** zwróciła uwagę na fakt, że Odra jest zmieniana od czasów średniowiecza i praktycznie niemożliwe jest dzisiaj odzyskanie „naturalnej” rzeki. Podkreśliła, że reżim wodny został zbyt zmieniony, a to oznacza, że konieczna jest nieustanna rozsądna ingerencja człowieka w formowanie Odry. W niezwykle pogłębiony sposób pokazała historię Protokołu Bohumińskiego i jej wpływ na rozwój przemysłu rzeczno, historię industrializacji Odry oraz stan prawny rzeki na przestrzeni dziejów.

Dr Grzegorz Jankowski z Górnośląskiej Wyższej Szkoły Handlowej w Katowicach w wystąpieniu pt.: „Kulturowa przestrzeń nadrzeczna” przypomniał, że społeczności lokalne mieszkające w pobliżu Odry przez wieki gospodarowały tą przestrzenią, wykonując takie specyficzne zawody jak rybacy, skutnicy, flisacy, słuzowi, piaskarze czy wikliniarze. „Współcześnie przyjeżdżamy nad rzekę, bo jest fajnie, lub traktujemy ją biznesowo. Środowisko społeczne od rzeki zależne, żyjące z niej, jest współcześnie od niej odwrócone. Pozwolę sobie zaryzykować opinię, że; „(...) dziś trzeba na nowo nauczyć się kultury bycia z rzeką”.

Przemysław Nadolski przybliżył nam historię Kanału Gliwickiego jako historycznej wodnej osi cywilizacyjnej Górnego Śląska.

Ewa Sternal, reprezentująca Marinę Gliwice, Stowarzyszenie Marin Odrzańskich oraz Fundację Mesa pokazała, jak silnym elementem rozwoju turystyki na Odrze jest Kanał Gliwicki, który od lat 30. ubiegłego wieku łączy Górny Śląsk z Odrą. To jedyna taka droga wodna w kraju. Sześć śluz na 42-kilometrowym odcinku między Gliwicami a Kędzierzynem-Koźlem zapewnia żeglugę transportową i turystyczną. Zabytkowe śluzy, umożliwiające pokonanie różnicy poziomów wody, w ostatnich latach są sukcesywnie modernizowane – łączny koszt prowadzonych prac sięga 123 mln zł. Marina Gliwice i jej szybki rozwój w ciągu ostatnich lat wskazują na coraz większy popyt na turystykę wodną w województwie śląskim.

Podobnie rzecz ma się w obrębie turystyki kajakowej na południu województwa, o czym przekonywał m. in. **Jacek Kluczniok**, reprezentant „Aktywni Team” z Rybnika podkreślając równocześnie, iż województwo śląskie ma przed sobą wiele wyzwań związanych z odpowiednim zagospodarowaniem linii brzegowej.



Na zdjęciu Łukasz Lange, RZGW Wody Polskie.
Foto: Marta Rosół, RIK



Na zdjęciu: Gabriela Tomik.
Foto: Marta Rosół, RIK

Rozpoczęcie konferencji, część oficjalna.
17 kwietnia 2019 r. Foto: Marta Rosół, RIK



INICJATYWY ODDOLNE „ODRZAŃSKI TEDx”

Po pierwszej części konferencji zakończonej dyskusją, w trakcie której pytania od publiczności dotyczyły m.in. kwestii związanych z ochroną środowiska, rozpoczęła się II część konferencji złożona z 10-minutowych wystąpień, w których wzięło udział 10 organizacji społeczno-kulturalnych, turystycznych oraz artystów związanych z Odrą.



Foto: Robert Neumann

1. *Aktywni Team*, **Jacek Klucznik** (Rybnik), założyciel i prezes Stowarzyszenia Aktywni w Rybniku, pomysłodawca „Wielkiego Sprzątanía Rzeki Rudy” i „Masakratora”, instruktor Polskiego Związku Kajakowego, organizator wielu spływów kajakowych w województwie śląskim, instruktor rekreacji ruchowej – Odra a kajakarze/wodniacy.
2. *Łokietka 5*, **Majka Zabokrzycka** (Wrocław), reprezentantka punktu informacji o Nadodrzu, miejscu debat o przestrzeni miejskiej i kierunkach rozwoju, ośrodka dizajnu, sceny kulturalnej – jakie Nadodrze?
3. *Blue Velo*, **Marcin Dworak** (Katowice) oficer rowerowy Górnośląskiego Związku Metropolitalnego – planowany przebieg trasy wokół Kanału Gliwickiego oraz „Standardy i wytyczne kształtowania infrastruktury rowerowej”.
4. *Siostry Rzeki*, **Cecylia Malik** (Kraków), performerka, malarka, kuratorka, edukatorka i aktywistka. Jest autorką wielu wystaw i projektów artystycznych. Do najważniejszych z nich zaliczyć można: „365 Drzew” i „6 Rzek”. Ekolożka i artystka znana z barwnych happeningów na rzecz przyrody i rzek – Odra wymaga ochrony.
5. *Fundacja Onwater.pl*, **Anna Surówka** (Wrocław), kierowniczka projektów, organizacja zajmuje się uświadamianiem znaczenia wód, w tym głównie Odry, w procesie rozwoju społeczeństwa i otoczenia – dobre praktyki ośrodka edukacyjno-kulturalnego na wodzie.
6. *Płynne Czytanie*, **Sandra Golemo** (Kędzierzyn-Koźle) reprezentantka Miejskiej Biblioteki Publicznej, dział instrukcyjno-promocyjny organizuje spotkania w obszarze nadbrzeża Odry – dobre praktyki.
7. *Pływadło*, **Bronisław Piróg** (Kędzierzyn-Koźle/Racibórz), twórca wielkiej wodnej imprezy, w tym roku obchodzącej jubileusz pt.: „Od 20 lat malujemy Odrą świat” – czym jest Pływadło, czy spełnia integrującą rolę i gromadzi nad rzeką mieszkańców województwa i gości?
8. *Muzeum Odry*, dr hab., prof. emerytowany Uniwersytetu Wrocławskiego **Stanisław Januszewski** (Wrocław), założyciel Muzeum – jak budowano i jak budować historię Odry?
9. *Wiosenny Spływ Odrzański*, phm. **Krzysztof Popek**, (Katowice), Śląscy Wodniacy, Śląska Chorągiew ZHP – na czym polega upamiętnienie poprzez majowy odrzański spływ harcowski Powstań Śląskich.
10. *Odra Sound Design*, **Michał Zygmunt** (Chobienia), gitarzysta, kompozytor, zajmuje się przedsięwzięciami dźwiękowymi związanymi z rzekami, w tym szczególnie Odrą. Autor muzyki teatralnej, filmowej i ilustracyjnej, twórca słuchowisk – jak brzmi Odra?



Uczestnicy Odrzańskiego TEDx:
Michał Zygmunt (projekt Odra Sound System,
Wrocław) z córką oraz Sandra Golemo
 („Płynne czytanie”
w MBP Kędzierzynie-Koźlu)



MIX IDEI

Drugą część konferencji podsumował **dr Rafał Cekiera**, socjolog z Uniwersytetu Śląskiego, który wskazał, co łączy wypowiedzi prelegentów reprezentujących bardzo różne formy „pracy z rzeką”.

„(...) Rzeką może być inspiracją w wielu dziedzinach, jeśli w jej zasięgu są ludzie, którzy chcą wejść z nią w relację. (...) podmioty związane z rzeką są kreatorami nadodrzańskiej wyobraźni. Projekty realizowane przez podmioty działające w dorzeczu Odry pokazują kulturowy wymiar rzeki i zmieniają jej postrzeganie przez społeczność.”

Cekiera zaznaczył, iż w wypowiedziach prelegentów pojawiły się aspekty gospodarcze oraz związane z rozwojem turystyki i rekreacji, jednak zwykle związane z troską o ochronę środowiska i dziedzictwo przyrodnicze. W wystąpieniach padały słowa „bawimy się rzeką” podkreślające aspekt zabawy i rekreacji. Na przykład trwające od 20 lat „Pływadło” wydaje się być imprezą o charakterze ludycznym, ale sama misja jest bardzo poważna. Inicjatywa powstała oddolnie w wyniku niezgody na utrzymywanie rzeki w takim stanie jak po powodzi w 1997 roku, tym bardziej obecnie można ją określić jako wydarzenie więziotwórcze. Można spojrzeć na Odrę – kontynuował Cekiera – biorąc pod uwagę trzy perspektywy czasowe: przeszłość, teraźniejszość i przyszłość. „Żyjemy w epoce czasu skupionego na teraz, w kulturze tymczasowości, a okazuje się, że relacja z rzeką może łączyć wymiary i czas. Rzeką istnieje jako dziedzictwo i skarb przeszłości. Można w jej kontekście mówić o niezwykle ciekawej kategorii, w której znajdują dla siebie miejsce np. inicjatywy upamiętniające, choćby takie jak spływy harcerskie im. Powstańców Śląskich. Rzeką funkcjonuje jako miejsce upamiętnienia bohaterów, inspiracja artystyczna – zarówno na poziomie ludycznym i egalitarnym, jak i profesjonalnym oraz niszowym. **Rzeką to także przyszłość – daje odwagę do tworzenia śmiałych wizji. Warto zwrócić uwagę na wielość tych wizji przyszłości, biorąc pod uwagę również korektę ekologiczną. Żyjemy w antropocenie i musimy się obchodzić ze środowiskiem w sposób radykalnie inny niż poprzednie pokolenia.”**

PROTOTYPOWANIE IDEI

Naturalną konsekwencją wypracowanych podczas konferencji kierunków działań programu „ODRAzu widać KULTURĘ!” było nawiązanie w czerwcu 2019 roku partnerstwa z Mariną Gliwice oraz Politechniką Śląską w zakresie współpracy, polegającej na zaprojektowaniu przez studentów w ramach jednego z przedmiotów na wydziale architektury stanic wodnych, roboczo nazwanych „Miejscami Odpoczynku Turystów” (zakładana funkcjonalność tych miejsc). Marina Gliwice wystąpiła tu w roli partnera – potencjalnego inwestora, a Regionalny Instytut Kultury w Katowicach w roli promotora idei projektu oraz wydawcy publikacji przedstawiającej projekt. Zostało podpisane stosowne trójstronne porozumienie, w którym ze strony Politechniki Śląskiej występował dr hab. inż. arch. Jerzy Cibis, prof. Politechniki Śląskiej, jako opiekun studentów Wydziału Architektury, a Marinę Gliwice reprezentowali Ewa i Czesław Sternal. Efektem wspólnej pracy jest niniejsza broszura. Chcielibyśmy, aby zawarte w niej informacje oraz wizualizacje stanic stanowiły podstawę do rozmów z jednostkami samorządu terytorialnego o tworzeniu koniecznej infrastruktury wzdłuż Kanalu Gliwickiego.

ALE! KANAŁ! WCZORAJ

Kanał Gliwicki, wybudowany w latach 1933-1939, zastąpił dawny Kanał Kłodnicki funkcjonujący od przełomu XVIII i XIX wieku. Postęp techniczny, powstawanie coraz większych jednostek pływających i wprowadzenie napędu parowego czyniło stary kanał coraz mniej wydolnym pod względem transportu i ekonomicznie nieopłacalnym. Pierwsze poważne plany modernizacji powstały już w latach 80. XIX wieku, z czasem dominować zaczął pogląd, że nie modernizacja starej, a budowa całkiem nowej drogi wodnej jest koncepcją pod każdym względem jedynie słuszną i ekonomicznie uzasadnioną. W latach 20. XX wieku powstał szereg niezwykle interesujących projektów wykorzystujących najnowsze konstrukcje hydrotechniczne, w tym podnośnie zamiast śluz. Kryzys ekonomiczny i konieczność redukcji kosztów spowodował wybór koncepcji i budowę kanału w kształcie, jaki znamy dziś. Pozwala on pokonać na odcinku 40 km aż 43 m różnicy poziomów terenu pomiędzy Gliwicami i Koźlem. Jest to możliwe dzięki wybudowaniu 6 śluz:

Łabędy, Dzierżno, Rudziniec, Sławięce, Nowa Wieś i Kłodnica.

Decyzją gabinetową, wydaną przez Kanclerza III Rzeszy A. Hitlera w dniu 22.09.1933 r. o natychmiastowej budowie kanału Górnośląskiego, rozstrzygnięto kilkudziesięcioletni dylemat dotyczący jego budowy. 10 listopada 1933 r. rozpoczęto pierwsze, ograniczone jeszcze roboty przy budowie Kanału, ale już w połowie listopada 1933 r. uruchomiono pełny zakres prac, kiedy to została zatrudniona pierwsza, 800-osobowa grupa robotników. Wytyczono trasę przebiegu kanału, dokonano wywłaszczeń, oczyszczono teren z zabudowań. W obliczu masowego bezrobocia, wywołanego kryzysem ekonomicznym, szereg prac miało charakter robót publicznych, przy znikomym wykorzystaniu maszyn i urządzeń budowlanych. O tempie wykonywanych prac może zaświadczać fakt, że już w 1934 r. pierwszy kilometr koryta Kanału na odcinku Miedary – Blachownia został napełniony wodą, a w grudniu tego samego roku wbito pierwsze stalowe elementy, które wyznaczały zarys komór śluzowych na pierwszej budowanej na nowym Kanale śluzie Nr V – "Dzierżno" ("Sersno" później "Stauwerder").

W połowie kwietnia 1934 nastąpiła zmiana nazwy kanału Górnośląskiego (Oberschlesischer Kanal) na nową: Kanał Adolfa Hitlera (Adolf-Hitler-Kanal), a 14 maja 1934 r. miała miejsce uroczystość związana z wmurowaniem kamienia węgielnego pod budowę kanału. Prace związane z budową kanału mającego 41,2 km długości podzielono na jedenaście zadań budowlanych. Były to autonomiczne, odrębne realizacje, które obejmowały nie tylko prace ziemne (wykopy, sypanie wałów i nasypów), budowę śluz, instalację wyposażenia mechaniczno-elektrycznego, ale także np. budowę budynków socjalnych dla obsługi śluz itp. Do realizacji budowy portu w Gliwicach oraz zbiornika Dzierżno (Duże) powołano odrębne dyrekcje, odpowiedzialne za ich wykonanie. Warto podkreślić, że choć koryto nowego i starego kanału wielokrotnie się krzyżowało, a na niektórych odcinkach wręcz pokrywało i większość starych śluz musiała być rozebrana, prace prowadzono tak, aby dotychczasowa droga wodna z Gliwic do Koźła była czynna i zdalna do prowadzenia transportu towarowego.





Budując kanał wprowadzano wiele nowatorskich rozwiązań, które tylko sporadycznie występowały wcześniej. Przykładem może być zastosowanie stalowych brusew do wykonania ścian komór śluz zamiast dotychczas używanego kamienia i betonu czy zastosowanie dwóch systemów umożliwiających oszczędzanie wody podczas śluzowania. Było to niezwykle istotne z uwagi na ograniczone możliwości zasilania w wodę przez rzeki Kłodnicę i Dramę. Na wszystkich śluzach umożliwiono podczas śluzowania równoległego (w jednej komorze barka idzie do góry, w drugiej na dół) przepływ wody między komorami. Dawało to oszczędność niemal połowy objętości komory. W przypadku śluzy Dzierżno jest to około 4500 m³. Drugi system oszczędnościowy polegał na zastosowaniu pomp tłoczących wodę z sekcji dolnej do górnej. Znaczenie obu systemów staje się wymownym, gdy uświadomimy sobie, że napelnienie jednej komory śluzy Dzierżno powoduje obniżenie poziomu wody w kanale na odcinku śluza Łabędy – śluza Dzierżno o 2 cm, a ilość śluzowań w okresie największego ruchu towarowego zbliżała się do 100 na dobę. Po wojnie, z uwagi na znacznie mniejszy ruch towarowy, zasuw międzykomorowe nie były wykorzystywane, a pompy pracowały tylko w Dzierżnie – od połowy do końca lat 80. XX wieku. Na uwagę zasługuje przepust syfonowy dla rzeki Kłodnicy pod Kanałem Gliwickim, potocznie zwany syfonem Kłodnicy. Znajduje się on około 800 metrów przed śluzą Nowa Wieś (patrząc w stronę Gliwic). Jest to bezkolizyjne skrzyżowanie dwóch cieków wodnych, odmienne jednak od częściej spotykanych akweduktów. Tu woda rzeki Kłodnicy przepływa trzema rurami zagłębionymi pod dnem Kanału Gliwickiego wykorzystując fakt, iż wylot syfonu położony jest niżej niż jego wlot. Jest to jedyna tej wielkości budowla hydrotechniczna w Polsce. Prawie nieznanym jest fakt, iż na Kanale Gliwickim czynny jest jeszcze jeden przepust syfonowy, tym razem dla Potoku Lisiego (Niezdrowice – km 16,750 Kanału Gliwickiego). Z istniejących w Polsce wymienić jeszcze można przepust syfonowy dla potoku Flis pod Kanałem Bydgoskim w pobliżu śluzy Okole. Teren budowy był również swoistym poligonem doświadczalnym. O ile nie dziwi zastosowanie gliny do uszczelnienia koryta kanału zapobiegającego ubytkowi wody na skutek przesiąkania do gruntu, o tyle absolutnym novum było eksperymentalne uszczelnienie 200-metrowego odcinka koryta kanału przy użyciu asfaltu (11,700 km kanału). Z upływem czasu na budowie skoncentrowano znaczne ilości sprzętu i maszyn budowlanych. Do transportu wykorzystywano składy z parowozami i lokomotywami spalinowymi poruszające się po doraźnie układanych wąskich torach. Nie udało się jednak uniknąć opóźnień w stosunku do harmonogramu zakładającego całkowite zakończenie prac na połowę roku 1939. Podczas odbywającej się w Gliwicach dorocznej konferencji "Dzień Odry" określono realistyczny termin ukończenia całej inwestycji na rok 1940. Trwające w wielu miejscach prace, szczególnie zaś przy śluzie Łabędy i gliwickim porcie, skomplikował ciąg intensywnych opadów i powodzi, które wyrządziły znaczne szkody nawet na ukończonych już odcinkach. Z końcem września 1939 roku budowa kanału została wpisana na listę przedsięwzięć gospodarczych o kluczowym znaczeniu dla obronności państwa.

O tym, jak daleko było do ukończenia prac niech świadczy fakt, że dopiero 30 listopada 1939 roku na śluzie Kłodnica prześluzowano pierwszą barkę przy użyciu napędów ręcznych, gdyż prąd nie był jeszcze podłączony. Mimo tego władze w Berlinie zdecydowały się na uroczyste uruchomienie kanału w obecności wysokich przedstawicieli władz, w tym Rudolfa Hessa. Usuwanie szkód powodziowych i ostatnie prace wykończeniowe trwały do połowy 1940 roku, a po tym czasie ruch towarowy odbywał w miarę regularnie i płynnie. 15 lipca 1941 roku na obszarze Bytom – Chorzów – Zabrze – Gliwice wystąpiły niespotykane intensywne opady deszczu, które wkrótce objęły obszar aż do Odry. Wg pomiarów dokonanych w Rudzińcu, w ciągu 18 godzin opad przekroczył 1/3 opadu rocznego. Straty spowodowane przemieszczaniem się korytem kanału wód powodziowych, zwłaszcza w Dzierźnie, Sławięcicach i Nowej Wsi spowodowały półroczne wyłączenie kanału z eksploatacji. Później ruch na kanale odbywał się bez większych zakłóceń i był niezwykle intensywny. Wprowadzono szczegółowy, precyzyjny system śluzowań pozwalający do maksimum wykorzystać możliwości przepustowe kanału, a zwłaszcza śluz.

Ofensywa Armii Czerwonej obejmująca Kanał Gliwicki trwała do marca 1945 roku. Podczas walk kanał i śluzy nie zostały zbyt uszkodzone. Wycofujące się wojska niemieckie wysadziły 14 z 20 przepraw mostowych. Po przejściu kanału przez administrację radziecką w początkowym okresie infrastruktura kanałowa uniknęła demontażu tylko dlatego, że kanał miał nadal służyć zwycięzcom do wywozu „łupów wojennych”. Port Koźle był systematycznie grabiony, a w gliwickim porcie trwał załadunek i wywóz urządzeń demontowanych zarówno w porcie, jak i na terenie okręgu przemysłowego.

Przekazanie kanału administracji polskiej nastąpiło dopiero w połowie czerwca 1946 roku, a przeprowadzona inspekcja wykazała, że stan śluz i innych obiektów w trakcie rocznej administracji radzieckiej znacznie się pogorszył. Choć śluzy były częściowo pozbawione wyposażenia elektrycznego i zasilania, to śluzowanie było możliwe z wykorzystaniem napędów ręcznych. Do końca 1949 roku udało się przywrócić pierwotną przepustowość kanału i zakończono większość prac remontowych.

Czasem szczególnie wzmożonego ruchu towarowego na Kanał Gliwickim były lata 70. ubiegłego wieku. Ilość śluzowań była tak duża, że koniecznym stało się uruchomienie przepompowni przy śluzie Dzierżno. Zmiany ustrojowe i kryzys gospodarczy lat 80. przyniósł upadek żeglugi śródlądowej, Kanał Gliwicki niemal opustoszał, a przy braku należytej troski ulegał stopniowej degradacji.

Od kilku lat trwa modernizacja śluz i jazów. Prace podzielono na trzy etapy, a ostatnim zadaniem będzie odmulenie i przywrócenie niezbędnej głębokości kanału. Po kilku latach przerwy w roku 2017 wznowiono transport węgla z gliwickiego portu do elektrowni we Wrocławiu. Kanał Gliwicki został również dostrzeżony jako atrakcyjny szlak przez zwolenników turystyki wodnej. Pojawiły się statki wycieczkowe i motorówki, a rejsy cieszą się dużym zainteresowaniem. Wielokrotnie już wybrane obiekty kanału uczestniczyły w dorocznej "Industriadzie".

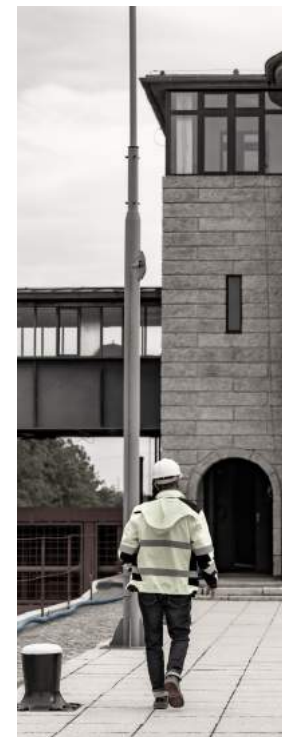
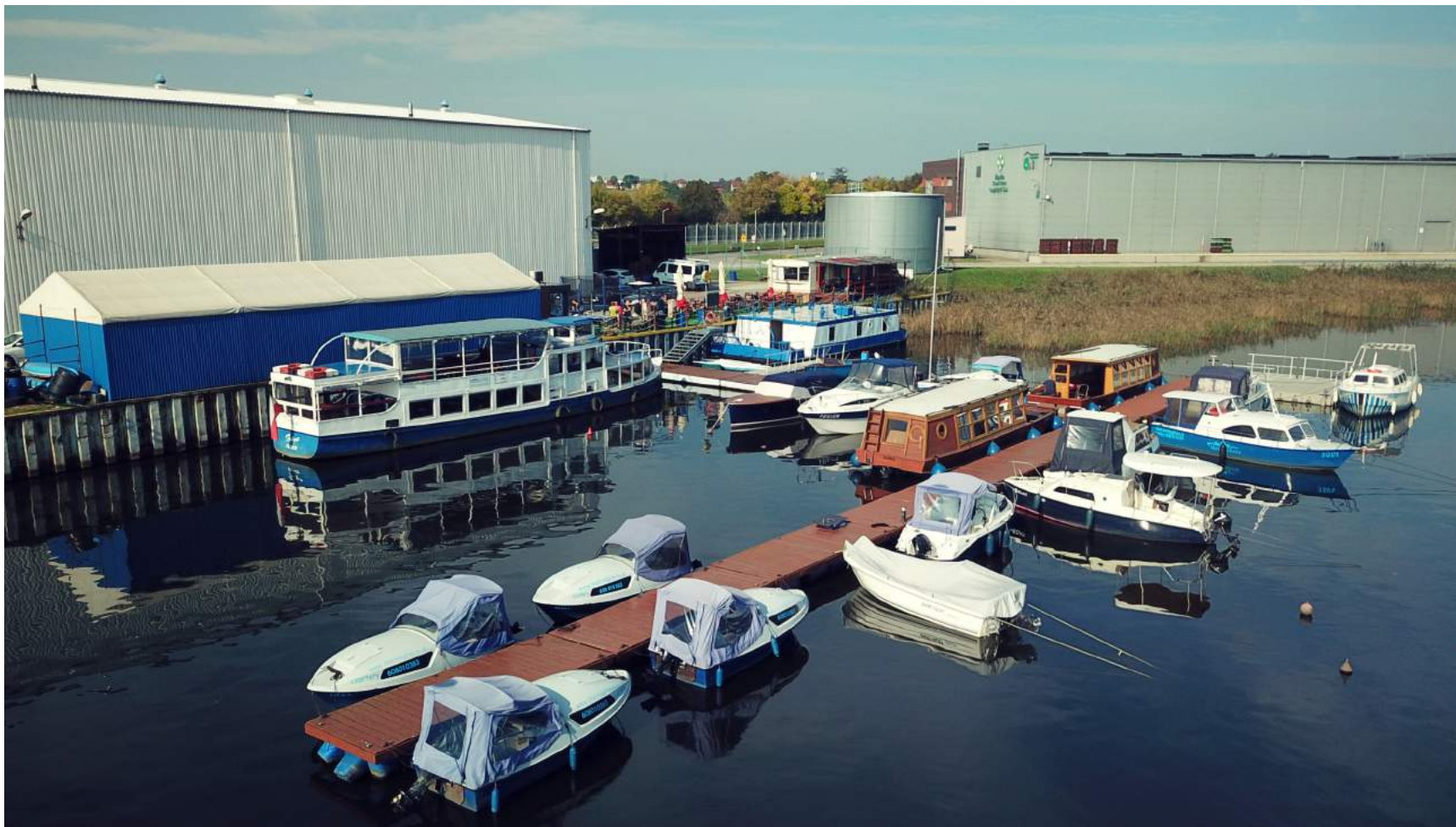


Foto: Hanna Wierzbicka

Opracowała Ewa Sternal

ALE! KANAŁ! DZIŚ





Kanał Gliwicki – unikalna atrakcja turystyczna.

Kanał Gliwicki został wybudowany jako droga wodna do transportu towarów i ani jego budowniczym, ani późniejszym zarządcom nie mieściło się w głowie, że kanał mógłby być atrakcją turystyczną. Gdy w kwietniu 2012 roku powstała Marina Gliwice, zewsząd słychać było głosy, że nie warto, że to nic ciekawego, że nikt tu nie przyjedzie pływać. Nie mogliśmy się zgodzić z takim postrzeganiem Kanału Gliwickiego, naszym zdaniem wyjątkowej atrakcji turystycznej na Śląsku, łączącej w sobie zabytek kultury industrialnej z pięknem otaczającej kanał przyrody obfitującej w wiele gatunków ptactwa wodnego i zapewniającej bezpieczną, żeglowną wodę do uprawiania turystyki wodnej. Przez kolejne lata wspólnie z mężem Czesławem i synem Michałem inwestowaliśmy czas, siły i środki, aby poszerzać ofertę dla turystów i nie oglądając się na malkontentów budowaliśmy świadomość społeczeństwa, dotyczącą ciekawego produktu turystycznego. Z czasem, oprócz łodzi motorowych i kajaków, które można w Marinie Gliwice wypożyczać, pojawiły się houseboaty, które w bardziej komfortowych warunkach pozwalają podróżować po Kanale Gliwickim i Odrze. Od początku szkoliliśmy chętnych na patenty motorowodne i wciąż edukujemy osoby pragnące rozpocząć swoją przygodę wodniacką żeglując łodziami motorowymi, które nie wymagają uprawnień. W 2014 roku w Marinie zaczął pływać mały statek pasażerski „Samba”, a w 2016 zacumował tu zabytkowy statek „Foxtrot”, odbywający regularne rejsy Kanałem Gliwickim. Oprócz rejsów turystycznych na chętnych czekają rejsy z muzyką na żywo, rejsy kulinarne z dobrym jedzeniem lub degustacją trunków, czy rejsy rowerowe. Statki często są miejscem spotkań towarzyskich lub firmowych. W czasie wakacji w Marinie Gliwice odbywają się półkolonie żeglarskie dla dzieci, a w czasie roku szkolnego wycieczki szkolne. W roku 2014, uzyskując tytuł obiektu zaprzyjaźnionego Szlaku Zabytków Techniki, w Porcie Gliwice zorganizowaliśmy Industriadę, czyniąc starania, aby Kanał Gliwicki został obiektem Szlaku Zabytków Techniki. W kolejnych latach Industriada na Kanale Gliwickim zmieniała swoją lokalizację odbywając się na Śluzie Rudziniec, a w roku 2018 w starej przystani w Łabędach. Celowo wybraliśmy to miejsce, miało bowiem kiedyś, od zakończenia II Wojny Światowej, charakter nabrzeża pasażerskiego. Jednak kilka lat temu pomost został usunięty z powodu złego stanu technicznego. Wybierając tę lokalizację chcieliśmy zwrócić uwagę na brak jakichkolwiek udogodnień dla osób podróżujących Odrzańską Droga Wodną. Dzisiaj nie trzeba już bardzo przekonywać turystów, że warto odwiedzić Kanał Gliwicki, powstało wiele materiałów promocyjnych, filmów i artykułów. Jednakże, na co wszyscy zwracają uwagę, brak tu infrastruktury turystycznej. Płynąc Kanałem Gliwickim i Odrą można napotkać mariny, które dają schronienie i miejsce na odpoczynek lub nocleg, ale odległość pomiędzy nimi to około 20-40 km, czyli kilka godzin żeglugi. Na Kanale Gliwickim poza Mariną Gliwice jest tylko jedna marina, mniej więcej w połowie drogi – Marina Ujazd. Na odcinkach pomiędzy śluzami nie ma natomiast nic poza wałami umacnianymi narzutem kamiennym lub płytami betonowymi nie dającymi możliwości bezpiecznego przycumowania. Dla rozwoju turystyki konieczne jest stworzenie infrastruktury turystycznej na odcinkach pomiędzy śluzami. Płynąc, oprócz śluz mijamy na lądzie takie atrakcje jak pałace, budowle sakralne, jeziora, restauracje, stacje benzynowe, gospodarstwa agroturystyczne, hotele – jednak zupełnie nie ma możliwości przycumowania łodzi i zejścia na ląd, żeby do tych miejsc dotrzeć. Podróżując po Europie widzimy, jak przybywa udogodnień dla turystów podróżujących wodą, czasem są to wspaniałe centra turystyczne, czasem małe stacje wodne. Marzymy o tym, aby takie miejsca pojawiły się także u nas. We współpracy z Politechniką Śląską w Gliwicach powstały ciekawe projekty i koncepcje utworzenia miejsc odpoczynku podróżnych. Studenci Wydziału Architektury przygotowali gotowe rozwiązania, wraz z dokumentacją techniczną, możliwe do zastosowania nad brzegami Kanału Gliwickiego i Odry. W myśl zasady, że wspólnie można osiągnąć więcej, liczymy na włączenie się w projekt jednostek samorządowych, które pomogą urzeczywistnić nasze marzenia i zrealizują studenckie koncepcje na swoim terenie.





Marina Ujazd 2017



Wypływając z Portu Gliwice mijamy Śluzę Łabędy i tu zaraz za śluzą znajduje się pierwsze miejsce, gdzie warto stworzyć warunki do cumowania. To tu kiedyś rozpoczynały się rejsy statkiem, obok jest park, a w pobliżu znajduje się dworzec kolejowy i przystanek autobusowy. Teren należy do gminy Gliwice. Parę kilometrów dalej dopływamy do kolonii kormoranów, siedliska kilkuset osobników kormorana czarnego. Sąsiadujące z kanałem jeziora Dzierżno Małe i Dzierżno Duże obfitują w miejsca występowania czapli siwej, zimorodka, łabędzia, bączka, wielu gatunków kaczek. Tu na pewno warto byłoby się zatrzymać, tereny należą do Gminy Pyskowice. Tuż obok wodę piętrzy Śluza Dzierżno, jedna z najwyższych śluz w Polsce, a stąd blisko już do Pałacu w Pławniowicach. Przy Jeziorze Pławniowickim mieści się stara przystań leśna pamiętająca jeszcze czasy, gdy Kanałem Gliwickim spławiano towary (głównie węgiel) i przeżywał on swoją świetność. Dzisiaj przystań to tylko umocniony odcinek nabrzeża z rozpadającymi się betonowymi schodkami. To już teren Sołectwa Pławniowice. Nieco dalej Kanał Gliwicki przebiega tuż obok Pałacu w Pławniowicach, perełki architektonicznej, siedziby rodu Ballestremów. Przy moście obok pałacu od 2019 roku funkcjonuje, jako efekt współpracy Mariny Gliwice i Regionalnego Instytutu Kultury w Katowicach, mały pomost pływający służący jako wehikuł reklamy międzynarodowego Roku Odry 2019, ale jednocześnie idealny, by zacumować małą łódź lub kajak i odwiedzić zabytek. Kilka kilometrów dalej dopływamy do pięknie zmodernizowanej Śluzy Rudziniec. Wspaniale byłoby tu się zatrzymać, zobaczyć śluzę od strony łądu lub pójść na spacer do pobliskiego lasu, gdzie została utworzona przez Lasy Państwowe ścieżka edukacyjna. To już tereny należące do Nadleśnictwa Rudziniec i Gminy Rudziniec. Kilka kilometrów dalej kończy się województwo śląskie i Kanał Gliwicki prowadzi przez tereny województwa opolskiego, by w Koźlu połączyć się z Odrą. Tam kolejne gminy Ujazd, Koźle, Krapkowice, Brzeg, Oława czy Wrocław mogą włączyć się w nasz projekt i pomóc stworzyć infrastrukturę turystyczną, aby szlak Kanału Gliwickiego i uregulowanej Odry mógł się rozwijać jako prężna i atrakcyjna marka.

Opracowała Ewa Sternal



www.marinaujazd.pl

Chrobrego 10A, Ujazd
tel. 88301038



www.marinagliwice.pl

Portowa 28, Gliwice
tel. 608 010 383



ALE! KANAŁ! JUTRO

Wydział Architektury Politechniki Śląskiej wraz z Regionalnym Instytutem Kultury oraz Excellent APU Ewa Sternal, w ramach warsztatów projektowych oraz debat ze studentami Wydziału Architektury, stworzył koncepcję uaktywnienia i podkreślenia znaczenia Kanału Gliwickiego propozycjami „Miejsc Odpoczynku Turystów”. W przyszłości mają one służyć integracji i rewitalizacji zainteresowania kanałem, jak i budowie lokalnej społeczności wokół tematów i działań skupionych na najbardziej zindustrializowanym odcinku Odrzańskiej Drogi Wodnej w województwie śląskim, tj. wokół Kanału Gliwickiego. Tematem opracowań jest zagospodarowanie nadbrzeża Kanału Gliwickiego w wybranych lokalizacjach, jako przystanków dla turystyki wodnej rozwijającej się na kanale, nie wykluczając jednocześnie pozostałych form turystyki, takich jak wycieczki piesze czy rowerowe. Zakres merytoryczny projektów obejmuje zarówno układ funkcjonalny uwzględniający lokalne uwarunkowania terenowe, jak i szczegółowe detale pokazujące możliwe sposoby montażu urządzeń. Duży nacisk został położony na ekologię rozwiązań, a więc powtórne wykorzystanie zasobów – palety, skrzynie transportowe, beczki itp. Nie bez znaczenia pozostała również kwestia mobilności i elastyczności rozwiązań, która pozwala tworzyć kompilacje wielu pomysłów w jednej lokalizacji. Wśród pomysłów znalazły się zarówno rozwiązania tradycyjne, takie jak wiaty odpoczynkowe, stojaki rowerowe, leżaki, hamaki, meble terenowe, pomosty funkcyjne, jak i innowacyjne propozycje tworzenia stacji ładowania telefonu podczas jazdy na własnym rowerze, czy ekologiczne rozwiązania oświetlenia oraz utylizacji odpadów bytowych. Te działania Młodych Twórców Architektury to również sposób na ich udział w wymianie doświadczeń poprzez kreację i uświadamianie społeczności roli kanału w historii Gliwic i Górnego Śląska teraz i w przyszłości. Stanowią materialny przykład doświadczenia, jak rzeka inspiruje, jak ogranicza i jak pozwala korzystać ze swojej industrialnej tożsamości. Rzeki, jak i inne zbiorniki wodne, od zarania dziejów stanowiły miejsca rozwoju społeczeństw, osadnictwa oraz rozwoju wszelkich form cywilizacji. W przypadku Górnego Śląska była to głównie Odra wraz z wybudowanymi w XVII i XVIII wieku kanałami Odra – Sprewa i Odra – Hawela, co włączyło dorzecze Odry do wielkiego systemu dróg wodnych Europy Zachodniej, przyczyniając się do intensywnego rozwoju gospodarczego Śląska. Gliwice z Odrą połączył Kanał Gliwicki, powstały w 1939 roku w miejsce starego Kanału Kłodnickiego. Odra stanowi dziedzictwo, które zachwyca pięknem przyrody i zabytków hydrotechniki. To szczególne znaczenie Kanału Gliwickiego i Odry spowodowało ustanowienie rezolucją Sejmiku Województwa Śląskiego roku 2018 Rokiem Odry – Rzeki Pozytywnej Energii. Dziś Odra przede wszystkim jest impulsem rozwoju i współpracy regionów nadodrzańskich, stając się symbolem przepływającej przez nie pozytywnej energii. Dzięki temu powstał projekt strategii, której celem jest rewitalizacja zainteresowania obszarem Kanału Gliwickiego i Odry pod względem kulturowym, turystycznym, edukacyjnym oraz społecznym.



dr hab. inż. arch. Jerzy Cibis
Prof. Politechniki Śląskiej
(opiekun projektu ze strony Politechniki Śląskiej,
wydział Architektury, Katedra RAr 2)



Industrialna plaža Marina Gliwice 2018



Autor: Bartosz Duda

Wydział Architektury
Politechniki Śląskiej

Katedra Projektowania
Architektury Mieszkaniowej
i Użyteczności Publicznej

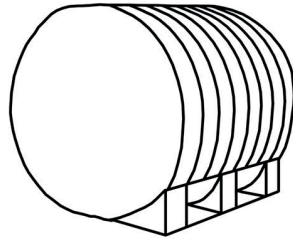
Przedmiot:
Detal architektoniczny

Prowadzący przedmiot:
dr hab. inż. arch. Jerzy Cibis

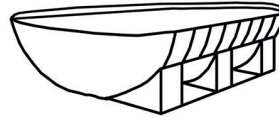
Pochodzę z okolic
Częstochowy, a dokładnie z
miejscowości Choroń. Poza
architekturą zajmuję się
marketingiem. W wolnych
chwilach lubię fotografować.

Projekt zakłada
wykorzystanie jako głównego
elementu konstrukcyjnego
zbiornika na deszczówkę o
pojemności 3000 l. Zapewnia
to tworzonemu z niego
elementom dużą odporność
na działanie warunków
zewnętrznych jak i
wyporność w razie zalania.
Projekt przewiduje
stworzenie elementów takich
jak leżaki, stoliki pływające,
kosze plażowe oraz skrzynki
ładowania telefonu.

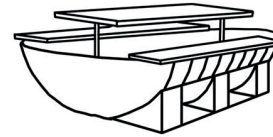
ELEMENTY ZAŁOŻENIA



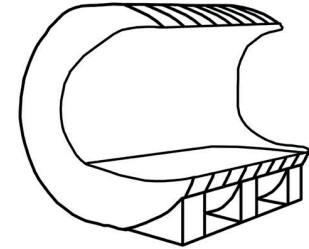
zbiornik na deszczówkę



leżak

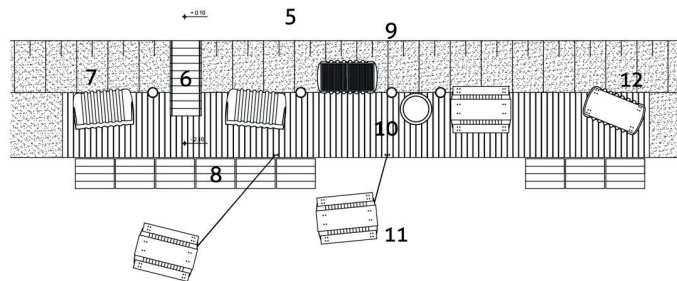
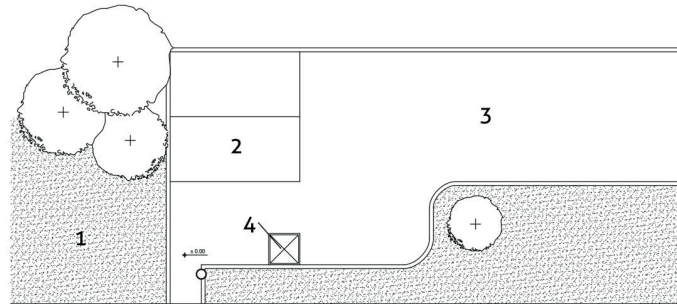


stolik pływający



kosz plażowy

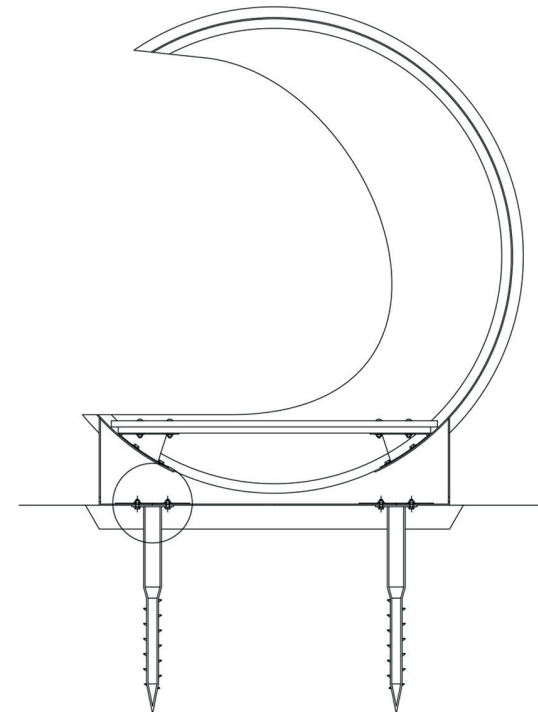
PROJEKT ZAGOSPODAROWANIA

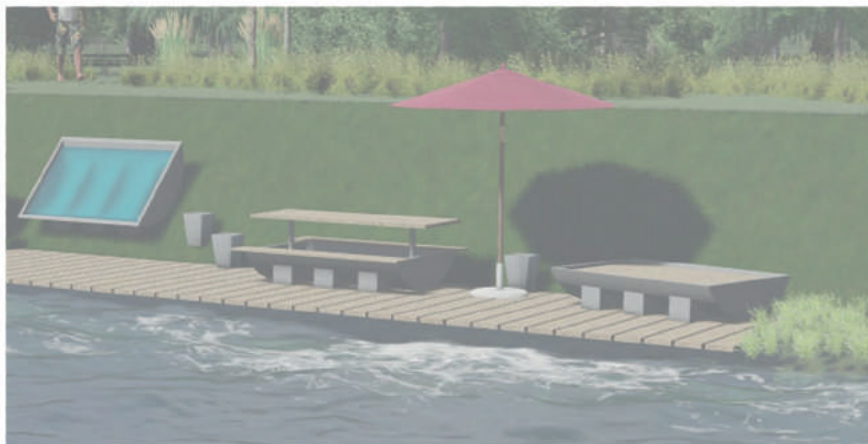


1. Trawnik
2. Projektowany parking
3. Projektowany dojazd
4. Przenośna toaleta
5. Droga awaryjna
6. Projektowane schody

7. Kosze plażowe
8. Podest pływający
9. Panele fotowoltaiczne
10. Miejsce na ognisko
11. Stolik pływający
12. Leżak

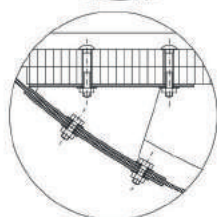
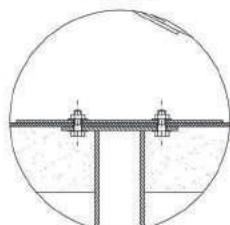
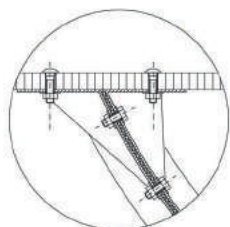
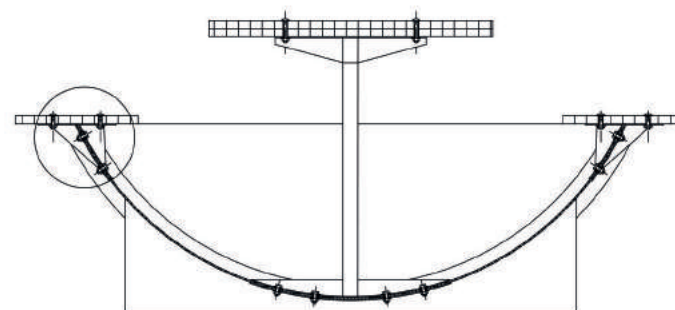
KOSZ PLAŻOWY przekrój



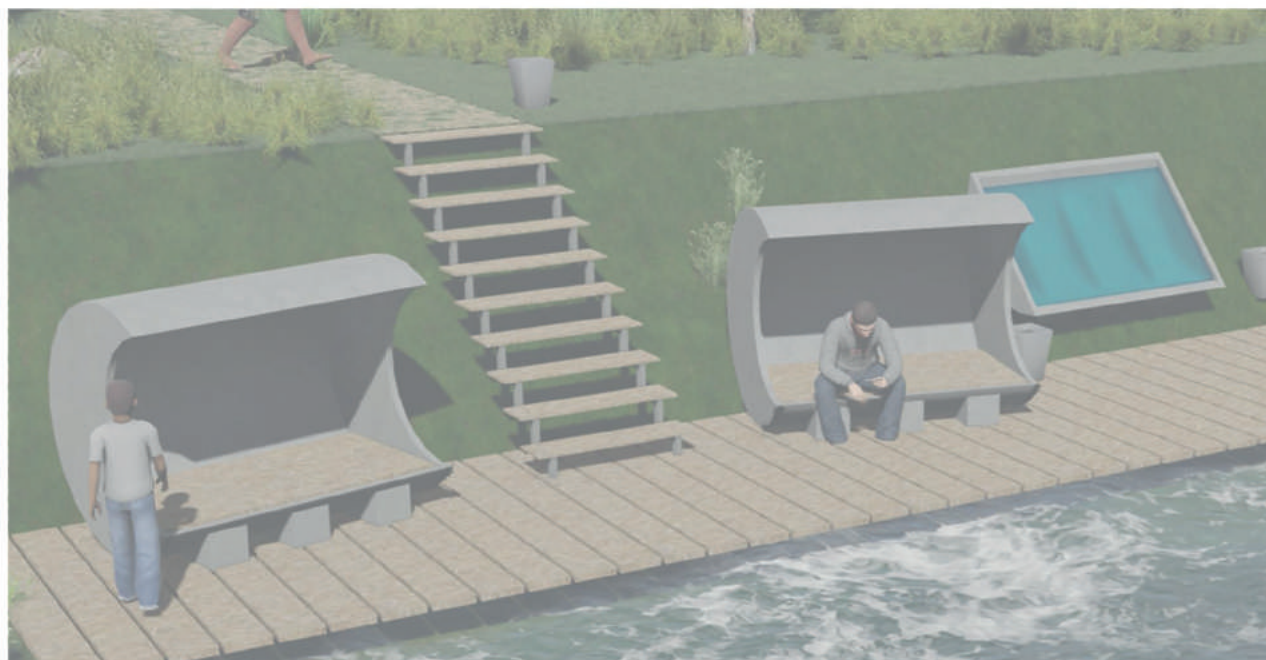


widok od strony południowo-wschodniej

STOLIK PŁYWAJĄCY
przekrój



przekroje



widok od strony południowo-zachodniej



Autor: Paweł Furgalski

Wydział Architektury
Politechniki Śląskiej

Katedra Projektowania
Architektury Mieszkaniowej
i Użyteczności Publicznej

Przedmiot:
Detal architektoniczny

Prowadzący przedmiot:
dr hab. inż. arch. Jerzy Cibis

Pochodzę z Rębielec Królewskich, małej miejscowości niedaleko Częstochowy. Uczestniczyłem w międzynarodowych warsztatach projektowych w Seifhennersdorfie. Interesuję się kolarstwem oraz fotografią.
e-mail: pawel.furgalski@o2.pl

Projekt zakłada wykorzystanie 1000-litrowych beczek na wodę jako kabin, zlokalizowanych na kilku poziomach, umożliwiających odpoczynek podczas postoju w czasie podróży kanałem Gliwickim. Projekt przewiduje siatki na nieczystości, dzięki czemu woda w okolicy przystani jest zawsze czysta, ruchomą platformę oraz panele słoneczne generujące prąd.



Plastikowa Przystań



Lokalizacja na Kanale Gliwickim



Beczka na wodę o pojemności 1000 l



Europaleta do platform i mola



Beczka jako balast mola



Wiadro z liną jako balast platformy



Zasuwa do drzwi w kabinach



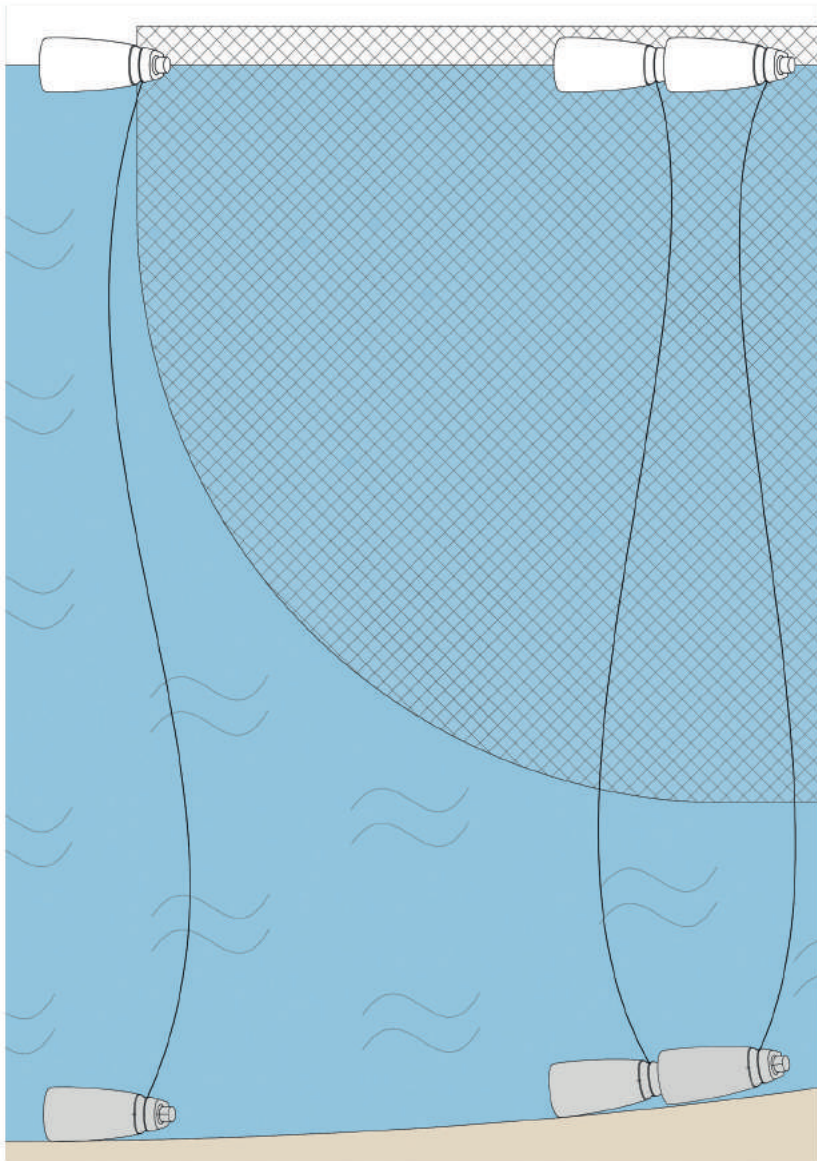
Zagospodarowanie terenu



Widok od strony południowej



Widok od strony południowo-zachodniej



Detal siatki na zanieczyszczenia płynące kanałem



Widok od strony południowej



Widok na siatkę na zanieczyszczenia kanału



Autor: Małgorzata Graczyk

Wydział Architektury
Politechniki Śląskiej

Katedra Projektowania
Architektury Mieszkaniowej
i Użyteczności Publicznej

Przedmiot:
Detal architektoniczny

Prowadzący przedmiot:
dr hab. inż. arch. Jerzy
Cibis

Choć studiuję architekturę,
chętnie projektuję wnętrza.
Czas wolny spędzam
aktywnie lub z biografią
słynnego architekta w ręku.
Lubię wędrowki po górach
oraz sporty wodne.
e-mail: graczyk.mal@g-
mail.com

Proponowane rozwiązania
zakładają ponowne użycie
materiałów. Przeplatanie
się obiektów antropogeni-
cznych i naturalnych tworzy
mozaikę – patchwork tego,
co daje nam przyroda oraz
tego, co wytworzył
człowiek. W kontekście
Kanału Gliwickiego można
to zinterpretować jako
nowoczesne oraz
eko-odpowiedzialne
nawiązanie do industrialne-
go charakteru terenu.

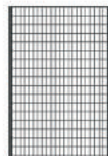
RE patchwork



Jednostka
podstawowa:
europaleta
80x120 cm



Blacha
falista, stal
ocynkowa
gr.4 mm



Stalowa
siatka
ogrodzeniowa



Korodująca
blacha stalowa
perforowana



Plandeka
samochodowa



Stalowe linki
ogrodowe
lub ciężkie
konstrukcyjne



Sieć linowa



Woda



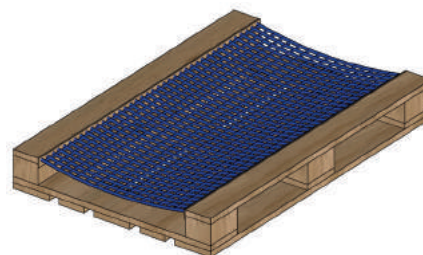
Trawa



Roślinność



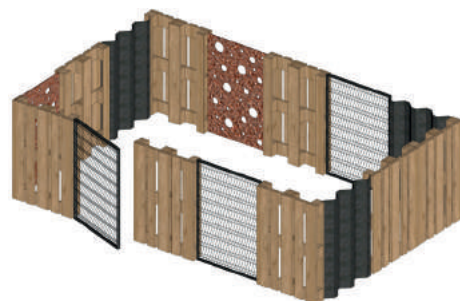
Segment pomostu
pływającego



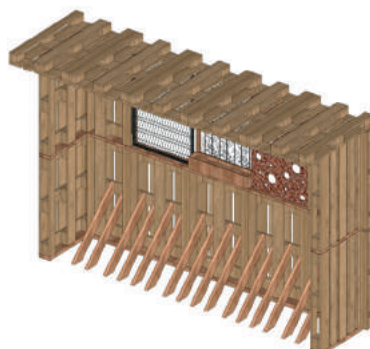
Leżak



Stół



Ogrodzenie wybiegu dla psów



Wiatła rowerowa



Kino plenerowe



Widok pomostu od strony Kanatu



Widok zagospodarowania terenu



Widok strefy wejściowej/informacyjnej



Autor: Maciej Czechowski

Wydział Architektury
Politechniki Śląskiej
Katedra Projektowania
Architektury Mieszkaniowej
i Użyteczności Publicznej

Przedmiot:

Detal architektoniczny

Prowadzący przedmiot:

dr hab. inż. arch. Jerzy Cibis

Pochodzę z Kędzierzyna-
Kozła. Do moich pasji należą:
deskorolka, filmy, muzyka
elektryczna, podróże i góry
oraz ukochany pies.

Projekt zakłada
wykorzystanie powszechnie
dostępnych materiałów
takich jak stalowe
czy polietylenowe beczki
oraz drewniane palety.
Elementom tym można
ponownie nadać znaczenie
poprzez wykorzystanie
ich do nowych celów dzięki
prostym zabiegom
estetycznym. Łatwa
dostępność materiałów
wyjściowych pozwala
na dowolne modyfikowanie
założeń w przyszłości
jak i łatwą naprawę
elementów.

ECORRAFT



BECZKA STAŁOWA (200 L)

MACIERZE



PALETA DREWNIANA (EURO/ISO)



TYCZKI BAMBUSA

SUROWIEC



DREWNO



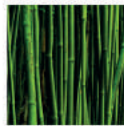
STAL NIERDZEWNA



KORTEN



TARNINA

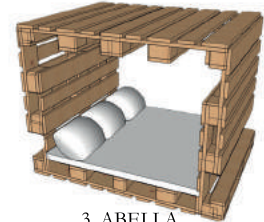


BAMBUS

MEBLE



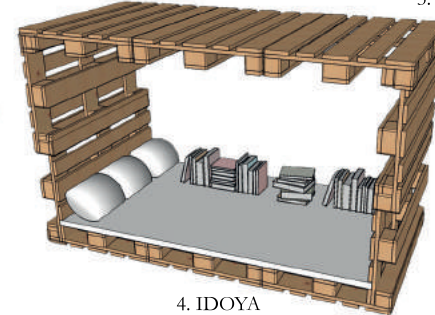
2. EVITA



3. ABELLA



1. DULCE



4. IDOYA



5. CANDE

ELEMENTY WYPOSAŻENA



1. STACJA ŁADOWANIA Z PANELEM
FOTOWOLTAICZNYM



2. ŚCIANKA PRZECIWSMOGOWA
Z MCHU



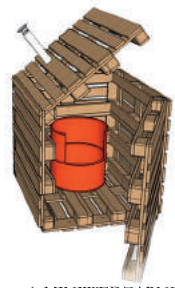
3. DONICE



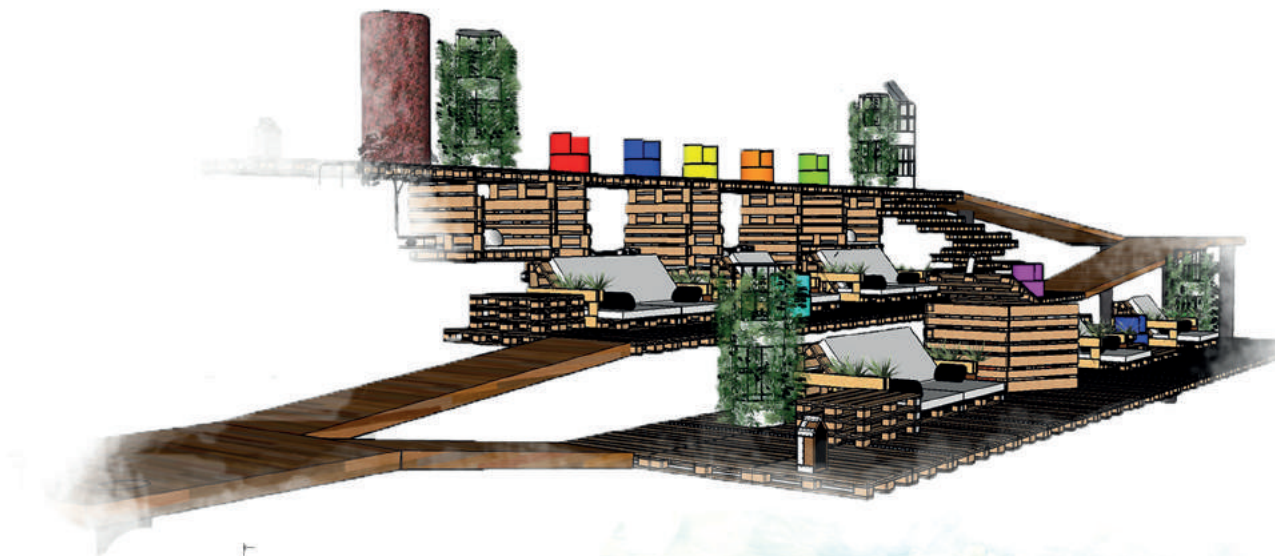
4. MINITEŻNIA



5. HOTEL DLA PSZCZÓŁ



6. MINIWĘDZARNIA





Autor: Katarzyna Marcol

Wydział Architektury
Politechniki Śląskiej

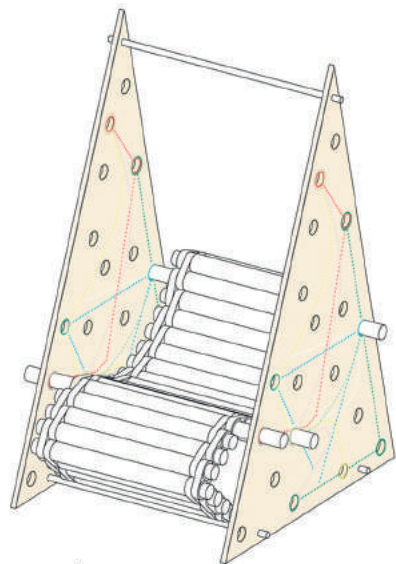
Katedra Projektowania
Architektury Mieszkaniowej
i Użyteczności Publicznej

Przedmiot:
Detal architektoniczny

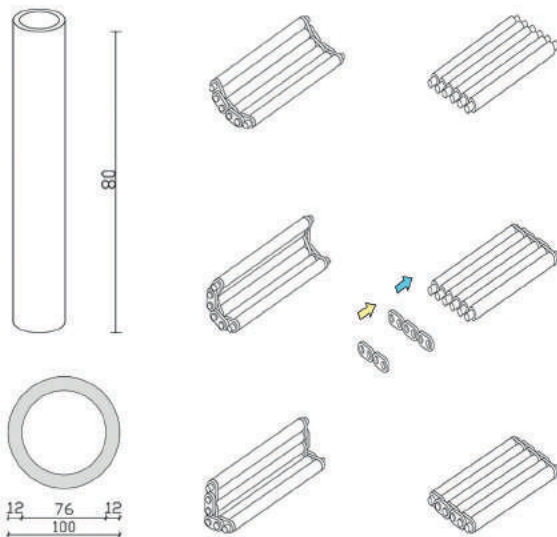
Prowadzący przedmiot:
dr hab. inż. arch. Jerzy Cibis

Pochodzę z Raszczyca, małej
miejscowości pod
Raciborzem. Moje
zainteresowania to podróże,
literatura faktu, gotowanie
i jazda na rolnkach.
e-mail:
kasia.marcol@gmail.com

Przedmiotem opracowania
jest wielofunkcyjny mebel,
który można dostosować
do wzrostu i potrzeb
użytkownika. Możliwe jest
uzyskanie proponowanych
7 wariantów mebli (jak na
przykład leżak, stolik) oraz
wiele innych. Przedmiot
został wykonany z tulei
tekturowych – wytrzymałego
i łatwo dostępnego
materiału.



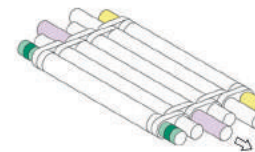
Widok aksonometryczny



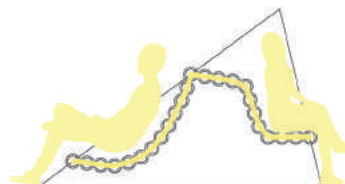
Tuleja tekturowa Warianty ułożenia Schemat budowy nr 1



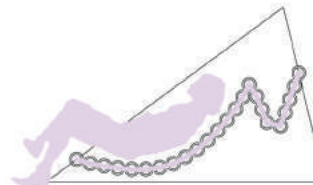
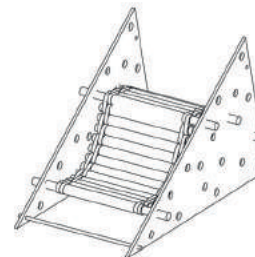
Grafika



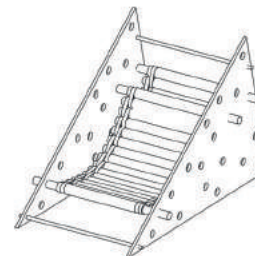
Schemat budowy nr 2



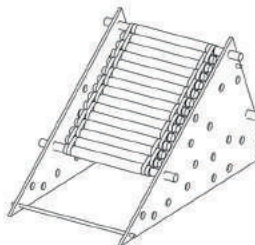
Model w

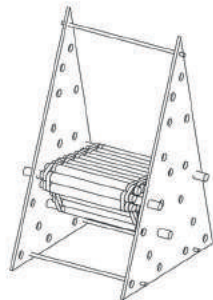
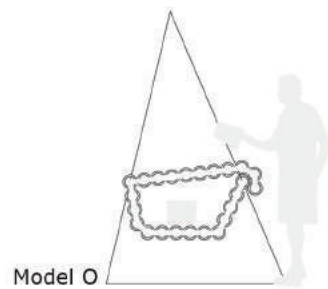
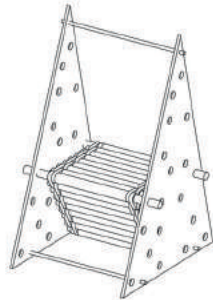
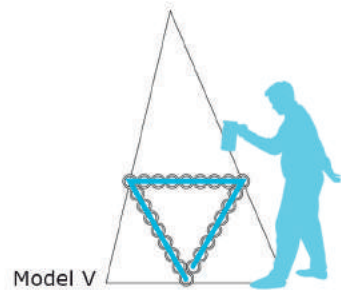
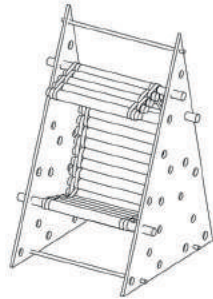
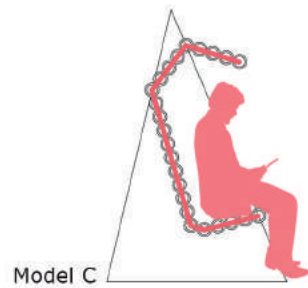
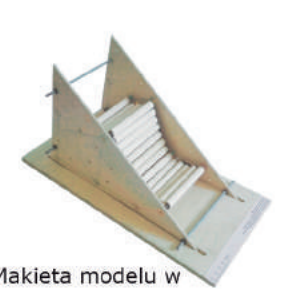
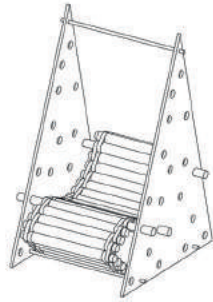
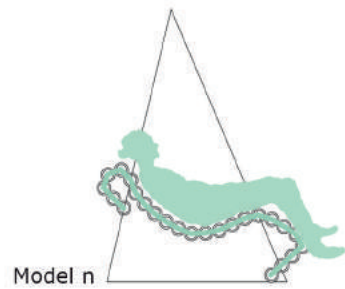


Model r



Model A







Autor: Katarzyna Dybała

Wydział Architektury
Politechniki Śląskiej

Katedra Projektowania
Architektury Mieszkaniowej
i Użyteczności Publicznej

Przedmiot:
Detal architektoniczny

Prowadzący przedmiot:
dr hab. inż. arch. Jerzy
Cibis

Jestem studentką
architektury. Pasjonuje
mnie balet, malarstwo
i teatr. Uczestniczyłam
w wystawach artystycznych
w Paryżu i Skopje.
e-mail:
katadyb910@polsl.pl

Projekt „Ruchomy brzeg”
opiera się na wykorzystaniu
kontenerów na odpady. Za
pomocą łączenia, obrotu
oraz innych modyfikacji
kontenery służą np. jako
pływający pomost,
siedziska w formie
pionowych koszy
nadbrzeżnych lub miejsce
gromadzenia odpadów oraz
punkt sanitarny.



źródło: <https://commons.wikimedia.org>, (CC BY-SA 4.0) (CC BY-SA 3.0)



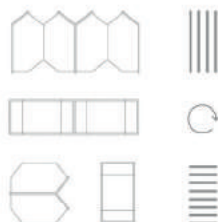
wys. 100 cm
dłg. 260 cm
szer. 180 cm
blacha 3 mm



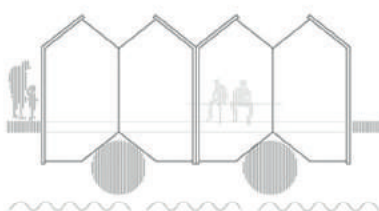
wys. 88 cm
śr. wew. 57,15 cm
śr. zew. 61 cm
blacha 1 mm

Inspiracja: kontenery morskie, kontenery na odpady

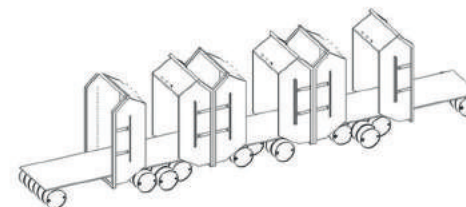
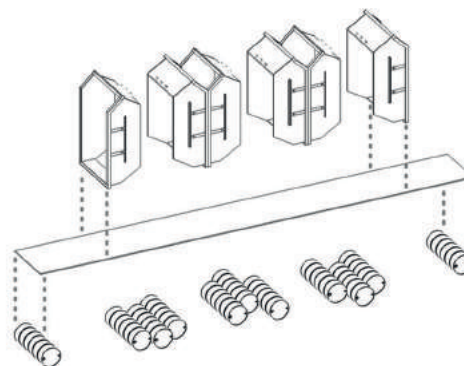
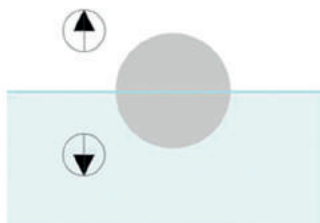
Mini kontener 4 m³, beczka stalowa 210 l



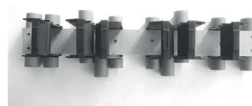
Przykładowe kompilacje



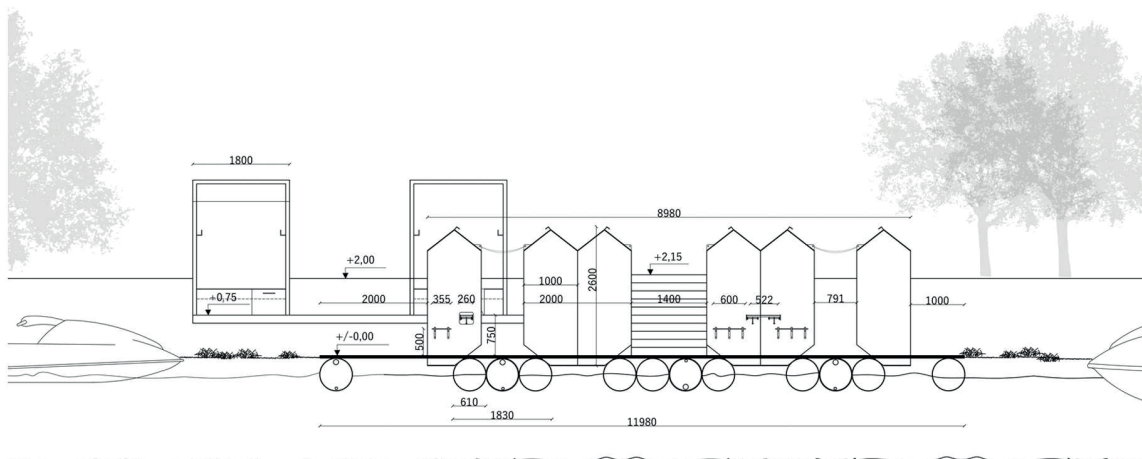
Koncepcje: pomostu pływającego, kosza nadbrzeżnego, ławy oraz wieży widokowej



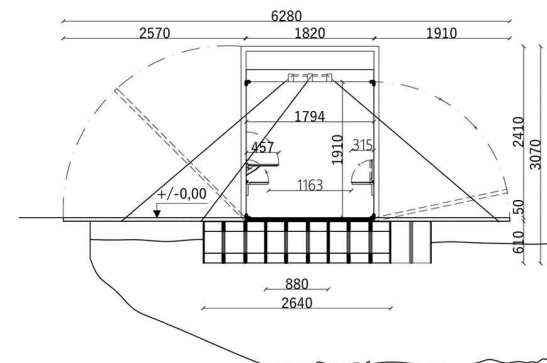
Zasada działania: Prawo Archimedesa



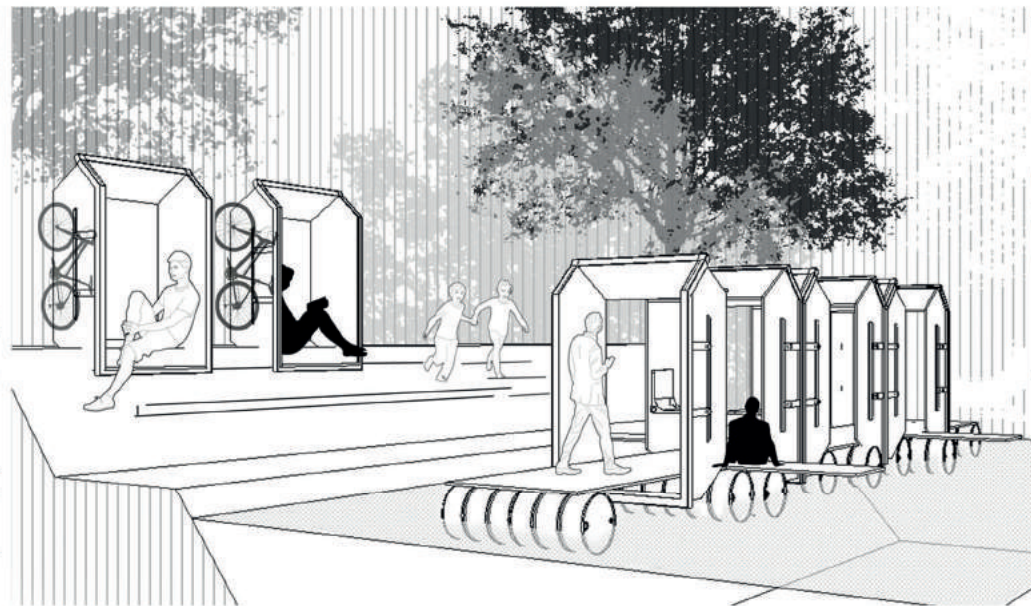
Model pływającego pomostu



Przekrój A-A, skala opracowania 1:100



Przekrój B-B, skala opracowania 1:100



Wizualizacje pływającego pomostu i koszy nadbrzeżnych



Autor: Joanna Golec

Wydział Architektury
Politechniki Śląskiej

Katedra Projektowania
Architektury Mieszkaniowej
i Użyteczności Publicznej

Przedmiot:
Detal architektoniczny

Prowadzący przedmiot:
dr hab. inż. arch. Jerzy
Cibis

Pochodzę z Węgierskiej
Górki. Czytam wiele książek
kryminalnych, w wolnych
chwilach jeżdżę na rowerze
po górach, a także dużo
podróżuję.
e-mail: golec.asia12@
gmail.com

Projekt został stworzo-
ny na bazie drewnianych
skrzyń transportowych oraz
palet, tworząc różne rodza-
je mebli. Zawiera w sobie
także elementy nowocze-
snej technologii, takie jak
rowerowy generator prądu,
który pozwala na naładowa-
nie telefonu energią wytwor-
zoną poprzez pedałowanie
w miejscu na rowerze.

Podstawowe
moduły:



Skrzynia transportowa, 80x120 cm

źródło grafiki: turbosquid.com



Skrzynia transportowa, 50x50x50 cm

źródło grafiki: certifiedpacking.com



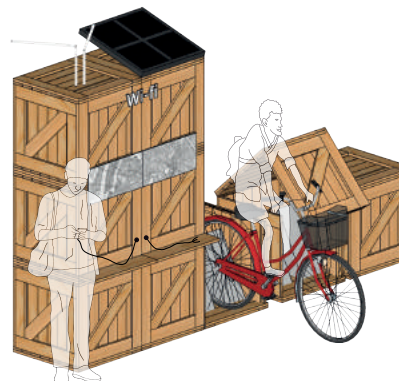
Europaleta, 80x120 cm

źródło grafiki: Leroymerlin.pl

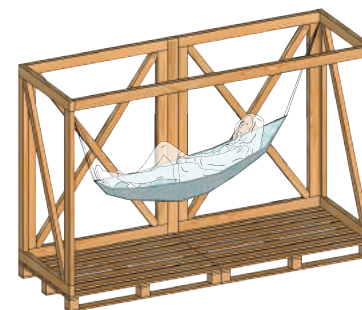
Propozycje mebli:



1. Wiata



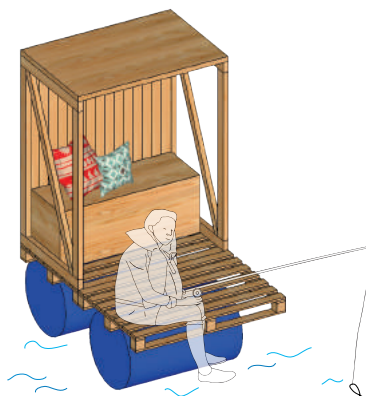
2. Rowerowy generator prądu



3. Hamak



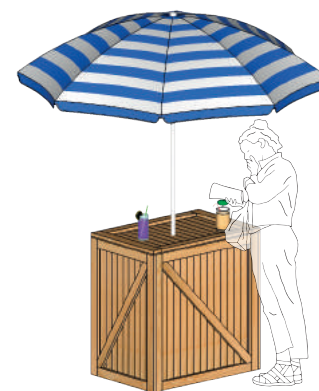
4. Kosz lądowy



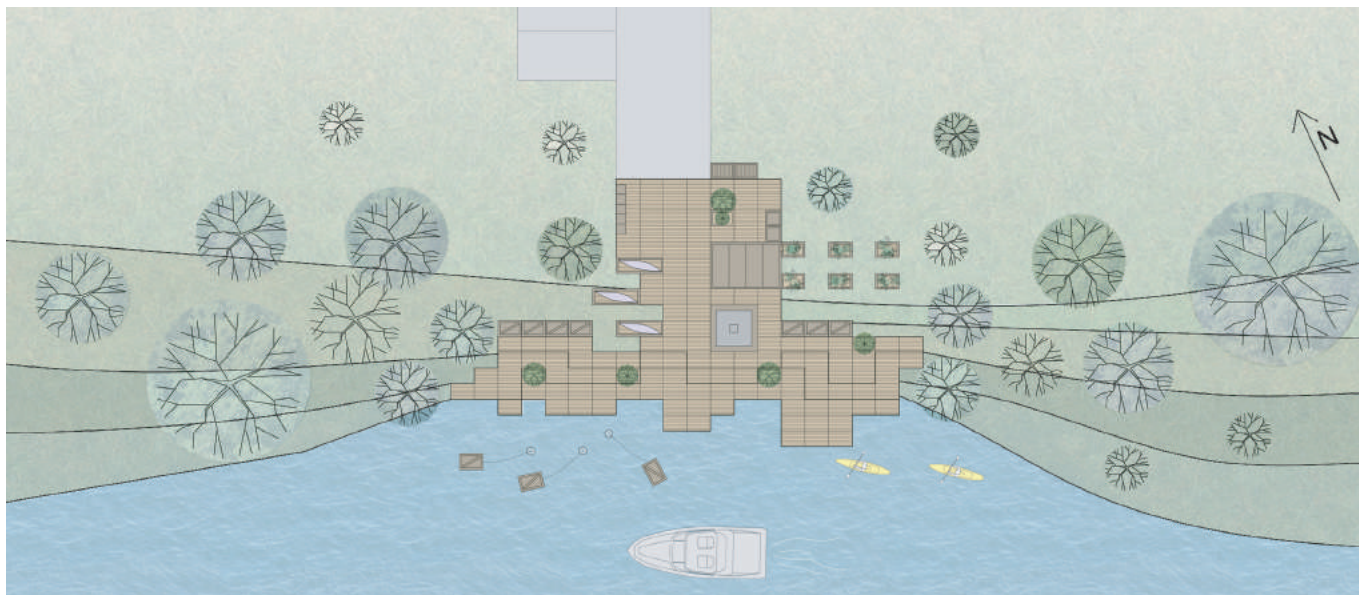
5. Kosz pływający



6. Obudowa kontenerów



7. Stolik



Zagospodarowanie terenu



Widok pomostu



Widok na kosze pływające



Autor: Michał Mirosławski

Wydział Architektury
Politechniki Śląskiej

Katedra Projektowania
Architektury Mieszkaniowej
i Użyteczności Publicznej

Przedmiot:
Detal architektoniczny

Prowadzący przedmiot:
dr hab. inż. arch. Jerzy Cibis

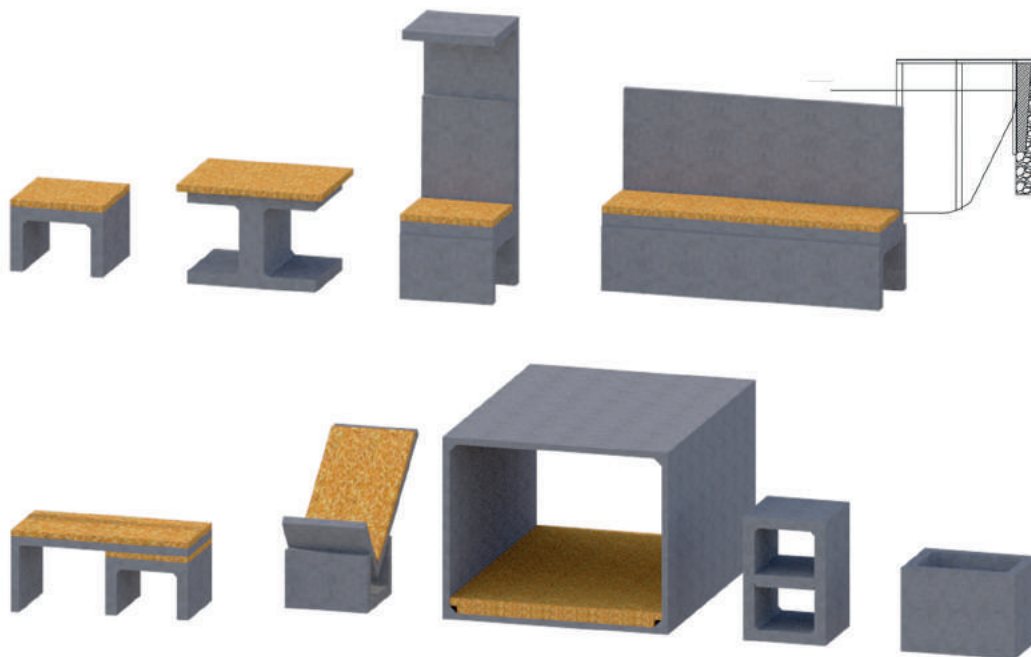
Mieszkam w Gliwicach, a
pochodzę z Kielc.
Moje zainteresowania to
kolarstwo, rysunek, podróże,
oraz historia XX wieku
email:
michal_miroslawski@wp.pl

Ideą projektu było stworzenie
możliwie jak największej liczby
„mebli” z jak najmniejszej
liczby rodzajów elementów
powtarzalnych – „modułów”.
Jako główny materiał wybrałem
beton, żelbetowe prefabrykaty,
które charakteryzują się
trwałością i nie stanowią dużych
kosztów zakupu oraz utrzymania.
To zabawa czterema modułami.
Mebłe uzupełniają wodoodporne
płyty OSB.

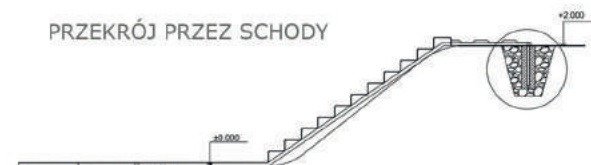
MATERIAŁY UŻYTE DO BUDOWY MEBLI



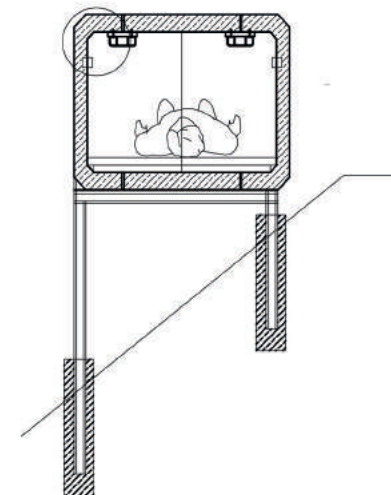
PROPONOWANE RODZAJE MEBLI



PRZĘKRÓJ PRZESZCZODY

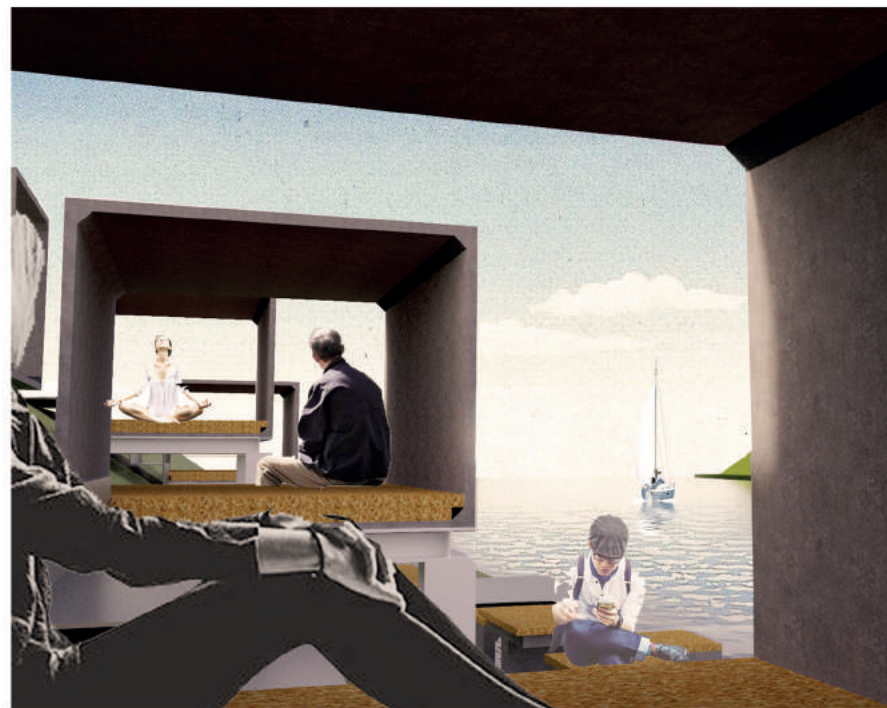


MOCOWANIE MODUŁU SYPIALNEGO

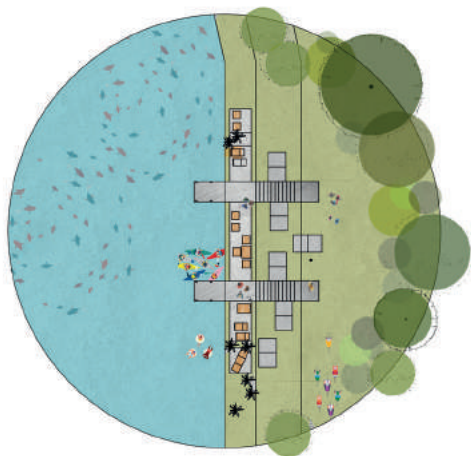




WIDOK NA ZAŁOŻENIE OD STRONY KANAŁU



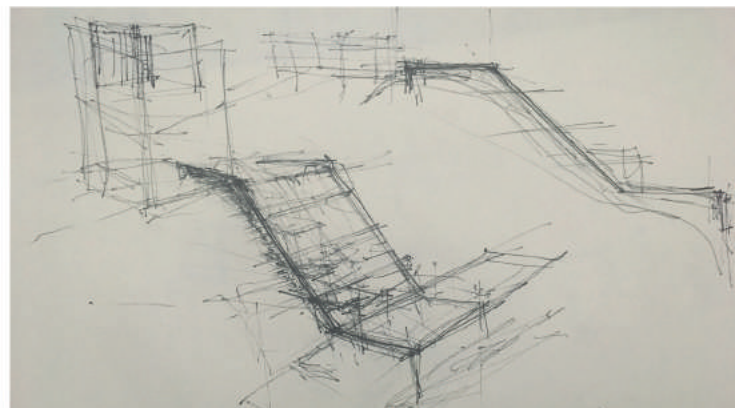
WIDOK Z MODUŁU SYPIALNEGO



ZAGOSPODAROWANIE TERENU



SZKICE KONSEPCYJNE





Autor: Robert Magiera

Wydział Architektury
Politechniki Śląskiej

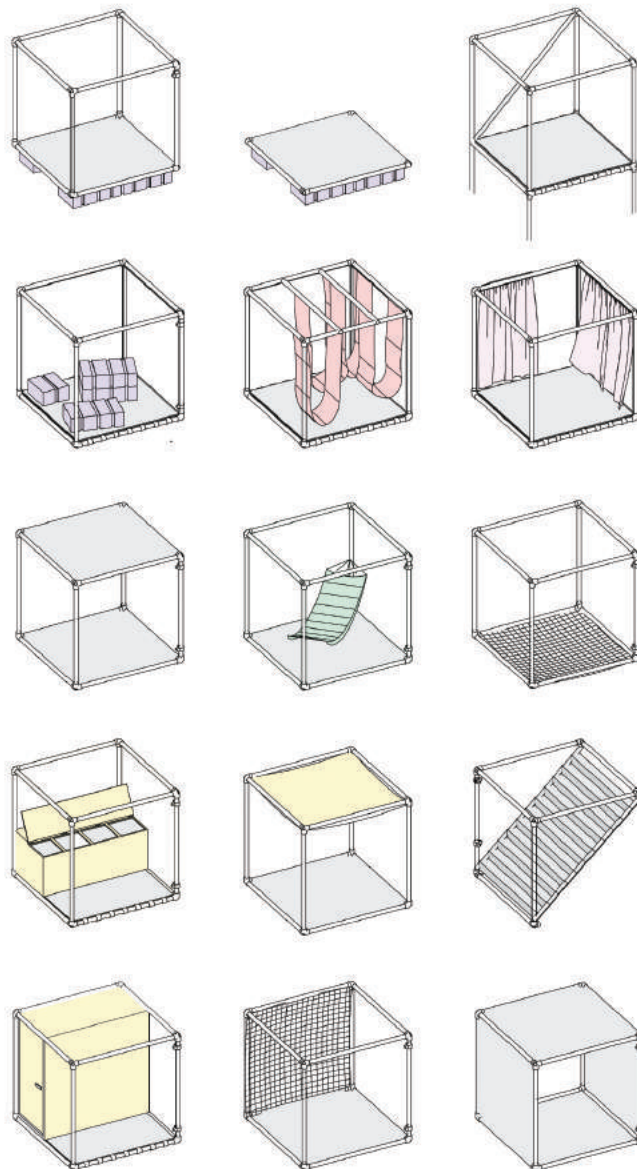
Katedra Projektowania
Architektury Mieszkaniowej
i Użyteczności Publicznej

Przedmiot:
Detal architektoniczny

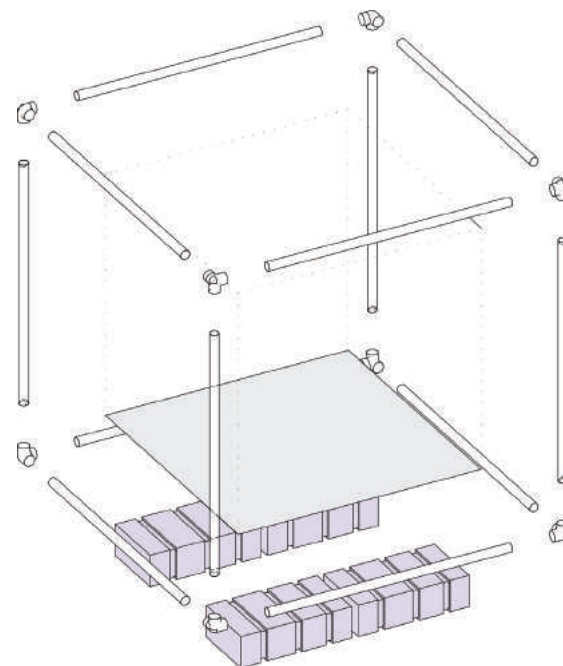
Prowadzący przedmiot:
dr hab. inż. arch. Jerzy Cibis

Jestem studentem architektury na Politechnice Śląskiej. Często uczestniczę w różnego rodzaju warsztatach. Uwielbiam poszukiwanie ciekawych rozwiązań. Poza tym staram się dużo podróżować i eksplorować poznane miejsca.
e-mail:
rmagiera1997@gmail.com

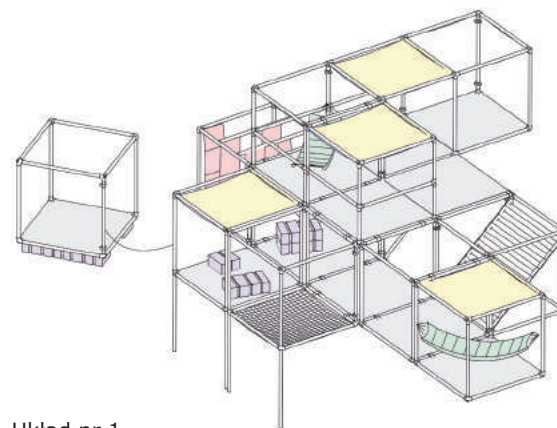
Główną ideą projektu było stworzenie powtarzalnego modułu, łatwego w łączeniu i wytrzymałego. Tak powstał sześciąt o boku 2,3m. Zbudowany za pomocą trójkników i rur PVC o średnicy 50 mm. Dzięki temu systemowi może zostać szybko i łatwo złożony i przeniesiony w inne miejsce. Można dowolnie aranżować i zmieniać funkcje „boxów” w zależności od potrzeb.



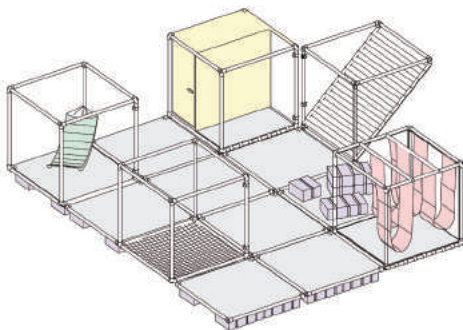
Podstawowe moduły z różnymi funkcjami



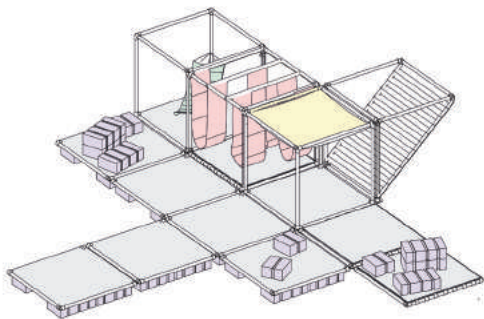
Schemat budowy: rura PVC 50mm, trójknik narożny PVC, płyta OSB 20mm, zbiornik na wodę 100l



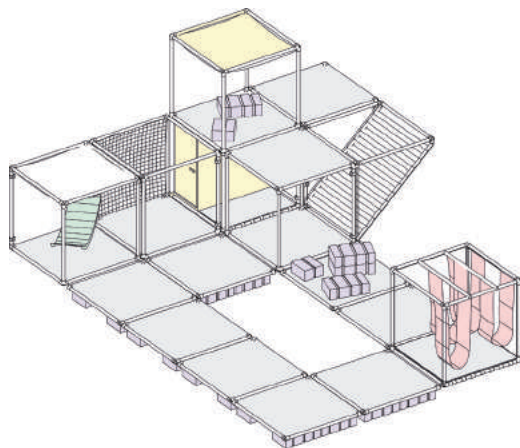
Układ nr 1



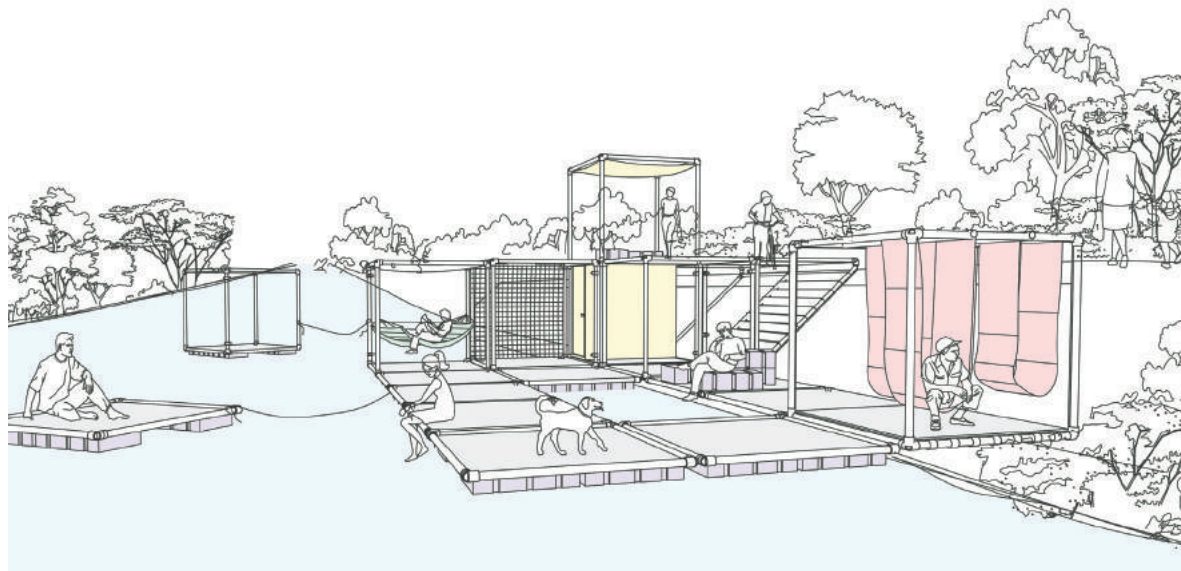
Układ nr 2



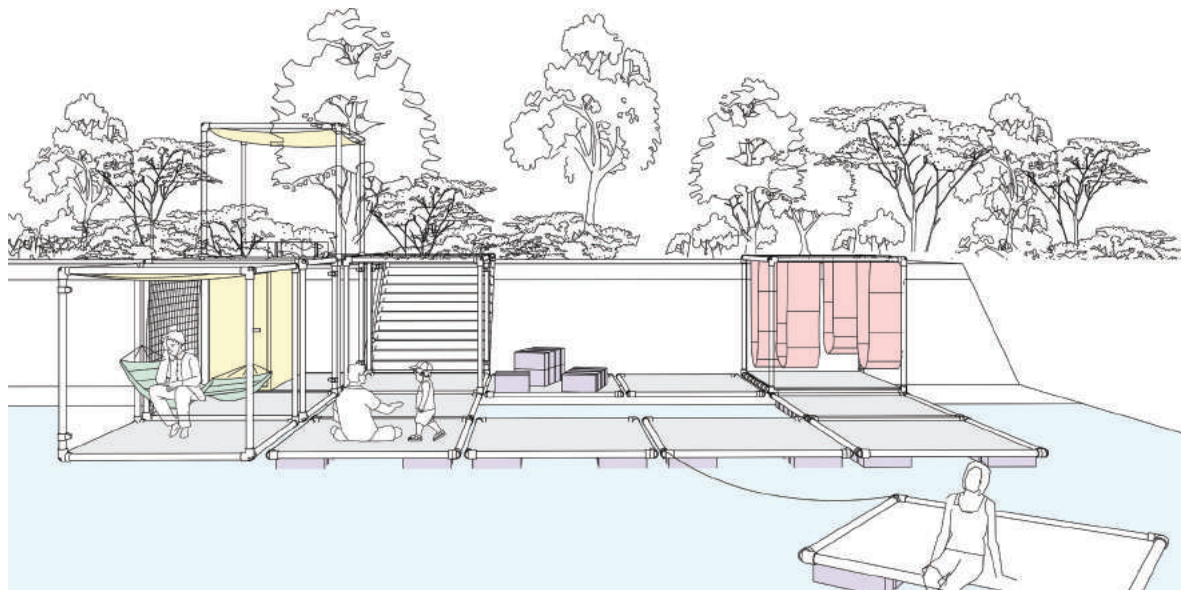
Układ nr 3



Układ nr 4



Widok z Kanału Gliwickiego



Widok z przeciwnego brzegu





Politechnika
Śląska

CDRAZU
WIDAĆ
KULTURĘ



Regionalny Instytut
Kultury w Katowicach

Regionalny Instytut Kultury
w Katowicach jest instytucją
kultury Samorządu
Województwa Śląskiego.