

Marek Rutkowski*

Koncepcje budowy przystani żeglarskiej PTTK w Augustowie z początku lat osiemdziesiątych XX w. – według zachowanej dokumentacji architektonicznej

Województwo Białostockie (w granicach sprzed reformy ustanawiającej 49 takich właśnie jednostek terytorialnych, czyli sprzed 1 czerwca 1975 r.) mogło się we wczesnym okresie gierkowskim poszczycić szeregiem inwestycji w turystykę i rekreację, które należałoby określić jako odznaczające się niekiedy pomysłowością, a nawet wizjonerstwem, niekoniecznie przystającym do „siermiężnych” czasów ustabilizowanego już komunizmu. Takim fenomenem było bez wątpienia opracowanie koncepcji (a następnie wybudowanie w ostatecznie zatwierdzonej formie) przystani żeglarskiej – wraz z konieczną infrastrukturą – w niekwestionowanej perle turystycznej Białostocczyzny – Augustowie.

Opierając się na badaniach o charakterze historyczno-archiwalnym w artykule ujęto zarówno opis procesu przygotowania i same projekty programowo-przestrzenne, jak też techniczno-ekonomiczne planowanej przystani. Poza wskazaniem na ogólne uwarunkowania zagospodarowania terenu

* Dr hab. Marek Rutkowski, prof. Akademii Kultury Fizycznej w Krakowie.
ORCID: 0000-0001-9553-4790.

dla planowanej inwestycji oraz pierwotnymi propozycjami powstania całości kompleksu żeglarskiego, ukazano szczegółowe założenia budowlane dla: przewidywanej wokół projektów zieleni, kwestii komunikacyjnej, tzw. budynku głównego, zlokalizowanej przy budynku klubowym wieży obserwacyjnej, masztu sygnałowego, hangarów, domku kempingowego, kotłowni wraz z hydrofornią etc.

Niniejszy tekst przedstawia uwidocznioną w opracowaniach i projektach conceptualną stronę problematyki, co było możliwe dzięki zachowanym materiałom źródłowym, przechowywanym w Archiwum Zakładowym PTTK w Augustowie. Tym samym daje on świadectwo istotności źródeł archiwalnych, dzięki którym możemy obecnie odtworzyć przynajmniej wybrane etapy kształtowania się i rozwoju historii lokalnej turystyki.

1. Opracowanie i uzgodnienie projektów programowo-przestrzennych oraz techniczno-ekonomicznych dla augustowskiej przystani żeglarskiej

Pierwszym etapem realizacji projektu budowlanego przystani żeglarskiej PTTK w Augustowie musiało być wykonanie opracowania koncepcyjnego. Po podjęciu decyzji o rozpoczęciu inwestycji, opracowanie projektu przystani żeglarskiej PTTK w Augustowie przy ulicy Nadrzecznej lokalne władze organizacji turystycznej postanowiły powierzyć w 1981 r. Państwowemu Przedsiębiorstwu Projektowo Wykonawczemu Obiektów Kultury Fizycznej i Turystyki „Polsport”, z główną siedzibą w Koszalinie, przy ówczesnej ulicy Armii Czerwonej 90. W praktyce projekt miał jednak zostać i został opracowany przez Samodzielną Pracownię Projektową tejże firmy z Białegostoku (ul. Włókiennicza 4). Stosowne zlecenie zostało zarejestrowane pod numerem 19/81 (z datą

formalnego podpisania: 2 lipca 1981 r.). Ostatecznie autorami „studium programowo-przestrzennego budowy przystani żeglarskiej PTTK w Augustowie” zostali: architekt Donczo Stefanow oraz mgr W. Jędrachowicz. Jego opracowaniem na szczeblu właściwego projektu konstrukcyjnego zajął się inżynier A. Kisielewski¹.

Na następnym etapie, 3 września 1981 r. odbyło się spotkanie/narada, a celem było finalne uzgodnienie koncepcji programowo-przestrzennej przystani żeglarskiej PTTK w Augustowie. W naradzie brali udział ze strony inwestora – lokalnej organizacji turystycznej: a) kierownik biura Oddziału PTTK w Augustowie – Zbigniew Rutkowski; b) Włodzimierz Janiszewski, główny specjalista Oddziału Augustowskiego PTTK ds. inwestycji; c) Zdzisław Lasica, komandor klubu wodnego „Akwa”. Stronę projektową reprezentowali: a) magister W. Jędrachowicz – technolog; b) magister inżynier Zbigniew Matulewicz – projektant; c) inżynier Grzegorz Roszczyński – elektryk, d) magister inżynier architekt A. Turecki. Podczas spotkania, po zapoznaniu się z przedstawionymi materiałami, członkowie augustowskiej organizacji turystycznej zaopiniowali pozytywnie wstępnie opracowaną koncepcję programowo-przestrzenną mającego powstać ośrodka żeglarskiego. Zaakceptowano proponowane funkcje poszczególnych pomieszczeń, wielkość oraz usytuowanie poszczególnych obiektów, ich wzajemne powiązania (użytkowe i komunikacyjne). Jak stwierdzała zawarta w protokole ze spotkania opinia, wszystkie te rozwiązania „w pełni zabezpiecza[ły] potrzeby inwestora”. Pomimo generalnie pozytywnego przyjęcia przedłożonego projektu, pojawiły się pewne postulaty ze strony

¹ Archiwum Zakładowe Oddziału PTTK w Augustowie (dalej: AZOPTTK Augustów),teczka: Przystań żeglarska (Studium programowo-przestrzenne), s. 1.

inwestora. Po pierwsze, przedstawiciele PTTK zaproponowali przeanalizowanie możliwości lokalizacji kotłowni „w bryle zespołu budynków”. Po drugie, ujawnił się wniosek, aby projektowany hangar z przeznaczeniem do przechowywania kajaków uznać za swoisty prototyp budowli tego rodzaju, „stosując powtórzenie [tej] wersji [hangaru] dla łodzi żaglowych”. Wreszcie, poza kwestiami związanymi z przesyłem energii elektrycznej, przedstawiciele augustowskiego PTTK zalecali jeszcze przeprowadzenie na terenie objętym opracowaniem inwentaryzację istniejącej zieleni oraz wykonanie geotechnicznego badania gruntu².

Tymczasem tzw. projekt techniczno-ekonomiczny ostatecznie dopracowano we wrześniu 1981 r. (właściwego opracowania dokonała magister inżynier Helena Szeretucha). Jeszcze 23 września 1981 r. miało miejsce uzgodnienie technologii budowy i materiałów dla Ośrodka Żeglarskiego PTTK w Augustowie. Wszystkie te warunki uzgodnili finalnie między sobą: a) inżynier Stanisław Poczobut – dyrektor Augustowskiego przedsiębiorstwa Budowlanego „Pojezierze”; b) Zbigniew Rutkowski – kierownik biura lokalnego Oddziału PTTK; c) inżynier Helena Szeretucha – projektantka Biura Projektowego „Polsport” etc. Uzupełniając potwierdzono, iż „wykonawca otrzyma do realizacji I etapu projekt całej inwestycji, co jest nieodzowne do prowadzenia budowy”³.

Pierwotne studium programowo-przestrzenne zakładało budowę: a) 4 hangarów; b) budynku wielofunkcyjnego, mieszczącego „warsztaty naprawcze z magazynami materiałowo-wyposażeniowymi, oraz pomieszczenia socjalne dla personelu,

² AZOPTTK Augustów,teczka: Przystań żeglarska (Studium programowo-przestrzenne), s. 10.

³ AZOPTTK Augustów,teczka: Przystań żeglarska (Założenia techniczno-ekonomiczne), strony nienumerowane.

jak i użytkowników obiektu". W tymże budynku postanowiono zainstalować nawet saunę oraz mieszkanie służbowe „gospodarza obiektu”; z kolei na wysokości drugiego piętra budowli przewidziano wybudowanie „pokoi noclegowych dla uczestników przeprowadzanych szkoleń”; c) budynku klubowego, zawierającego „urządzenia higieniczno-sanitarne dla użytkowników przystani i portu”, a także pomieszczenia szkoleniowe, świetlicę, jak również „pomieszczenia dla obsługi portu, instruktorów i lekarza”; d) budynku kotłowni z łącznikiem, który poza pomieszczeniami urządzeń technicznych zawierać miał: warsztat mechaniczny, „pomieszczenie dla składowania i konserwacji sprzętu pletwonurków, pomieszczenie silników do łodzi, oraz suszarnię odzieży”; e) dziesięciu dwuosobowych domków turystycznych na palach (bungalowów), połączonych pomostami komunikacyjnymi – grobelkami; f) nabrzeża, placu manewrowego, dojazdów oraz parkingu; g) wreszcie masztu sygnałowego. Całość projektu zamykało zagospodarowanie terenów zielonych. Pierwotnie zatwierdzone opracowanie przewidywało wykonanie całej inwestycji w kilku etapach, obejmując następujące obiekty inwestycyjne: a) tzw. budynek główny (w jego skład wchodziły: klub, kotłownia i główny hangar); b) zespół hangarów o powtarzalnej konstrukcji; c) zespół domków campingowych; d) zbiorniki sanitarne (gnilne)⁴.

Pozbawiony jakichkolwiek zabudowań, teren objęty projektem inwestycyjnym zlokalizowano w Augustowie nad rzeką Nettą. Pierwotnie był ograniczony z dwu stron rowami, a ze

⁴ AZOPTTK Augustów,teczka: Przystań żeglarska (Studium programowo-przestrzenne), s. 3. Jednocześnie ustalono wówczas poszczególne etapy budowy inwestycji. Prace miały postępować według poniższego układu chronologicznego: a) wystawienie zaplecza technicznego wraz z uzbrojeniem terenu; b) budowa hangarów i samego klubu; c) wystawienie domków kempingowych/bungalowów – dla żeglarzy i turystów.

strony trzeciej ogrodzony. Działka ta nie miała jakichkolwiek instalacji, tj. nie była „uzbrojona”. Ponieważ jednak na tym obszarze przewidziano (i kontynuowano już w 1981 r.) budowę basenu portowego, dało to we wrześniu 1981 r. podstawę do przyjęcia asumptu, iż wodę niezbędną do prac budowlanych (i celów konsumpcyjnych?) będzie można z powodzeniem pobierać z wykopywanego i pogłębianego właśnie basenu portowego. Woda ta – za pomocą hydrofora i za pośrednictwem przewodów – powinna być doprowadzana do poszczególnych, znajdujących się w trakcie budowy, budynków augustowskiej przystani żeglarskiej. Co więcej, przy braku sieci elektrycznej na rzeczonej działce, zasilanie prądem przewidziano z doprowadzonego kabla stałego (zrezygnowano z opcji podłączenia tymczasowego ze zlokalizowanej w pobliżu słupowej stacji transformatorowej)⁵.

2. Uwarunkowania zagospodarowania terenu

Koncepcja programowo-przestrzenna budowy przystani jasno określała, iż zagospodarowanie terenu zostało podyktowane „wielkością i usytuowaniem budowanego (...) basenu portowego”. W konsekwencji lokalizacja poszczególnych obiektów wchodzących w skład kompleksu przystani żeglarskiej PTTK w Augustowie uwzględniała przede wszystkim potrzeby wynikające z prawidłowej „eksploatacji zespołu przystani”⁶.

⁵ AZOPTTK Augustów,teczka: Przystań żeglarska (Założenia techniczno-ekonomiczne), s. 7.

⁶ AZOPTTK Augustów,teczka: Przystań żeglarska (Studium programowo-przestrzenne), s. 5.



Il. 17. Fragment mapy sytuacyjno-wysokościowej Augustowa z lat siedemdziesiątych XX w. – działka przy ul. Nadrzecznej, na której przewidziano port żeglugowy PTTK w Augustowie w środku, po lewej stronie brzegu rzeki Netty

Natomiast projekt właściwy (założenia techniczno-ekonomiczne) zwracał szczególną uwagę na opis warunków gruntowych dla planowanej inwestycji. Było to o tyle istotne,

⁷ Źródło: AZ Oddziału PTTK w Augustowie, Mapa sytuacyjno-wysokościowa Augustowa z lat siedemdziesiątych XX w., fragment.

iż – jak wynikało z wykonanej jeszcze w listopadzie 1968 r. przez inżyniera Z. Szmulika oraz magistra J. Glinkę kwerendy badawczej – lokalny poziom wód gruntowych utrzymywał się na poziomie zbliżonym do (w zasadzie stałego na przestrzeni roku) lustra wody rzeki Netty, co czyniło warunki budowlane trudnymi właśnie „ze względu na wysoki poziom wód gruntowych”. Sytuacja – zgodnie z wizją lokalną z września 1981 – w tym czasie nieco się poprawiała, gdyż ze względu na tworzenie na działce budowlanej basenu portowego, wydobywany z jego dna urobek rozprawdzano po jej powierzchni, podnosząc tym samym jej poziom. Wykonywane nasypy nie były jednak zagęszczane. Dodatkowo zachodziła obawa, iż ze względu na liczne zanieczyszczenia gruntowe woda podskórna mogła okazać się zakwaszoną/kwaśną (czyli „agresywną” dla fundamentów)⁸. Wszystkie te uwarunkowania nie napawały zbytnim optymizmem co do bezproblemowego ukończenia planowanej inwestycji.

3. Pierwotne plany kompleksu żeglarskiego w Augustowie

Zachowały się dwa plany sytuacyjne budowy całości kompleksu portowego PTTK w Augustowie, zarówno ten uwidoczniony w projekcie przestrzennym, jak i dołączony do projektu techniczno-ekonomicznego. Wizualizacja kompleksu przystani żeglarskiej w Augustowie zachowana w projekcie programowo-przestrzennym przedstawiała się jak na ilustracji 2.

⁸ AZ Oddziału PTTK w Augustowie,teczka: Przystań żeglarska (Założenia techniczno-ekonomiczne), s. 2.



Il. 2^o. Plan sytuacyjny projektu kompleksu Przystani Żeglarskiej Oddziału PTTK w Augustowie – projekt programowo-przestrzenny

4. Kompleksy zielone

Koncepcja przestrzenna z września roku 1981 zakładała generalne pozostawienie terenu przystani w formie naturalnej, zachowując nawet nadbrzeżne szuwały. Z tym, iż od strony zachodniej działki przewidywano uzupełnienie istniejącej zieleni,

⁹ AZOPTTK Augustów,teczka: Przystań żeglarska (Studium programowo-przestrzenne), s. 5.

poprzez stworzenie tzw. „pasa izolacyjnego” pomiędzy zespołem przystani a istniejącą w okolicy zabudową jednorodzinną, biegnącą wzdłuż ulicy Nadrzecnej. Na całym obszarze przystani żeglarskiej postanowiono wprowadzić – poza częścią leżącą bezpośrednio przy rzece – „niską i wysoką zielen”¹⁰. J.M. Jędrachowicz w swym opisie funkcjonalnym projektu przystani żeglarskiej z naciskiem wskazywał, że wprowadzana tu zielen – poza zadaniem dekoracyjnym – ma właśnie spełnić przede wszystkim rolę izolacyjną pomiędzy przystanią a zabudową zlokalizowaną przy ul. Nadrzecnej. Inną rolę zieleni było „rozdzielanie i ukierunkowanie ruchu na terenie obiektu [przystani żeglarskiej]”¹¹.

Tymczasem sporządzane dla założeń ekonomiczno-technicznych projektu przez technika D. Łomińską (na podstawie umowy z 2 lipca 1981 r.) opracowanie dotyczące lokalnej zieleni (bez daty) wskazywało, iż przewidziany na usadowienie budynków przystani żeglarskiej teren był „niezabudowany i nieuzbrojony i stanowi[ł] łąkę położoną pomiędzy nadbrzeżnymi szuwarami a ogrodami i sadami przyzagrodowymi budownictwa niskiego, biegnącego wzdłuż ulicy Nadbrzeżnej”. Jako że były to tereny położone nisko, podlegały one okresowemu zalewaniu. Co więcej, na tym obszarze znajdowano samosiewy olszyny w różnym wieku. Ze szczegółowego zestawienia wynikało, iż na ogólną powierzchnię ponad 35 000 metrów kw. przedmiotowej działki, aż 12 000 (czyli 1/3 obszaru) stanowiły pierwotnie, na przełomie lat 1981/1982 tereny zielone, z czego połowę można było wówczas uznać za „zielen urządzoną”. Konceptualnie planowano też podkreślenie rekreacyjnego

¹⁰ AZOPTTK Augustów,teczka: Przystań żeglarska (Założenia techniczno-ekonomiczne), s. 5.

¹¹ AZOPTTK Augustów,teczka: Hangary, budynek wielofunkcyjny i klubowy, s. 4.

charakteru stawianych budynków (poza istniejącą „szczątkową zielenią”) poprzez obsadzenie ich wierzbą płaczącą, chcąc jeszcze od strony basenu zasadzić niskie krzewy¹².

5. Drogi, place i pomosty komunikacyjne

W ujęciu projektowo-przestrzennym dojazd główny do kompleksu miała zapewnić droga asfaltowa, którą jednakowoż postanowiono ograniczyć „do niezbędnego minimum”. Wszystkie konieczne do wybudowania na terenie przystani place, przejazdy i dojścia wymagające zastosowania w tych miejscach powierzchni utwardzonej, celem uniknięcia powstania dużych zabetonowanych czy „zaasfaltowanych” powierzchni (poza betonowym obrzeżem basenu żeglarskiego o szerokości 3 metrów) postanowiono wyłożyć kładzionymi z odpowiednim, wypełnionym trawą odstępem, płytami typu Jomb (ażurowymi, z prześwitami), ewentualnie zwykłymi płytami chodnikowymi. Takie rozwiązanie przyczyniało się z założenia do umożliwienia szybkiego odwodnienia terenu i zwiększenia areалу powierzchni zielonych na terenie przystani. Samo zejście do domków kempingowych/bungalowów – z uwagi na podmokły teren – przewidywano wybudować w formie „grobelek” i drewnianych pomostów. Nawierzchnia ciągów komunikacyjnych, ułożonych na drewnianych grobelkach, składać się miała z luźno ułożonych płyt chodnikowych „wypełnionych trawą” – czyli znowu z płyt wyprodukowanych w technologii Jomb¹³. Natomiast w opracowaniu techniczno-ekonomicznym z września 1981 r., jako ciągi/pomosty komunikacyjne na

¹² AZOPTTK Augustów,teczka: Przystań żeglarska (Zieleń), strony nienumerowane.

¹³ AZOPTTK Augustów,teczka: Przystań żeglarska PTTK (Studium programowo-przestrzenne), s. 8.

terenie przystani żeglarskiej PTTK w Augustowie, przewidywano wybudowanie konstrukcji drewnianych, błaty służące do chodzenia kładziono by na podłużnicach opartych na okrągłakach wbitych bezpośrednio w grunt. Naziemne elementy drewniane poddawać miano impregnacji (przeciwgrzybiczej i przeciwpożarowej); podobnie i drewniane okrągłaki zabijane w grunt przewidziano do impregnacji, z założeniem koniecznej ochrony ich przed wilgocią. Zaznaczano, iż zabijanie w grunt pali nośnych wymaga specjalnych kwalifikacji.

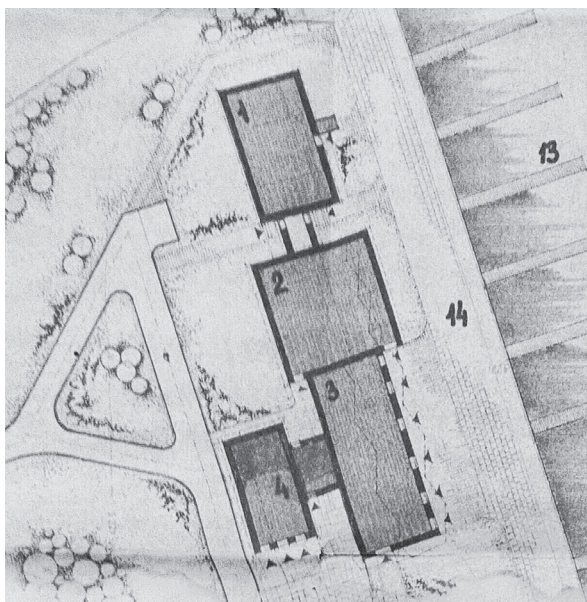
6. Budynek główny

W koncepcji przestrzennej „pomieszczenia związane funkcjonalnie z obsługą użytkowników przystani” postanowiono zlokalizować w centralnej części nabrzeża portu, co zapewniało dogodną komunikację pomiędzy nimi i jednostkami, które cumowano by zarówno przy nabrzeżu, jak i przy poszczególnych pomostach¹⁴. Jak zaś uwidoczniono w założeniach techniczno-ekonomicznych projektu, planując budowę tzw. budynku głównego, przewidywano – z powodów podanych powyżej (wysokie zakwaszenie ziemi) – potrzebę zastosowania przy wylewaniu fundamentów cementu o właściwościach kwasoodpornych. W konsekwencji, wobec braku jakichś szczególnych wymagań przy budowie budynku głównego, jego posadowienie – fundamenty mogły znaleźć się w wodzie gruntowej „o dużym napływie” – pierwotnie analizowano zastosowanie bardzo kosztownych rozwiązań, z czego finalnie zrezygnowano, postulując wykonanie ław fundamentowych jedynie z zastosowaniem specjalnego systemu odwadniającego (igłofiltry)¹⁵.

¹⁴ Tamże, s. 7.

¹⁵ AZOPTTK Augustów, teczka: Przystań żeglarska PTTK (Założenia techniczno-ekonomiczne), s. 3.

Zgodnie z koncepcją rozwoju przestrzennego przystani te pomieszczenia klubowe, które nie wymagałyby „bezpośredniego powiązania z jednostkami cumowanymi w porcie”, można było zlokalizować w północnej części nabrzeża, zapewniając zarazem „dogodne połączenia komunikacyjne z pozostałą częścią przystani oraz ul. Nadbrzeżną”¹⁶.

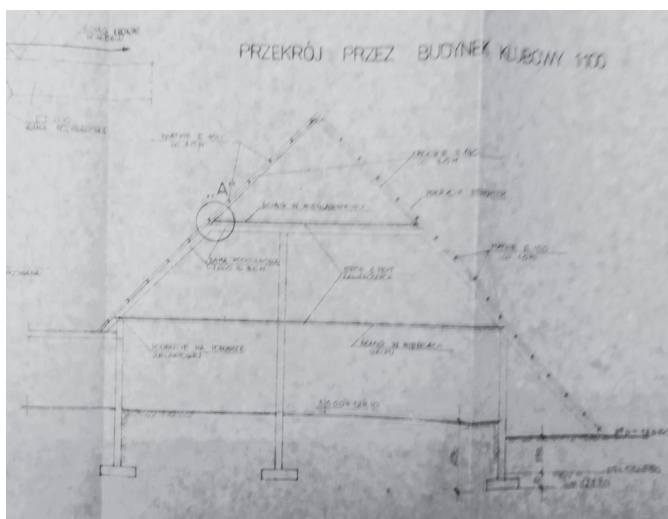


- Il. 4¹⁷. Tzw. budynki główne zamieszczone pierwotnie na planie studium programowo-przestrzennego przystani żeglarskiej w Augustowie
(1 – budynek klubowy; 2 – budynek zaplecza warsztatowego; 3 – hangar na łódzie żeglarskie – klubowe; 4 – kotłownia z łącznikiem)

¹⁶ AZOPTTK Augustów,teczka: Przystań żeglarska PTTK (Studium programowo-przestrzenne), s. 7.

¹⁷ Źródło: AZOPTTK Augustów,teczka: Przystań żeglarska (Studium programowo-przestrzenne), strona nienumerowana.

Zaproponowany w szczegółowszej formie budynek klubowy składać się miał z segmentu podstawowego (parterowego, z piętrem w obrysie stromego dachu) oraz z parterowego łącznika. Łącznik ten miał konstrukcję „tradycyjną”: przy murowanych ścianach strop tworzone z płyt kanałowych, a fundamenty i konstrukcję dachu proponowano jako typowe rozwiązania dla budowli „zaplecza technicznego”. Korpus główny budynku klubowego miał mieć konstrukcję mieszaną: przy murowanym parterze do budowy jego poddasza przewidziano szkielet stalowy z ram trapezowych, opartych przegubowo na ścianach z podporami spiętymi tzw. „ściągami”, umieszczonym w stropie¹⁸.

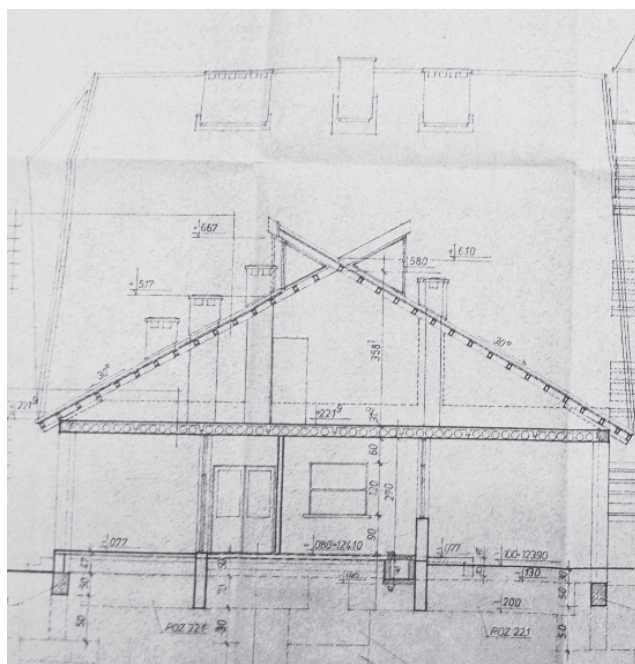


Il. 5¹⁹. Przekrój przez budynek klubowy z łącznikiem

¹⁸ AZOPTTK Augustów, teczka: Przystań żeglarska PTTK (Założenia techniczno-ekonomiczne), s. 4.

¹⁹ Źródło: AZOPTTK Augustów, teczka: Przystań żeglarska (Budynek klubowy z łącznikiem), strona nienumerowana.

Inżynier Zbigniew Matulewicz na przełomie zimy i wiosny 1982 r. proponował, aby w budynku klubowym realizowano przede wszystkim funkcje „szkoleniowe oraz klubowe” i by znajdowało się tam zaplecze sanitarne (wc, względnie natryski). W zlokalizowanych tu pokojach noclegowych przewidziano 30 miejsc; tyle samo osób spodziewano się gościć w salach szkoleniowych i klubowych²⁰.



Il. 6²¹. Projekt budynku klubowego – widok od wejścia głównego

²⁰ AZOPTTK Augustów,teczka: Ośrodek szkoleniowo-żeglarski PTTK (Kotłownia i hydrofornia z ujęciem wody), s. 1.

²¹ Źródło: AZOPTTK Augustów,teczka: Budowa przystani żeglarskiej w Augustowie (Budynek klubowy z wieżą obserwacyjną), strona nienumerowana.

Przy projektowaniu „zaplecza dla użytkowników” uwzględniono przede wszystkim potrzeby wynikające z codziennego użytkowania przystani, prowadzenia szkoleń stacjonarnych i „niezorganizowanej turystyki kwalifikowanej”. Jednocześnie te pomieszczenia klubowe i przeznaczone do szkoleń o charakterze teoretycznym, które nie były „bezpośrednio związane z portem”, planowano zlokalizować w osobnym budynku, przy zachowaniu dogodnej komunikacji z głównym wejściem do przystani oraz z pozostałą częścią zespołu budowlanego. Przewidziane na szkolenia stacjonarne pomieszczenia noclegowe zostały wydzielone, przez co nie kolidowały z funkcjonowaniem portu²². Ostatecznie, zgodnie z ujęciem opracowanym przez magistra inżyniera Matulewicz w marcu 1982 r., w budynku wielofunkcyjnym postanowiono zlokalizować warsztaty skutnicze, pokoje noclegowe, mieszkanie służbowe oraz kotłownię z hydrofornią²³. Wreszcie 26 maja 1982 r. H. Mazik zakończył opracowywanie projektu kosztorysu budynku klubowego²⁴.

7. Wieża obserwacyjna przy budynku klubowym

W roku 1981 Oddział PTTK w Augustowie zlecił Samodzielnej Pracowni Projektowej „Polsport” w Białymstoku (ul. Włókiennicza 4) opracowanie projektu zlokalizowanej na ulicy Nadrzecznej przy korpusie budynków głównego PTTK wieży obserwacyjnej. Cały plan (zlecenie nr 49/81) zaprojektował architekt Donczo Stefanow, a opracował technik budowlany

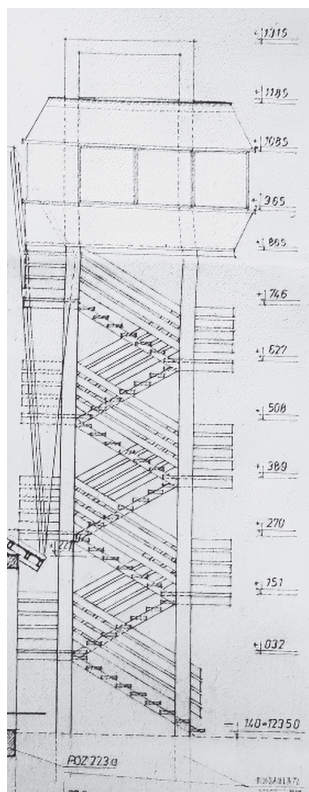
²² AZOPTTK Augustów,teczka: Hangary, budynek wielofunkcyjny i klubowy, s. 3.

²³ AZOPTTK Augustów,teczka: Ośrodek szkoleniowo-żeglarski PTTK (Kotłownia i hydrofornia z ujęciem wody), s. 1.

²⁴ AZOPTTK Augustów,teczka: Przystań żeglarska (Budynek klubowy z łącznikiem), strona nienumerowana.

Janusz Malinowski. Ostatecznym terminem zakończenia prac techniczno-projektowych okazał się czerwiec 1982 r.

Założeniem było, aby projektowana wieża służyła obserwacji ruchu łodzi w basenie portowym i przy wejściu do tegoż basenu.

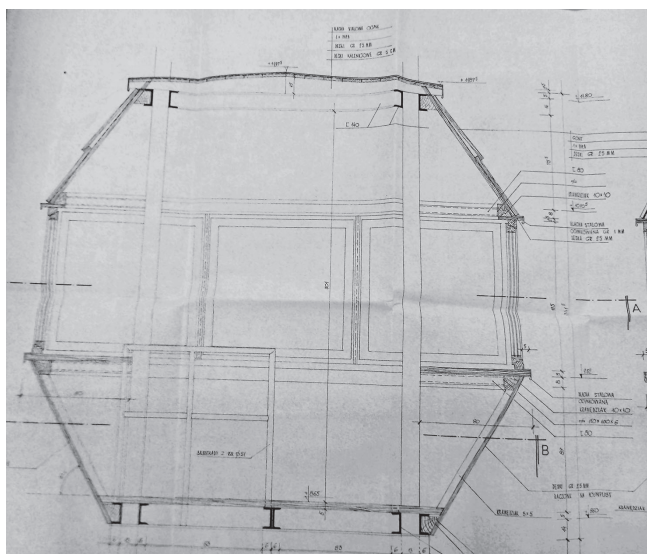


Il. 8²⁵. Projekt wieży widokowej przy budynku klubowym na Przystani Żeglarskiej w Augustowie – widok od przodu

²⁵ Źródło: AZOPTTK Augustów, teczka: Budowa przystani żeglarskiej w Augustowie (Budynek klubowy z wieżą obserwacyjną), strona nienumerowana.

Wieżę zaprojektowano na czterech słupach, a fundamentem miała być płyta żelbetowa. Przystającą do budynku korpusu głównego wieża obserwacyjna z założenia miała mieć szkielet żelbetowy bądź stalowy, z obmurowaniem²⁸.

Całość konstrukcji oparto na ramach stalowych, a cztery słupy nośne miały być wykonane z dwóch zespawanych ze sobą ceowników.



II. 10²⁹. Widok boczny pomieszczenia obserwacyjnego wieży umiejscowionej przy budynku klubowym na Przystani Żeglarskiej w Augustowie

²⁸ AZOPTTK Augustów, teczka: Przysań żeglarska (Założenia techniczno-ekonomiczne), s. 4.

²⁹ Źródło: AZOPTTK Augustów, teczka: Budowa przystani żeglarskiej w Augustowie (Budynek klubowy z wieżą obserwacyjną), strona nienumerowana.

Podobnie i konstrukcja pomieszczenia obserwacyjnego miała być oparta na ramach stalowych, obitych deskami; podłogę stanowiły grube na 5 cm deski drewniane, a dach (czy raczej stropodach) przewidziano jako konstrukcję drewnianą na słupach nośnych³⁰.

Łączące się z tarasem umiejscowionym przy budynku klubowym, prowadzące do pomieszczenia obserwacyjnego schody, jednocześnie stanowiły drogę ewakuacyjną. Zlokalizowano je pomiędzy słupami, na elementach nośnych stalowych, przy czym stopnie i balustrady schodów miały być drewniane. Estetyka zewnętrzna wieży obserwacyjnej zakładała malowanie elementów drewnianych lakierem bezbarwnym, a części metalowych farbą czerwoną³¹.

Opracowanie szczegółowe dla hangarów i budynków użytkowych wskazywało, iż pomieszczenie obserwacyjne „umożliwia[ć winno] dobrą obserwację jeziora i rzeki”³². Podobnie jak wynikało z opisu opracowania z czerwca 1982 r. dokonanego przez architekta Danczo Stefanowa (stojącego skądinąd na czele zespołu projektowego zajmującego się tym zagadnieniem), stanowiąca integralną część budynku klubowego wieża obserwacyjna o wysokości całkowitej ok. 13 metrów, została przeznaczona „do prowadzenia stałej obserwacji akwenu w celu zabezpieczenia bezpieczeństwa osób i jednostek przebywających na wodzie”³³.

³⁰ AZOPTTK Augustów,teczka: Budowa przystani żeglarskiej w Augustowie (Budynek klubowy z wieżą obserwacyjną), s. 2–3.

³¹ AZOPTTK Augustów,teczka: Budowa przystani żeglarskiej w Augustowie (Budynek klubowy z wieżą obserwacyjną), s. 2–3.

³² AZOPTTK Augustów,teczka: Hangary, budynek wielofunkcyjny i klubowy, s. 4.

³³ AZOPTTK Augustów,teczka: Budowa przystani żeglarskiej w Augustowie (Budynek klubowy z wieżą obserwacyjną), strona nienumerowana.

8. Hangary

Było oczywistym, iż na terenie przystani żeglarskiej w Augustowie należało również wybudować liczne hangary. Owe cztery hangary co do zasady zostały przeznaczone do przechowywania sprzętu pływającego, a ich budowę finalnie przewidywano „sukcesywnie, w poszczególnych etapach inwestycji”³⁴. Studium przestrzenne zakładało, że usytuowanie hangarów „w okolicy slipu”, oraz ich ukierunkowanie zapewnić winno było niedługą i w miarę wygodną drogę transportową, dostępną w tzw. „sezonie martwym” dla jednostek pływających, prowadzonych (na wózkach) z basenu portowego do miejsc ich zimowego składowania³⁵.

Projekt ekonomiczno-techniczny zakładał budowę w Augustowie typowego hangaru jako niepodpiwniczonego szkieletowego budynku parterowego, o konstrukcji stalowej, której metalowe krokwie dachu opierano na tzw. kozłach. Taki budynek musiał być oparty na słupach stalowych, usytuowanych pośrodku pomieszczenia, oraz w linii ścian osłonowych. Tak zwane kozły obu połaci dwuspadowego dachu opierano na stalowym słupie środkowym³⁶. W linii zwieńczenia słupów przewidziano umiejscowienie belki (również stalowej), umożliwiającej składowanie sprzętu żeglarskiego „na wyższym poziomie”. Ściany zewnętrzne takiego hangaru zaplanowano z pełnej cegły, stawiane w oparciu o żelbetowe belki podwalinowe, zastępujące co do zasady właściwy fundament. Jak w przypadku solidniejszych budowli przewidywano, że

³⁴ AZOPTTK Augustów,teczka: Przystań żeglarska (Studium programowo-przestrzenne), s. 3.

³⁵ Tamże.

³⁶ AZOPTTK Augustów,teczka: Przystań żeglarska (Założenia techniczno-ekonomiczne), s. 4.

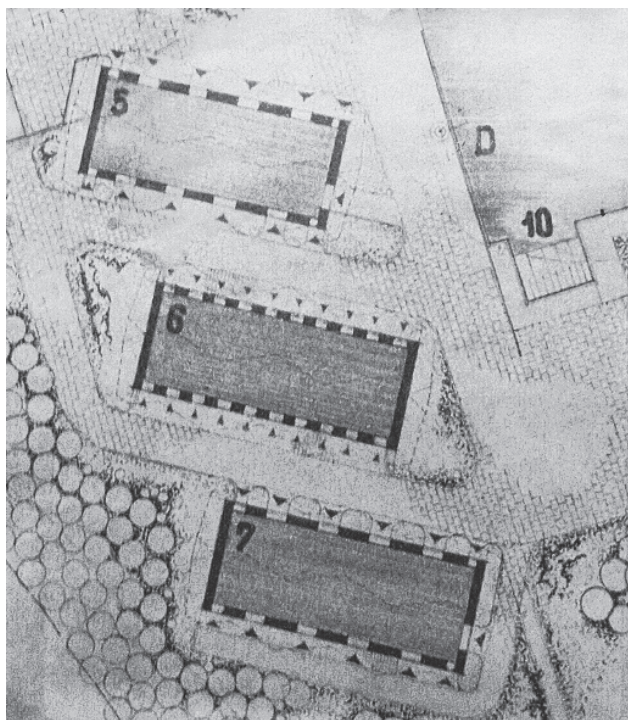
niektóre betonowe elementy hangarów (np. w miejscach stawiania słupów stalowych, które potem u podstawy zalewano mieszanką betonową) będą narażone na działanie płytko umiejscowionych wód powierzchniowych, co wiązało się z koniecznością ich zwiększonej ochrony antykorozyjnej. Typowy augustowski hangar miał też mieć antresolę³⁷. Projekt przestrzenny podnosił, że „pomieszczenia konserwacji sprzętu pływającego zlokalizowano w bliskości składowania w sezonie martwym”³⁸.

Szczegółowe opracowanie pt. „Hangary, budynek wielofunkcyjny i klubowy” z września 1981 r. – podobnie jak studium przestrzenne – zaznaczało, iż owe „hangary zostały zlokalizowane tak, aby był zapewniony wygodny transport jednostek z basenu portowego do pomieszczeń składowania sprzętu”. W myśl opisu procedury umieszczania łodzi w hangarach, w pierwszej kolejności te jednostki pływające postanowiono wyciągać na wózek (po ślipie lub za pomocą dźwigu o maksymalnym udźwigu 700 kg), po czym ustawiano na takim wózku, by następnie umyć je na zlokalizowanej przed hangarem pochylni i przetransportować na miejsce składowania w okresie „sezonu martwego”.

Pierwotny plan zakładał, że jakkolwiek w sezonie nawigacyjnym kajaki winny być składowane w hangarze położonym najbliżej ślipu, to jednocześnie część z nich można było przetrzymywać w tym samym okresie na nabrzeżu, na części południowej budowanego właśnie basenu. Wszelkie naprawy bieżące oraz sezonowa naprawa jednostek pływających odbywać się miały „w oparciu o warsztaty konserwacji sprzętu”.

³⁷ Tamże, s. 4–5.

³⁸ AZOPTTK Augustów,teczka: Przystań żeglarska (Założenia techniczno-ekonomiczne), s. 4–5; teczka: Przystań żeglarska (Studium programowo-przestrzenne), s. 7.



Il. 11³⁹. Trzy hangary na planie studium programowo-przestrzennego przystani żeglarskiej w Augustowie

(nr 5 – hangar na łodzie różne; nr 6 – hangar na kajaki;
nr 7 – hangar na łodzie „pozakłubowe”)

Wielkość tych warsztatów, ich lokalizacja oraz „ich wzajemne powiązania między sobą” pozwalać miały z założenia – w wypadku poważniejszych awarii – na wprowadzenie poszczególnych jednostek pływających do pomieszczeń

³⁹ Źródło: AZOPTTK Augustów,teczka: Przystań żeglarska (Studium programowo-przestrzenne), strona nienumerowana.

warsztatowych i na ewentualne dokonanie naprawy w każdym dosłownie asortymencie czy zakresie, jak: ślusarka, stolarka, uzupełnianie laminatu oraz prace wykończeniowe. Do składowania wyposażenia jednostek pływających umiejscowionych w hangarach przewidziano antresolę, biegnącą na wysokości 3 metrów wzdłuż całości pomieszczenia składowania. Tam też można było suszyć żagle. By ułatwić przemieszczanie w hangarze przechowywanego tam sprzętu przewidziano „wzmocnicze belki podtrzymujące antresolę”, do której mogły być dostawiane urządzenia do podnoszenia łodzi.

Typowe drzwi prowadzące do hangarów przewidziano w trzech rozmiarach: $2,4 \times 2,4$ metra; $3,1 \times 2,7$ metra oraz $1,8 \times 2,1$ metra, co – według projektantów – pozwoliłoby na wygodne wprowadzenie do hangarów praktycznie każdego rodzaju pływającego po jeziorach augustowskich sprzętu⁴⁰.

Jednak zmieniła się koncepcja. Zgodnie z opracowaniem magistra M.W. Jędrachowicza z maja 1982 r., dotyczącym hangarów służących do przechowywania łodzi motorowych, przetrzymywany tam sprzęt miał być składowany „na stelazach, łożach i kobyłkach”. Wyposażenie łodzi motorowych należało zaś przechowywać w specjalnie do tego celu przeznaczonych „szafkach, stojakach oraz wieszakach”. Warte uwagi było rozwiązanie przewidujące składowanie silników od łodzi w specjalnie do tego przeznaczonym pomieszczeniu. Kadłuby ciężkich oraz dużych łodzi przewidziano do przechowywania na jednym poziomie, w specjalnych leżach dla łodzi tego typu. Z kolei lżejsze łodzie motorowe miały być składowane na dwu poziomach. Wreszcie, lekkie i małe łodzie zaopatrzone w tzw. silniki przyczepne, oraz łodzie wiosłowe mogły być

⁴⁰ AZOPTTK Augustów,teczka: Budowa Przystani Żeglarskiej PTTK (Hangary, budynek wielofunkcyjny i klubowy), s. 2.

składowane na trzypoziomowych stalowych stelażach. Jędrachowicz podkreślał zarazem potrzebę – celem „prawidłowej gospodarki” – prawidłowego oznakowania i składowania w stałym miejscu poszczególnych jednostek i ich wyposażenia. Według niego, wstępna aranżacja wnętrza hangarów na łódzie motorowe zapewniała „w miarę równomierne rozmieszczenie stanowisk składowania” wyposażenia, tak aby dzięki temu mogło ono się znaleźć jak najbliżej jednostek, na których znajdowało się normalnie. Manewrowanie statkami wewnątrz hangaru postanowiono efektywnie ułatwić poprzez „zastosowanie przenośnych talii”, podczepianych do stalowych rygli, biegnących w poprzek pomieszczenia. Ewentualne podwieszanie lżejszych jednostek (do 500 kg) mogło zwiększyć pojemność hangaru o 10 jednostek⁴¹.

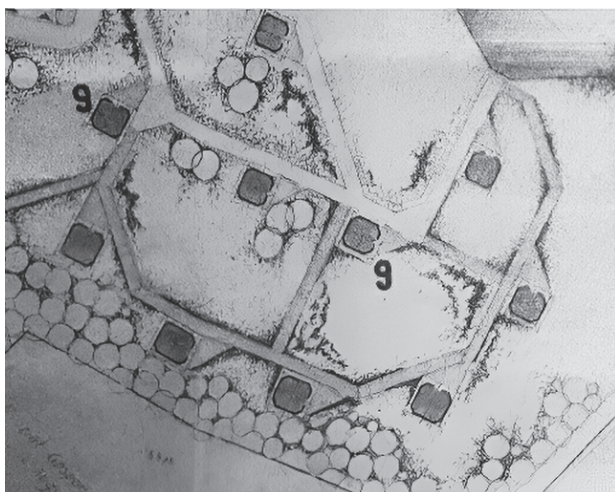
Typowy projekt hangaru przeznaczonego na łódzie żaglowe przystani żeglarskiej w Augustowie, również opracowany przez M.W. Jędrachowicza (w maju 1982) przewidywał składowanie tam w „sezonie martwym” od 30 do 40 jednostek różnego typu. Projektant zakładał zastosowanie czterech sposobów przechowywania sprzętu pływającego: a) „bezkabinowych” łodzi żaglowych – w dwu poziomach; b) również łodzi „bezkabinowych” – na stelażach o trzech poziomach lub na leżach w jednym poziomie, z uwzględnieniem możliwości przestawienia; c) większych łodzi „kabinowych” – w jednym poziomie na leżach; d) „małych i lekkich łodzi kabinowych” – ustawienie w drugim poziomie nad łódkami bez kabin⁴².

⁴¹ AZOPTTK Augustów,teczka: Budowa Przystani Żeglarskiej PTTK (Hangar na łódzie motorowe), s. 2.

⁴² AZOPTTK Augustów,teczka: Budowa Przystani Żeglarskiej PTTK (Hangar na jednostki żaglowe) (strona nienumerowana).

9. Domki kempingowe

W ujęciu przestrzennym domki kempingowe (bungalowy) umiejscowiono „w części działki [PTTK] najbardziej oddalonej od basenu”, co czyniło je obiektami nie kolidującymi z pracą portu jako takiego⁴³.



Il. 14⁴⁴. Dwuosobowe domki kempingowe na palach (bungalowy) na planie studium programowo-przestrzennego Przystani Żeglarskiej w Augustowie (oznaczone przykładowo nr 9)

Propozycja konstrukcyjna białostockiego „Polsportu” z września 1981 r. zawarta w opisie ekonomiczno-technicznym

⁴³ AZOPTTK Augustów,teczka: Przystań żeglarska (Studium programowo-przestrzenne), s. 8.

⁴⁴ Źródło: AZOPTTK Augustów,teczka: Przystań żeglarska (Studium programowo-przestrzenne), strona nienumerowana.

zakładała, iż dostępne przy przystani żeglarskiej augustowskiego Oddziału PTTK domki kempingowe będą wyłącznie parterowe, o konstrukcji w pełni drewnianej. Ściany takich niewielkich budynków postanowiono zbudować z okrągłaków drewnianych, a wielopłaszczynowy dach miał być „krokwiowo-kleszczowy”. Całość konstrukcji naziemnej typowego budynku opierano na „oczepach wieńczących pale wbite w grunt”. Podobnie i blat podłogi takiego domku oparto na belkach spoczywających na oczepach. Drewniane pale stabilizacyjne zdecydowano się umieścić we wszystkich czterech narożnikach domku kempingowego i w połowie długości ścian zewnętrznych⁴⁵.

10. Kotłownia (i hydrofornia)

Zaproponowana w założeniu programowo-przestrzennym kotłownia została zlokalizowana w ten sposób, aby „był zapewniony do niej dogodny dojazd od ul. Nadrzecznej, a równocześnie by jej budynek nie utrudniał ruchu użytkowników portu oraz transportu sprzętu”. Autorzy opracowania postanowili jednocześnie tak umieścić w ogólnym planie zagospodarowania terenu budynek kotłowni, by zbytnio nie rzucał się w oczy przebywającym tam osobom lub żeglarzom patrzącym na przystań od strony jeziora, rzeki czy nawet mostu na rzece Netta⁴⁶. Zgodnie z ustaleniami z 23 września 1981 r. w założeniu technicznym nie wymieniono jednakowoż kotłowni jako oddzielnego budynku.

⁴⁵ AZOPTTK Augustów,teczka: Przystań żeglarska (Założenia techniczno-ekonomiczne), s. 4–5.

⁴⁶ AZOPTTK Augustów,teczka: Przystań żeglarska (Studium programowo-przestrzenne), s. 7.

Finalnie projekt kotłowni i hydroforni (z ujęciem wody) opracował – na podstawie zlecenia augustowskiego PTTK dla pracowni „Polsport” zarejestrowanego pod numerem 45/81 – w marcu 1982 r. magister inżynier Zbigniew Matulewicz. Zgodnie z tym projektem, kotłownię oraz hydrofornie przewidziano do instalacji w tzw. budynku wielofunkcyjnym (a nie oddzielnie, jak pierwotnie planowano). Jeżeli chodzi o ujęcie wody, to ze względu na brak uzbrojenia działki w sieć wodociągową, pierwotnie – jak wspomniano – postanowiono zaopatrzyć budynki przystani żeglarskiej z ujęcia w postaci studni kopalnej, zaopatrzonej w kręgi betonowe o średnicy 1,2 m. Przewidywaną głębokość studni określono na poziom ok. 0,5 m powyżej warstwy geologicznej żwirów średnich, co w praktyce oznaczało ok. 2,5 metra głębokości⁴⁸. Warto zaznaczyć, że w kolejnym projekcie, opisującym zarówno hangary, jak i budynek wielofunkcyjny (pióra M.W. Jędrachowicza) wyraźnie zaznaczono, iż „pomieszczenia urządzeń technicznych zostały odsunięte jak najdalej od portu i ukryte w bryle budynku wielofunkcyjnego”, przy jednoczesnym zachowaniu dogodnego połączenia komunikacyjnego kotłowni z wjazdem do zespołu przystani⁴⁹.

11. Zbiornik gnilny

Sanitarne zabezpieczenie kompleksu portowego PTTK w Augustowie stanowił tzw. podziemny zbiornik gnilny, typu stosowanego dla podziemnych zbiorników paliwowych na stacjach paliw. Jego posadowienie przewidziano na bloku betonowym

⁴⁸ AZOPTTK Augustów, teczka: Budowa Przystani Żeglarskiej PTTK (Kotłownia i hydroforna z ujęciem wody), s. 1–2.

⁴⁹ AZOPTTK Augustów, teczka: Budowa Przystani Żeglarskiej PTTK (Hangary, budynek wielofunkcyjny i klubowy), s. 4.

stanowiącym balast przeciwko wyporowi wody gruntowej (planowano zbiornik taki usytuować poniżej poziomu wód gruntowych). Był to zbiornik „nieodpływowy i nieprzepływowy”, jego opróżnienie miało się odbywać – we wstępnym etapie funkcjonowania przystani – w drodze wypompowywania zawartości⁵⁰.

12. Maszt sygnałowy

Projekt programowo-przestrzenny przewidywał wybudowanie masztu sygnałowego „w miejscu zapewniającym dobrą jego widoczność od strony jeziora i rzeki”, tak jednak aby jego wystawienie nie utrudniało komunikacji na nabrzeżu basenu portowego⁵¹. W kolejnym opracowaniu podkreślano ponownie, że maszt sygnałowy został zlokalizowany w miejscu „zapewniającym dobrą jego widoczność z jeziora i rzeki”⁵².

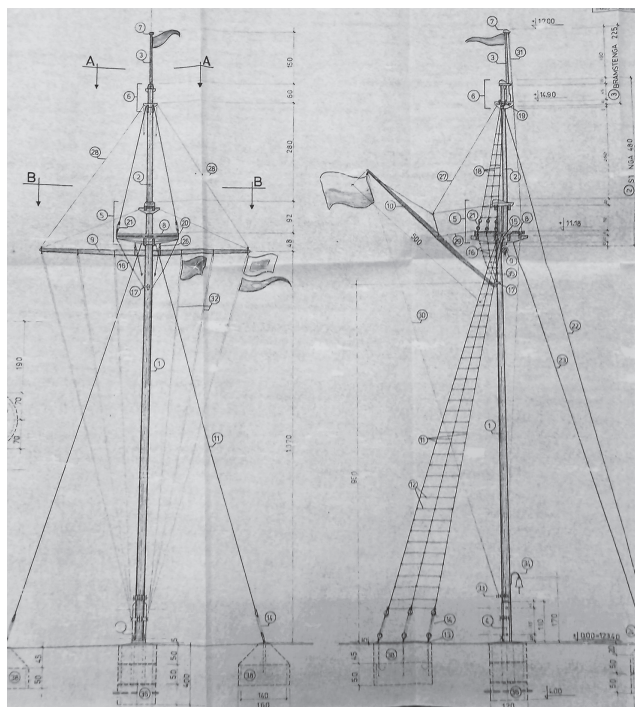
Pracujący w samodzielnej pracowni projektowej „Polsport” w Białymstoku M.W. Jędrachowicz (na podstawie zlecenia nr 6/82 – inwestorem był Oddział PTTK w Augustowie) sporządził dokumentację architektoniczną oraz kosztorys budowlany dla masztu sygnalizacyjnego, przewidywanego do wystawienia przy przystani żeglarskiej w Augustowie. Projekt opracowano mając na względzie następujące przesłanki funkcjonowania masztu sygnałowego: a) przekazywanie sygnałów za pomocą tzw. flag kodowych (oraz innych umownych znaków) przebywającym na jeziorze jednostkom wodnym; b) podnoszenie proporca klubowego i bandery; c) prowadzenie ćwiczeń z zakresu specjalistycznej gimnastyki żeglarskiej; d) naukę i podnoszenie

⁵⁰ AZOPTTK Augustów,teczka: Przystań żeglarska (Studium programowo-przestrzenne), s. 6.

⁵¹ Tamże, s. 8.

⁵² AZOPTTK Augustów,teczka: Budowa Przystani Żeglarskiej PTTK (Hangary, budynek wielofunkcyjny i klubowy), s. 4.

umiejętności „z zakresu prac bosmańskich”. Elementem niejako uzupełniającym było przeznaczenie wspomnianego masztu jako swoistej „pomocy naukowej” w szkoleniu żeglarskim w kwestiach związanych z zapoznaniem się z budową jachtów, szczególnie ich omasztowania i olinowania; jak też „etykiety jachtowej”.



Il. 16⁵³. Projekt masztu sygnałowego
na Przystani Żeglarskiej PTTK w Augustowie

⁵³ Źródło: AZOPTTK Augustów,teczka: Budowa Przystani Żeglarskiej PTTK (Projekt techniczny masztu sygnałowego z rysunkami warsztatowymi), strona nienumerowana.

Zaproponowany do wystawienia, wykonany *in spe* z drewna sosnowego, maszt sygnałowy podobno w wyglądzie nawiązywał do stylizacji „XVIII-wiecznych masztów żaglowców”. Konstrukcja wysokości 17 m miała się składać z trzech części podstawowych (kolumny, stengi oraz bramstengi), połączonych jarzmami w postaci dyb dolnych i górnych. Za usztywnienie masztu odpowiadały koncepcyjnie – po trzy z każdej strony – wanty kolumnowe stenwanty, oraz dwa sztagi umieszczone z przodu. Maszt stał w stalowych cęgach wpuszczonych w fundament⁵⁴.

W maju 1982 r. działający pod nadzorem Zenona Filipczuka tzw. „zespół sprawdzający” przy samodzielnej pracowni projektowej „Polsport” zatwierdził zarówno dokumentację architektoniczną, jak i kosztorys budowlany dla masztu sygnalizacyjnego, przewidywanego do wystawienia przy Przystani Żeglarskiej w Augustowie⁵⁵. Maszt ten jednak nie został wybudowany.

Konkluzja

Nie może w najmniejszym stopniu dziwić, uwidocznione dzięki kwerendzie w archiwum zakładowym augustowskiego PTTK, sporządzone w początkach lat osiemdziesiątych XX w., wielce szczegółowe (by nie rzec: detaliczne) opracowanie wieloetapowego i wielozakresowego, przemyślanego do najgłębszych podstaw procesu budowy kompleksu Przystani

⁵⁴ AZOPTTK Augustów,teczka: Budowa Przystani Żeglarskiej PTTK (Projekt techniczny masztu sygnałowego z rysunkami warsztatowymi), strona nienumerowana i strony 1–5.

⁵⁵ AZOPTTK Augustów,teczka: Budowa Przystani Żeglarskiej PTTK (Projekt techniczny masztu sygnałowego z rysunkami warsztatowymi), strona nienumerowana.

Żeglarskiej PTTK w Augustowie. Takie ujęcie zagadnienia w pełni przecież odpowiadało wymogom sztuki architektonicznej, budowlanej i – co najważniejsze – licznym potrzebom żeglarzy. To jednak, co powinno budzić lekkie uniesienie brwi, zmieszane z pewnym nawet rodzajem podziwu dla koncepcyjnej odwagi, to uwidaczniające się z pięćdziesięcioletnich już zapisów i projektów, dość wydawałoby się nietypowe dla ery formalnego przynajmniej socjalizmu, podejście do zasad użytkowania przewidzianego do wybudowania kompleksu portowego, które – z niewielką tylko przesadą – ocierałoby się o swoisty elitaryzm. Owo wyraźne zastrzeżenie „użyteczności” przynajmniej części kompleksu dla członków klubu niczym przecież innym nie było. Tak czy inaczej, koncepcja trwania augustowskiej przystani PTTK, w zmienionych w pełni realiach wolnorynkowych, przetrwała do dziś.