

KONCEPCJA PROGRAMOWO PRZESTRZENNA STAŁEJ WYSTAWY PLENEROWEJ "ALEJA ŻEGLARZY" NA BULWARZE PIASTOWSKIM W SZCZECINIE



Biuro Projektowo-Inżynierskie sp. z o.o.



AUTORZY OPRACOWANIA:

mgr inż. arch. Michał Czasnojęć; mgr inż. arch. Katarzyna Szymańska; mgr inż. arch. Tomasz Ryba; mgr sztuki Karol Furyk

KONCEPCJA PROGRAMU PRZESTRZENNA STAŁEJ WYSTAWY PLENEROWEJ PT. „ALEJA ŻEGLARZY” NA BULWARZE PIASTOWSKIM W SZCZECINIE

OPIS TECHNICZNY

1. Podstawa opracowania:

- Umowa nr BS-I.272.14.2012.KO z dnia 09.07.2012 r. Rejestr Centralny Nr 12/0002609
- Projekty wykonawcze przebudowy nabrzeża Bulwar Piastowski i przyległego terenu, wykonane w latach 2010 – 12 przez BPI „Redan” Sp. z o.o
- Uzgodnienia z przedstawicielami Stowarzyszenia „Żeglarski Szczecin”
- Archiwalne plany, grafiki, fotografie
- Wizja lokalna

2. Założenia ogólne:

Realizacja Alei Żeglarzy na Bulwarze Piastowskim stanowi jeden z elementów szeroko zakrojonych działań na rzecz poprawy jakości przestrzeni publicznych Szczecina. Stanowi ważne uzupełnienie procesu powrotu miasta nad Odrę. Aktywizacja nabrzeży, poprawa dostępności komunikacyjnej terenów przywodnych, nowe obiekty powstające na Łasztowi i Wyspie Grodzkiej wymagają szczególnej troski o to co stanowi o atrakcyjności przestrzeni dla ludzi. Do tej pory w strefie nadodrzańskiej dominują szerokie arterie tras komunikacyjnych - przestrzeń dla samochodów.

Idea budowy Alei Żeglarzy wyłynęła w 2010 r. ze środowiska skupionego wokół Stowarzyszenia „Żeglarski Szczecin”. W toku kolejnych konsultacji i ustaleń merytorycznych zdecydowano o lokalizacji na Bulwarze piastowskim. W zamyśle idea Alei ma być kontynuowana w innych obszarach: Wałów Chrobrego, Bulwaru Gdyńskiego, Nabrzeża Starówka, czy przestrzeni pod Trasą Zamkową. Jest to projekt przewidziany do realizacji przez wiele lat, w

miarę dostępnych środków finansowych oraz innych możliwości realizacyjnych.

Pomysł i realizacja projektu wpisują się doskonale w strategię kreacji marki Szczecina „Floating Garden 2050”, stąd też konieczne nawiązania w sferze rozwiązań graficznych (np. na planszach, tablicach, czy w kontencie multimedialnym).

Biorąc pod uwagę istniejące ograniczenia takie jak: ochrona konserwatorska przedmiotowego obszaru, niezbędna dostępność komunikacyjna, funkcje poszczególnych odcinków nabrzeży, strukturę własności, potrzeby wynikające z organizacji imprez masowych dokonano daleko idącej korekty pierwotnej koncepcji lokalizacji założenia w obrębie Wałów Chrobrego.

Z uwagi na trwającą przebudowę Bulwaru Piastowskiego i Gdyńskiego zaplanowano rozmieszczenie poszczególnych elementów ekspozycji w oparciu o całościowy scenariusz uwzględniający etapowanie realizacji oraz wszystkie inne przeszkody realizacyjne (własność i funkcja terenu, ochrona konserwatorska, przepisy techniczno – budowlane).

Jak najbardziej właściwym wydaje się nawiązanie do zaniechanej na początku lat 80 – tych rzeźbiarskiej Kroniki Morskiej Szczecina dłuta S. Lewińskiego. Nowa ekspozycja będzie oczywistym nawiązaniem i kontynuacją idei rozpoczętej niemal 50 lat temu. Niemniej jednak wykorzystywać będzie współczesne środki wyrazu. Postąpi się skrótem myślowym, alegorią, z pewną dozą humoru, ironii czy przewrotności. Elementy narracji linearnej dotyczyć będą układu chronologicznego prezentowanych wydarzeń i będą wpisywać się w przestrzeń dolnego tarasu Bulwaru Piastowskiego. Wystawa w sposób przekrojowy prezentować będzie dzieje i rozwój portu, żeglugi, przemysłu stocznioowego, rybołówstwa, szkolnictwa morskiego i jachtingu w Szczecinie po 1945 r., z nawiązaniem do okresów wcześniejszych. Ekspozycja stanie się doskonałym preludium do utworzenia w przyszłości Muzeum Morskiego na Łasztowni. Stanowić może świetne uzupełnienie jego oferty kulturalnej, będąc niejako „ścieżką podejścia” od strony dworca kolejowego i autobusowego, która ma za zadanie niejako przysposobić potencjalnego zwiedzającego do

przekroczenia progu Muzeum. Musi być jakby przedsmakiem atrakcji jakie czekają na drugim brzegu Odry.

Realizacja niniejsza wraz z Muzeum Morskim, zabytkowym założeniem nabrzeża Starówka, historycznego portu wolnoctowego, terenami po Stoczni Szczecińskiej, całym akwatorium portu i Międzyodrza wraz z zabytkami techniki stanowić będzie mogła podstawę do kreacji i rozwoju turystyki kulturowej o specyficznym morsko – rzeczny profilu. Ekspozycja musi mieć charakter przekrojowy, nie koncentrować się wyraźnie na żadnej z dziedzin aktywności związanej z morzem. Da się to osiągnąć jedynie przez znaczne uproszczenie form architektoniczno – rzeźbiarskich, dużą dawkę abstrakcji i skrótu myślowego, czytelnego jednak dla mieszkańców i turystów. W zrozumieniu przekazu pomocne będą informacje opisowe podane w formie konwencjonalnej (napisy stałe) jak i infokioski mogące stanowić źródło pogłębienia wiedzy na dany temat. Wystawa plenerowa w obrębie Bulwaru Piastowskiego oraz Wałów Chrobrego nie może w żaden sposób kolidować z organizowanymi w tym rejonie imprezami masowymi takimi jak: Dni Morza, TSR, złoty oldtimerów, imprezy komercyjne, sportowe, uroczystości oficjalne itp.

3. System realizacji:

Przygotowanie realizacji ekspozycji w obrębie Bulwaru Piastowskiego (a docelowo także Bulwaru Gdyńskiego i dolnego tarasu Wałów Chrobrego), powinno uwzględniać następujące czynniki:

- Nowe zagospodarowanie Bulwaru Piastowskiego i Gdyńskiego w tym renowację rzeźbiarskiej Morskiej Kroniki Szczecina dłuta S. Lewińskiego
- Strukturę własności terenu,
- Ustalenia miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego,
- Planowane inwestycje w sąsiedztwie (Muzeum Morskie, marina na Wyspie Grodzkiej, zagospodarowanie Łasztowni),
- Dostępność komunikacyjną (układ drogowy, ciągi piesze i rowerowe),

- Dostępność żeglugową (morskie wody wewnętrzne i śródlądowa droga wodna).

Podstawową kwestią jest etapowanie realizacji inwestycji. W najbliższym czasie bez żadnych problemów natury formalno – prawnej można zacząć wykonywać ekspozycję na Bulwarze Piastowskim i Gdyńskim. Należy jednak działać szybko, gdyż trwa ich przebudowa, a całą niezbędną infrastrukturę sieciową powinno się wykonać przed ułożeniem nawierzchni. Realizacja poszczególnych dzieł może być rozłożona w czasie. Niemniej jednak możliwie jak najszybciej należy określić ich lokalizację. Niezbędne więc jest przygotowanie profesjonalnej dokumentacji przedprojektowej i projektowej uwzględniającej przedstawione powyżej czynniki, a składającej się z:

- Opracowania analitycznego uwzględniającego inwentaryzację stanu zagospodarowania, władania i uwarunkowań planistycznych z aktualizacją map do celów projektowych,
- Scenariusza ekspozycji zawierającego propozycje (także wariantowe) lokalizacji poszczególnych dzieł,
- Sposobu etapowania inwestycji,
- Niezbędnych uzgodnień,
- Wstępnej kalkulacji i harmonogramu realizacji poszczególnych elementów wystawy.

Część z ww. elementów zawiera niniejsze opracowanie. Pozostałe należy opracować w momencie podjęcia decyzji i realizacji poszczególnych obiektów, czy dzieł artystycznych.

Propozycja wykonania prac przy Alei w 2013 r. - elementy inicjujące Aleję:

- a) ŁÓDŹ WYSZAKA, wykonanie Łodzi Wyszaka, wraz z poziomą TABLICĄ INFORMACYJNĄ o Wyszaku (zlokalizowaną przy Łodzi) oraz ławką wkomponowana i infokioskiem,

- b) LINIA CZASU - powinna mieć swój początek przy łodzi Wyszaka, dalej po kilkunastu metrach, przy pomoście drewnianym przechodziłaby w przyszłości w ciąg paneli wydarzeniowych,
- c) PIERWSZA TABLICA WYDARZENIOWA:
 - dotycząca wydarzenia z historii miasta: np. pierwsza wzmianka o Szczecinie w relacji Ibrahima Ibn Jakuba, (lokalizacja przed łodzią Wyszaka, blisko Mostu Długiego,
 - dotycząca wydarzenia żeglarskiego: - wyczyn Wyszaka (przeptynięcia Bałtyku wszerz małą łodzią klepkową, prawdopodobnie bez wiosła), lokalizacja początek pomostu drewnianego,
- d) Wykonanie w całości pierwszego pionowego panelu przedstawiający morski Szczecin - czasy Księstwa Pomorskiego z wyodrębnioną częścią Szczecina i jego portu w średniowieczu – Szczecin Słowiański, on dobrze się powiąże z Wyszakiem, jego łodzią i wyczynem.
- e) WYSTAWA PLENEROWA – pozostałe pionowe panele postępują jako tablice na wystawę plenerową pokazująca wodne osiągnięcia prezydenta - UM, i Szczecinian (montaż przed otwarciem na regaty The Tall Ships Races 2013)
- f) NAZWA ALEI – trzeba wkomponować w nabrzeża nazwę Alei; prezydent powinien odstąpić nazwę Alei,
- g) OGŁOSZENIE KONKURSU NA FIGURĘ kpt. LUDOMIRA MAĆZKI, konkurs ogłoszono by po Nowym Roku, o rozstrzygnięciu poinformuje prezydent w czasie przyszłorocznej uroczystości odstąpienia Alei (rzeźba zostanie wykonana i odstąpiona w roku 2014, wskazanie lokalizacji figury (na załamaniu nabrzeża w pobliżu zaproponowanego elementu 8 w projekcie)

Działania promocyjne:

- a) PRZYGOTOWANIE WIZUALIZACJI ALEI i wykonanie ich w wersji elektronicznej oraz paneli, które zostaną ustawione na nowych nabrzeżach, np. na trwałych stojakach, (dla mediów, Szczecinian)
- b) Włączenie otwarcia Alei w program regat The Tall Ships Races 2013,

- c) Przygotowanie przez Urząd Miasta WYSTAWY PLENEROWEJ prezentujących osiągnięcia morskie i wodne Szczecina, Prezydenta - UM, i szczecinian (w tym inwestycji: Centrum Żeglarskie, Port Jachtowy na Wyspie Grodzkie, Muzeum Morskie i inne),

Podjęcie dalszych prac w zespole roboczym:

- poddanie analizie zawartości merytorycznej koncepcji Alei (treść kalendarium, paneli wydarzeniowych, i inne.),
- opracowanie kolejne elementów Alei, które powstaną w przyszłości, (np. beczki i inne)
- opracowania końcowej KONCEPCJI alei, która zostanie zaprezentowana podczas otwarcia Alei;

Powołanie Kapituły Alei, (w pierwszej połowie roku 2013)

4. Proponowane elementy zagospodarowania:

Obecnie (2012 r.) realizowana przebudowa nabrzeża Bulwar Piastowski zakłada zróżnicowanie wysokości naziomu nabrzeża. Ułatwić to obsługę jednostek pływających różnej wielkości. Założono funkcje krótkotrwałego postoju jachtów motorowych i żaglowych, a także house botów, mniejszych statków białej floty oraz stacjonarnych pływających lokali gastronomiczno rozrywkowych. Poza sezonem turystycznym nabrzeże pełnić będzie funkcje postoju i zimowiska statków śródlądowej żeglugi towarowej.

Na części graficznej opracowani pokazano możliwe lokalizacje różnych elementów tworzących Aleje Ludzi Morza. Krótka charakterystyka możliwych rozwiązań i propozycji:

- „Łódź Wyszaka” – abstrakcyjna forma rzeźbiarska pozbawiona figuralnego charakteru, wzbogacona o informacje tekstowe na temat Wyszaka i jego epoki. Możliwość instalacji infokiosku.

- Umieszczone w posadzce elementy plastyczne (tabliczki, litery, cyfry) wykonane z metalu stanowiące swoistą „oś czasu” odnoszącą się do upamiętnianych wydarzeń z morskiej historii Szczecina.
- Ujednolicone moduły informacyjne na temat upamiętnianych wydarzeń wykonane jako podświetlane pylony z wysoko wytrzymałego szkła w obudowie stalowej z atrakcyjnie zaaranżowaną plastycznie treścią w formie wydruków, kopii dokumentów, przetransformowanych graficznie fotografii. Orientacyjna wielkość usytuowanych prostopadle do nabrzeża elementów: 160 x 220 x 30 cm.
- Interaktywny globus w hermetycznej gablocie przeszklonej z dwóch stron. Treści prezentowane na globusie (szeroko ogniskowa projekcja sferyczne przy zastosowaniu technologii PufferFish lub PufferSphere) sterowane za pomocą ekranu dotykowego. Globus prezentować będzie najważniejsze szczecińskie rejsy
- Lokalizacja figuratywnej kompozycji rzeźbiarskiej upamiętniającej którąś z wybitnych postaci związanych z morzem. Wybór ostatecznego kształtu i formy rzeźbiarskiej powinien być przedmiotem konkursu.
- Element ekspozycji o charakterze wertykalnym np. pława z toru wodnego Szczecin – Świnoujście (z zasobów Urzędu Morskiego)
- Kompozycja rzeźbiarska „beczki śledzi”. Odwzorowanie w skali 1:1 beczek handlowych na śledzie jako nawiązanie do tradycji połowu i handlu śledziami w Szczecinie od czasów średniowiecza.
- Pionowe panele – pylony opracowane w formie reliefu z metalu (np. stali kortenowskiej) i szkła przedstawiające morski Szczecin w czterech epokach: książąt pomorskich (XI – XVII w.), szwedzkiej (XVII – XVIII w.), prusko – niemieckiej (1720 – 1945 r.) i polskiej (po 1945 r.)
- Szklany pionowy panel informacyjny z informacjami na temat rzeźby figuratywnej (patrz pkt. 5)

- Umieszczony horyzontalnie element marynistyczny (np. kotwica, śruba okrętowa, fragment silnika głównego – w zależności od możliwości pozyskania, realizacja w dalszej kolejności, po przeanalizowaniu dostępnych zasobów, możliwość wykorzystania pław demontowanych podczas modernizacji torów podejściowych do małych portów Zalewu Szczecińskiego w ramach inwestycji realizowanej przez Urząd Morski w Szczecinie)
- Elementy imitujące nieukończone sekcje kadłubowe (wymiary max. 500 x 400 x 180 cm), zaaranżowane na moduł tematyczny poświęcony szczecińskiemu przemysłowi okrętowemu (jeden moduł dotyczyć będzie czasów niemieckich, drugi zaś polskich). Możliwość umieszczenia infokiosku
- Wielkogabarytowe przedstawienia instrumentów nawigacyjnych (np. sekstans, cyrkiel, kompas, log) stanowiące podstawę tematyczną modułu wystawy poświęconego szkolnictwu morskiego (bliskość miejsca postoju statku szkolnego „Navigator XXI”). Elementy uzupełnione infokioskiem umożliwiającym pogłębienie wiedzy na temat szkół morskich w historii Szczecina
- Moduł tematyczny poświęcony wybitnym ludziom morza (kapitanom, mechanikom, wykładowcom, sportowcom). Ta część ekspozycji dotyczyć będzie postaci, których wieloletnia działalność trwale wpisała się morską historię Szczecina, a trudno im jednoznacznie przyporządkować konkretne wydarzenie (lokalizacja na południe od Mostu Długiego, szczegółowa forma przestrzenna do określenia na dalszych etapach prac nad realizacją projektu)
- Odrestaurowany i zakonserwowany wrak barki (krypy) wydobyty nieopodal Mostu Długiego w marcu 2011 r. (realizacja w dalszej kolejności)

5. Rozwiązania techniczno – materiałowe:

- **Abstrakcyjna kompozycja rzeźbiarska „Łódź Wyszaka”:**

Instalacja rzeźbiarska proponowana w niniejszej koncepcji winna harmonijnie wpisywać się stylistycznie w otaczającą przestrzeń poprzez zastosowane materiały oraz wyraz artystyczny współbrzmiający z projektem zagospodarowania bulwaru nadodrzańskiego.

Zabieg multiplikacji powtarzalnych elementów w surowej geometrycznej formie podkreśla współczesną stylistykę realizacji odwołującej się do minimalizmu ,a także industrialnego języka plastycznej komunikacji. Zgodnie z tymi przesłankami obiekt wykonany zostanie w połączeniu dwóch materiałów stali okrętowej typu Corten A oraz stali nierdzewnej szczotkowanej. Forma rzeźby łączy w sobie walory średniowiecznej artykulacji ostrołuków portali i pełną wdzięku linię kadłubów łodzi klepkowych budowanych przez ludy panujące na morzach północnej Europy we wczesnych wiekach średnich. Odwołanie to współgra z życiorysem tytułowego legendarnego Wyszaka , co winno znaleźć swoje rozwinięcie w stosownej nocie na tablicy informacyjnej bądź też prezentacji w infokiosku. Znakomita ekspozycja z perspektywy nabrzeża i Mostu Długiego zachęca do realizacji o silnym wyrazie multimedialnym. Tak wyznaczone cele czynią instalację czymś znacznie więcej niż rzeźba w klasycznym tego słowa rozumieniu.

Konstrukcje rzeźby stanowić będzie szkielet stalowy ze spawanych kształtowników i blach stalowych zabezpieczonych antykorozyjnie. na szkielecie zostanie zmontowane poszycie zewnętrzne struktury rzeźbiarskiej wykonane ze spawanych blach ze stali typu Corten A i Inox. Połączenia elementów poszycia wykonane przy zastosowaniu spawania w technologii TIG. Poszczególne fragmenty blach wycinane przy pomocy lasera lub skoncentrowanej energii strumienia wody pod wysokim ciśnieniem - około 4000 barów wraz z rozdrobnionym materiałem ściernym.

Cała konstrukcja rzeźby posadowiona zostanie na stopie żelbetowej fundamentowej, do której zostanie przykręcona przy pomocy trzpieni i nakrętek ze stali nierdzewnej.

Uzupełnieniem kompozycji rzeźbiarskiej, będącej jednocześnie elementem otwierającym Aleję Żeglarzy będą:

- a) tablica z nazwą „Aleja Żeglarzy” wykonana identycznie jak tabliczki z nazwami ulic wg nowego, obowiązującego od 2011 r. Systemu Informacji Miejskiej – zgodnego ze strategią komunikacji wizualnej Floating Garden 2050,
- b) tablica informacyjno - pamiątkowa tuż u podnóża rzeźby z informacją w języku polskim i angielskim na temat postaci Jana Wyszaka i jego wyczynu z 1124 r.
- c) infokiosk w formie pionowego panelu z ekranem dotykowym 46' zabezpieczonym wysokowytrzymałym przeszkleniem ze szkła hartowanego, przystosowany do pracy w warunkach zewnętrznych (opady deszczu i śniegu, praca w zakresie temperatur 0 – 50 °C), obudowa metalowa malowana w motywy kolorystyczne zgodne ze strategią komunikacji wizualnej Floating Garden 2050. Infokiosk będzie prezentował treści w językach: polskim, angielskim i niemieckim. Powinny się tutaj znaleźć informacje o początkach Szczecina, rozwoju portu i żegluga, aż do czasów lokacji miasta i przystąpienia do Hanzy.

Przed przystąpieniem do realizacji kompozycji rzeźbiarskiej wraz z elementami towarzyszącymi należy przygotować:

- a) teksty merytoryczne do umieszczenia na tablicy i w infokiosku wraz z odpowiednimi tłumaczeniami,
- b) projekt konstrukcyjny posadowienia rzeźby wraz ze sprawdzeniem statyki całej konstrukcji,
- c) model rzeczywisty całej kompozycji wraz z fragmentem nawierzchni w skali 1:10.

- **Panele linii (osi)czasu:**

Morska historia Szczecina składa się z mnóstwa wydarzeń, które są lepiej bądź gorzej znane i udokumentowane. Różnie rozkłada się to w poszczególnych okresach. Najlepiej znana jest historia portu, żegluga i jachtingu po 1945 r..

Nieco gorzej znane są czasy przed II wojną światową i XIX w.. Od wieku XVII w. aż do średniowiecza ilość znanych faktów, którym można przypisać konkretne daty znacząco maleje. W ramach niniejszego pracowania sporządzono wstępne kalendarium wydarzeń od pierwszej wzmianki pisanej o Szczecinie do czasów współczesnych. Szacuje się możliwość umieszczenia ok. 130 dat w formie linii czasu, swoistej kroniki morskiego Szczecina. Ważne z historii daty upamiętnione zostaną na najniższej części nabrzeża Bulwar Piastowski, które po przebudowie posiada nawierzchnie z desek tworzywa Reluma 2000. Aby zachować funkcjonalność i bezpieczeństwo użytkowania tej części nabrzeża zaprojektowanej jako strefa piesza z możliwością cumowania niewielkich jednostek turystycznych przewiduje się umieszczenie paneli ze stali Corten A w nawierzchni nabrzeża, poprzez zastąpienie wybranych desek z Relumy 2000 w wymiarach 200 x 20 cm. Panele z zimno giętej blachy o grubości 3 mm z wyciętymi laserem lub wodą napisami w języku polskim i angielskim na temat wydarzeń przyporządkowanych do konkretnych dat. Panele mocowane na stałe do płyty żelbetowej nabrzeża za pomocą śrub. Wszystkie poziome panele umieszczone w posadzce rozmieszczone muszą być wg chronologii wydarzeń. Należy pamiętać o pozostawieniu miejsca na ok. 30 panel na wydarzenia z przyszłości. Przed przystąpieniem do realizacji tego elementu Alei Żeglarzy należy bezwzględnie przeprowadzić weryfikacje i uzupełnienie opracowanego kalendarium. Tak samo tłumaczenia na język angielski muszą być zweryfikowane pod kątem specjalistycznego historycznego i morskiego słownictwa. Użyta terminologia musi być spójna z pozostałymi treściami pisanymi prezentowanymi w innych elementach wystawy.

- **Globus interaktywny – szczecińskie rejsy:**

Będzie to najbardziej złożony technologicznie obiekt Alei Żeglarzy. Umieszczony w jej środkowym odcinku tuż przy nowozrealizowanych schodach terenowych z poziomu Arterii Nadodrzańskiej do poziomu zrewitalizowanego Bulwaru Piastowskiego.

Najważniejszym elementem tego obiektu będzie interaktywny globus z wbudowaną sferyczną projekcją o wewnętrznej strony sfery wykonanej z

matowego akrylu (technologia PufferFisch lub Puffer Sphere). W ramach kontentu multimedialnego przygotowanego specjalnie dla tej instalacji przewiduje się:

- a) prezentacje tras ważnych rejsów żeglarskich po 1945 r., na tle mapy politycznej (z różnych okresów), mapy fizycznej z pokazaniem najistotniejszych zjawisk atmosferycznych i nautycznych
- b) prezentacja historycznych rejsów statków handlowych, rybackich czy badawczych
- c) prezentacja ważnych postaci wraz z informacją tekstową, możliwość pokazywania archiwalnych materiałów filmowych,
- d) prezentacja historycznych jednostek pływających wraz z informacją tekstową, możliwość pokazywania archiwalnych materiałów filmowych,
- e) prezentacja docelowych portów wraz z informacją tekstową, możliwość pokazywania archiwalnych materiałów filmowych,

Nawigacje poprzez poszczególne warstwy tematyczne zapewnić będzie ekran dotykowy 22' zintegrowany ze szklaną gablołą stanowiącą osłonę i zabezpieczenie globusa. Ekran dotykowy za pośrednictwem folii pojemnościowej umożliwi sterowanie treściami prezentowanymi na globusie.

Z uwagi na warunki prezentacji w terenie otwartym z możliwości intensywnej operacji słońca w okresie wiosenno - letnim zakłada się czesiowe przystąpienie globusa – od góry i z dwóch stron (od południa i półd. – zach. względem stron świata). Rozwiązanie takie znacząco poprawi czytelność treści wyświetlanych na globusie w słoneczny dzień. Powstałe w ten sposób dwustronne tło w szklanej, plenerowej gablocie wypełnione może zostać dodatkowymi, statycznymi informacjami w tym instrukcją obsługi wraz ze spisem treści prezentowanych na projekcji sferycznej.

Z uwagi na plenerowy charakter instalacji mieszczącej skomplikowane i wrażliwe urządzenia elektroniczne cała zabudowa musi spełniać następujące warunki:

- a) przeszklenie z dwóch stron wykonane ze szkła hartowanego, antyrefleksyjnego, wysokowytrzymałego na uderzenia, połączenie narożne klejone, wykończone w sposób bezpieczny
- b) konieczność zapewnienia odpowiednich warunków temperaturowych i wilgotnościowych z uwagi na pracę urządzeń (komputer Mini PC, projektor sferyczny, ekran dotykowy, podświetlenie LED napisów w gablocie, zasilacze), niezbędne będzie zamontowanie urządzeń grzewczo – chłodzących, przy uwzględnieniu braku możliwości kondensacji pary wodnej wewnątrz gabloty w okresie chłodnym, konieczność odpowiednich obliczeń termodynamicznych.
- c) konieczność zapewnienia wygodnego i bezpiecznego dostępu do zamontowanych urządzeń, rozwiązania wymaga będzie system zamykania drzwiczek rewizyjnych.

Gabłota – przeszklony pylon wyposażona będzie w szkieletową konstrukcję stalową. Warstwę wykończeniową stanowić będzie blacha ze stali Corten A grubości 2 mm, odpowiednio izolowana termicznie o wewnątrz. Cała instalacja posadowiona zostanie na żelbetowej stopie fundamentowej zlokalizowanej tuż przy spoczniku schodów terenowych

- **Przestrzenne panele historyczne:**

Przy zejściach na najniższy poziom nabrzeża Bulwar Piastowski, po obu stronach 7 szt. schodów terenowych przewidziano lokalizacje 14 szt. zunifikowanych przestrzennych paneli informacyjnych na temat morskiej historii Szczecina.

Z uwagi na organiczną ilość i zamknięty charakter tej części wystawy podzielono dzieje miasta związane z morzem na 14 bloków tematycznych do których przyporządkowano charakterystyczne symbole – motywy graficzne do umieszczenia na tylnej ścianie każdego panelu.

Propozycje tytułów poszczególnych paneli i towarzyszących im symboli:

1. Słowiańskie początki - łódź słowiańska lub wikińska
2. Hanzeatycki rozkwit - koga
3. Czasy szwedzkie - galeon

4. Szczecin - port i twierdza (1720 - 1871) - szkuner
5. Port ery parowców – czterofajkowiec budowany w stoczni Vulcan
6. Port i przemysł w przededniu i podczas II wojny światowej (1918 - 45) - elewator Ewa
7. Szczecin i port w Polsce, odbudowa (1945-51) - pirs taśmowca z wywrotnicą lub liberciak
8. Śledziotapy na morzach bliskich i dalekich - logo PDPIUR „Gryf” i Przedsiębiorstwa Połowego „Odra”
9. Początki zachodniopomorskiego żeglarstwa- s/y Śmiały
10. Największy nad Bałtykiem, szczeciński port i flota w latach 60 - tych i 70-tych - logo PŻM
11. Słynni szczecińscy żeglarze - nagroda Rejs Roku
12. Ludzie morza, ludzie nauki - sylwetka s/t Tazar lub logo InterOceanmetal
13. Dzisiejszy morski Szczecin - motyw Floating Garden (kształt)
14. Zachodniopomorski Szlak Żeglarski - logo ZSŻ.

Panele będące nośnikami informacji przewidziano jako wolnostojące pylony o wymiarach: 160 x 220 x 30 cm, o konstrukcji z profili stalowych, jednostronnie przeszklone, wykończone w pozostałych płaszczyznach blachą ze stali Corten A, miejscowo grawerowaną lub wycinaną (napisy i motywy graficzne). Panel mieszczą pionowe przeszklone gabloty głębokości 25 cm umożliwiające w sposób atrakcyjny prezentowanie różnorodnych treści i obiektów:

- a) informacje tekstowe w języku polskim i angielskim,
- b) ilustracje umieszczone w różnych płaszczyznach i na różnych nośnikach,
- c) elementy tła: draperie z materiału, drewno, sieci,
- d) artefakty historyczne odporne na zmienne warunki temperaturowo – wilgotnościowe,
- e) elementy marynistyczne takie jak: bloczki, olinowanie, szkle, koło sterowe, kapok itp.,
- f) oświetlenie LED typu ekspozycyjnego.

Na etapie przygotowywania szczegółowego projektu wykonawczego zabudowy pylonów jak ich szczegółowej aranżacji plastycznej należy zapewnić dostęp – rewizje do wnętrza gablot.

- **Panele ilustrujące rozwój przestrzenny szczecińskiego portu:**

Przy pochylni obniżającej się do najniższego poziomu nabrzeża przewidziano lokalizację 4 identycznej wielkości paneli z blachy stalowej, wykończonej zewnętrznie blachą ze stali Corten A przedstawiających rozwój przestrzenny Szczecina i portu w jego najważniejszych fazach:

1. Szczecin – port i stolica księstwa (X w. – 1648 r.)
2. Szczecin – twierdza i port (1648 – 1871 r.)
3. Szczecin – port ery przemysłowej (1871 – 1945 r.)
4. Szczecin – polskie miasto portowe (1945 r. -)

Podstawę wykonania tego elementu Alei Żeglarzy stanowić będzie archiwalna ikonografia. Przewiduje się panele jako ujednoczone graficznie mapy – plany portu i miasta w określonych wyżej okresach. Odwzorowanie graficzne planów za pomocą wycinania w blasze przy zastosowaniu lasera lub wody. Zakłada się możliwość warstwowego zastosowania blachy w rozstępie 2 – 3 cm aby lepiej uczynić reliefowy charakter grafiki. Nie przewiduje się wyposażania w nośniki multimedialne paneli. Zakłada się podświetlanie poszczególnych paneli projektorami zabudowanymi w nawierzchni terenu. Uzupełnianie treści graficznych stanowić będą informacje tekstowe w języku polskim i angielskim.

- **Rzeźba figuralna kpt. Ludomira Mączki (1926-2006):**

W dobrze eksponowanym miejscu, na przetamaniu linii nabrzeża przewiduje ustawienie jedynej w całej wystawie figuralnej rzeźby ludzkiej postaci. Postać słynnego szczecińskiego żelaza powinna zostać odwzorowana w nieco powiększonej (ok. 10%) skali. Realizacja figury powinna zostać zrealizowana przy pomocy wysokiej jakości materiałów – brązu lub mosiądzu. Ostateczna forma rzeźbiarska zostanie wyłoniona w drodze konkursu. Zaleca się aby upamiętnia postać odwzorowana została podczas wykonywania czynności związanych z żeglarstwem (np. podczas wachty, za sterem, podczas prac bosmańskich itp.). należy w tym zakresie pozostawić swobodę wyboru dla uczestników konkursu. Nie należy też rozsądzać czy postać ma być

przedstawiona jako siedząca czy stojąca. Rzeźba uzupełniona powinna zostać szklanym, podświetlanym, wolnostojącym panelem z informacjami na temat życia i dokonań kpt. L. Mączki (nadruki tekstów po polsku i angielsku oraz fotografii i schematycznej mapy świata z trasami rejsów).

- **Kompozycja rzeźbiarska przedstawiająca beczki na śledzie:**

Wieloletnie tradycje połowu i handlu śledziami w Szczecinie upamiętnione zostaną poprzez realistyczną kompozycję rzeźbiarską przedstawiającą grupę beczek handlowych na śledzie ustawionych w różnych pozycjach na nabrzeżu. Jedna z beczek będzie otwarta. Pokazane zostanie wypełnienie śledziami aż po same zdjęte denko, które oparte zostanie o beczkę. Kompozycja wykonana z naturalnie patynującego się mosiądzu zostanie uzupełniona grawerowanymi informacjami tekstowymi po polsku i angielsku umieszczonymi na jednym z denek beczki. Rzeźba przymocowana zostanie w sposób trwały do wykonanej nawierzchni nabrzeża bez potrzeby odrębnego fundamentowania.

- **Kompozycje rzeźbiarskie dotyczące przemysłu okrętowego w Szczecinie:**

Sięgające XVIII w. szczecińskie tradycje budowy statków także zostaną należycie upamiętnione. Na odcinku wysokiego nabrzeża Bulwaru Piastowskiego, nieopodal wyjazdu w kierunku Wałów Chrobrego zlokalizowane zostaną dwie bardzo podobne kształtem, umieszczone niejako symetrycznie kompozycje przestrzenne nawiązujące formą do fragmentów nieukończonych kadłubów okrętowych. Obie konstrukcje wykonane zostaną z blach stalowych typu Corten A. Pierwsza nawiązywać będzie do tradycji stoczniowych sprzed 1945 r.. Toteż element ten bazować będzie na charakterystycznych dla tego okresu rozwiązaniach technicznych: połączeń nitowanych, grubych blach poszycia i ożebrowania poprzecznego. Druga kompozycja dotyczyć będzie Stoczni Szczecińskiej w latach 1948 – 2009. Zarówno w pierwszym jak i drugim module tematycznym przewiduje się zastosowanie podobnych rozwiązań przestrzennych i plastycznych:

- a) zwrócone w kierunku „od lądowym” poszycie fragmentu kadłuba posiadać będzie podwójne ścianki,
- b) w ściankach zewnętrznych przewiduje się wycięcie charakterystycznych sylwetek prototypów statków i okrętów wybudowanych w Szczecinie wraz z podaniem najważniejszych parametrów technicznych (ok. 70 szt. dla okresu przed 1945 r. i ok. 100 dla okresu powojennego)
- c) w poszyciu zewnętrznym znajdą się wycięte napisy informujące o tematyce tej części wystawy (Stocznia Szczecińska 1948-2009, Vulcan i inne stocznie Szczecina XIX – XX w.)
- d) od wewnątrz znajdą się elementy porzecznice stanowiące usztywnienie konstrukcji i nawiązujące do motywów budownictwa okrętowego, m.in. z charakterystycznymi otworami,
- e) obie kompozycje w warstwie merytorycznej uzupełnione zostaną wbudowanymi infomatami pozwalającymi pogłębić wiedzę na temat historii i dokonań przemysłu okrętowego w Szczecinie.

- **Wielkogabarytowe przyrządy nawigacyjne:**

Istotnym elementem wystawy będzie model tematyczny poświęcony szkolnictwu Morskiem w Szczecinie. Opiera się będzie na czterech elementach: wielkogabarytowych, przeskalowanych rzeźbiarskich przedstawieniach instrumentów nawigacyjnych – sekstantu, astrolabium i chronometru, uzupełnionych wolnostojącym infokioskiem. Poza walorem informacyjnym na temat historii szczecińskiego szkolnictwa morskiego ten fragment ekspozycji plenerowej przybliży będzie tematykę nawigacji, a także jej sedno - problematykę długości i szerokości geograficznej i stref czasowych. Elementy takie jak astrolabium i sekstant posiada będą możliwość poruszania przez zwiedzającego. Będą wyposażone w stosowne objaśnienia co do sposobu działania i obsługi. Astrolabium przewiduje się jako element wykonany z kutej stali oksydowanej na czarno. Sekstans wysokości ok. 180 cm wykonany będzie jako kompozycja ze stali Corten A i stali nierdzewnej szczotkowanej. Chronometr odwzorowany jako kompozycja ze stali Corten A, z poziomym przeszkleniem skrywającym prawdziwy działający

chronometr pokazujący czas uniwersalny UTC wraz z informacją (na otwartym wieku metalowej skrzyni) o strefach czasowych. Elementy te mogą stanowić atrakcyjną formę organizacji lekcji szkolnych poświęconych tej tematyce.

- **Oryginalne elementy marynistyczne wkomponowane w zagospodarowanie terenu:**

Jako uzupełnienie przestrzeni Alej Żeglarzy przewiduje się w dalszych etapach w wybranych miejscach wstawienie kilku wielkogabarytowych oryginalnych eksponatów nautycznych. Biorąc pod uwagę możliwości pozyskania:

- a) wrak barki (krypy) wydobytej w 2011 r. podczas prac pogłębiarskich przy Moście Długim (obecnie w depozycie w firmie UW Service), umieszczony na wysepce śródmiejscowej przy wjeździe na Bulwar od strony Dworca Głównego
- b) element wertykalny np. pława z modernizacji torów podejściowych do małych portów Zalewu Szczecińskiego
- c) śruba okrętowa umieszczona pionowo (wbudowana w nawierzchnie) z zasobów postyczniowych, Stoczni „Gryfia” lub PŻM

6. Kalendarium:

Poniższe kalendarium ma charakter wstępny. Powstało na podstawie ogólnodostępnej literatury i źródeł internetowych. Stanowi w istocie zbiór dat, które po weryfikacji powinny posłużyć z bazę wyjściową do stworzenia „linii czasu” zawierającej nie więcej niż 100 wydarzeń. Wymaga to powołania kompetentnego grona, które zajmie się opracowaniem zarówno wyboru wydarzeń, jak i redakcją stosownych tekstów (polskich i angielskich).

967 – pierwsza pisemna wzmianka o Szczecinie w relacji żydowskiego kupca Ibrahima ibn Jakuba

1043 – najazd duński, bitwa morska pod Rugią

1098 – kolejny najazd duński

1124 – ucieczka łodzią Jana Wyszaka z niewoli w Kopenhadze do Szczecina, ponowna chrystianizacja Pomorza

1147 – oblężenie Szczecina przez wojska duńsko – niemieckie

1184.05.21 – bitwa floty pomorskiej i duńskiej pod Stralsundem

1243.04.03 – lokacja Szczecina na prawie magdeburskim

1261.12.02 - książę Barnim I Dobry dał miastu dwa miejsca na Odrze do połowu ryb wielkimi sieciami

1283 – Szczecin otrzymuje przywilej prawa składu

1278 – Szczecin zostaje członkiem Hanzy

1307 - Szczecin otrzymał od księcia Ottona I obszar Odry poniżej miasta do odgałęzienia rzeki Świętej oraz odcinek Regalicy pomiędzy Podjuchami a jeziorem Dąbie

1464.11 – zakończenie wieloletnich wojen ze Stargardem o prymat w handlu u ujścia Odry

1467.06.01 - książę Warcisław X rozszerza miastu prawo składu

1572 – bankructwo domu bankowego rodziny Loitzów

1648 – Szczecin włączony do Królestwa Szwecji na mocy traktatu westfalskiego

1668 – ukończenie budowy kanału Odra – Szprewa, Szczecin uzyskuje bezpośrednie połączenie wodne z Berlinem

1679 - obniżono cła dla szczecińskich kupców i zniesiono opłaty celna na wyroby szczecińskich manufaktur, co rozwinęło handel morski i lądowy

1719.10.23 - wydano patent na zorganizowanie produkcji statków w Szczecinie

1720.01.21 - na mocy postanowień pokoju sztokholmskiego Prusy zatrzymują Pomorze Szwedzkie do rzeki Piany, z ujściami Świny i Dziwny, Zalewem Szczecińskim i Odrą oraz wyspami Wolin i Uznam

1752.01.22 - król Prus Fryderyk II Wielki zniósł prawo składu w Szczecinie

1764.12.16 - ukazuje się memoriał szczecińskich kupców w sprawie wolnego handlu

1826 – pierwszy statek o napędzie parowym wybudowany w Szczecinie

1843 – uruchomienie połączenia kolejowego Szczecin – Berlin wraz z doprowadzeniem pierwszej bocznic kolejowej do nabrzeża portowego

1857 – zniesienie ceł sundzkich i znaczne zwiększenie się obrotów towarowych portu

1857.03 – powstanie stoczni „Vulcan”, najnowocześniejszej w ówczesnych Niemczech

1868.11.15 – uruchomienie towarowego kolejowego Dworca Wrocławskiego na terenie portu

1871.11.14 - pożar spichlerzy przy ulicy Zbożowej (Speicherstraße) na Łasztowni

1880 – oddanie do użytku Kanału Hohenzollernów (obecnie Kanału Piastowskiego)

1897.05.04 – wodowanie transatlantyku „Kaiser Wilhelm der Grosse”, wielokrotnego zdobywcy Błękitnej Wstęgi Atlantyku

1898.09.23 – otwarcie portu wolnoctowego

1900 – pogłębienie toru wodnego Szczecin – Świnoujście do 7 m

1902 – rozpoczęcie budowy Tarasów Hakena, obecnych Wałów Chrobrego

1910.08.15 - został oddany do użytku basen zachodni portu wolnoctowego

1913 – pogłębienie toru wodnego Szczecin – Świnoujście do 8 m

1917 – przekazanie do użytku obecnego Basenu Górnośląskiego

1935 – rozpoczęcie budowy wielkiego elewatora zbożowego w porcie szczecińskim

1940.01.12 - olbrzymi pożar w porcie trawi dwa liczące 250 lat spichlerze (Bollwerk 26-67)

1944.08 – seria nalotów dywanowych lotnictwa RAF i USAF niszczy niemal całkowicie port i przemysł zlokalizowany wzdłuż Odry

1945.07.05 – oficjalne i ostateczne przekazanie Szczecina polskiej administracji

1945.12.18 – uruchomienie przez Zarząd Miejski Świnoujścia regularnej żeglugi pasażerskiej do Szczecina (parowiec „Piast”)

1946.04.04 – pierwsze zawinięcie zagranicznego statku do powojennego Szczecina, „Poseidon” z 800 repatriantami

1946.04.13-14 – manifestacja „Trzymamy Straż nad Odrą”

1946.08.12 – na Nabrzeżu Huk dokonano pierwszego załadunku 330 ton węgla w polskim Szczecinie

1946.08.14 - Przedsiębiorstwo Żeglugi Przybrzeżnej "Gryf" uruchomiło pierwszy tramwaj wodny

1946.09.20 – powołanie Szczecińskiego Urzędu Morskiego

1947.04.14 – początek żeglugi pasażerskiej na wodach Zalewu Szczecińskiego – s/s „San”

1947.09.17 – całkowite przekazanie portu szczecińskiego przez władze sowieckie polskiej administracji

1948.03.10 – wodowanie pierwszego w powojennym Szczecinie statku s/s „Oliwa”

1948.06.11 - w wyniku konsolidacji wcześniej działających na terenie Szczecina stoczni, przejętych po zakończeniu II wojny światowej przez polskie władze, powstało przedsiębiorstwo państwowe Stocznia Szczecińska

1949.10.21 – podniesienie bandery na m/s „Sołdek”

1950.01.01 - powstał szczeciński oddział przedsiębiorstwa zaopatrzenia statków „Baltona”

1950 – uruchomienie pierwszego połączenia promu kolejowego „Kopernik” Świnoujście – Ystad”

1950.07.01 – powołanie Henryka Jędry na stanowisko dyrektora Stoczni Szczecińskiej

1951.01.02 – utworzenie Polskiej Żeglugi Morskiej

1951 – uruchomienie Bazy Odlichtunku Statków w Świnoujściu

1951.07.22 – otwarcie dalekomorskiej bazy rybackiej w Świnoujściu

1952.01.10 – utworzenie Przedsiębiorstwa usług Rybackich w Świnoujściu, przekształconego 1954.01.01 w PPDiUR „odra”

1952.07.12 – utworzenie na bazie Wydziału Remontowego Stoczni Szczecińskiej, Szczecińskiej Stoczni Remontowej „Gryfia”

1952.12.16 – wodowanie s/s „Czułym”, pierwszego w całości zbudowanego po wojnie statku w Szczecinie

1955.01.11 - wojska radzieckie przekazały władzom polskim ostatnią część portu szczecińskiego

1955.09.05 – zatonięcie wraz z całą załogą (14 osób) lugrotrawlera „Czubatka”

1955.12.04-10 – rejs otwartą szalupą ze Szczecina do Gdyni L. Mączki i J. Tarasiewicza

1957.01.01 – utworzenie przedsiębiorstwa „Żegluga Szczecińska”

1957.05 – utworzenie PPDiUR „Gryf” w Szczecinie

1958 – pogłębienie toru wodnego Szczecin – Świnoujście do 9,6 m

1958 – uruchomienie przy ul. Światowida Stoczni Jachtowej w 1970 r. przemianowanej na Szczecińską Stocznię jachtową im. Leonida Teligi

1959.01.01 – utworzenie ośrodka szkoleniowego PZŻ w Trzebieży

1959.05.13 - 07.12 –rejs jachtu s/y „Witeź” Szczecin – Reykjavik – Szczecin

1959.09.29 – wodowanie m/s „Janek Krasicki” pierwszego statku o nośności 10 000 DWT w Stoczni Szczecińskiej

1959 – otwarcie linii żeglugowej do portów Afryki Zachodniej

1960 – utworzenie w Szczecinie przedsiębiorstwa armatorskiego Dalekomorskie Bazy Rybackie, przekształconego w 1975 r. w „Transocean”

1962.09.07 – 1963. 02.12 – rejs s/y „Hermes II” pod dowództwem kpt. Bogdana Dacko na trasie Szczecin – Miami, pierwszy po 1945 r. transatlantycki rejs Polskiego jachtu

1964.01.01 – utworzenie Stoczni Remontowej „Parnica”

1964.04. – uruchomienie połączenia promowego pasażersko – samochodowego Świnoujście - Ystad

1965.01.18 - na Morzu Północnym zatonął statek PŻM m/s "Nysa" z 18-osobową załogą

1966.01.05-30.19 – rejs jachtu „Śmiały” Szczecin – Rio de Janeiro – Cieśnina Magellana – Kanał Panamski – Szczecin

1966 – rejs m/s „Ziemia Szczecińska” dookoła świata

1967.06.21 – pierwszy rejs m/f „Gryf” na linii Świnoujście – Ystad, pierwszego polskiego promu pasażersko – samochodowego

1969.06.09 – 07.18 – rejs s/y „Totem” pod dowództwem kpt. Zygmunta Kowalskiego wokół Wysp Brytyjskich

1969.10 – flota PPDiUR „Gryf” rozpoczyna połowy u wybrzeży Afryki Zachodniej

1972.04.29 – 07.31 – rejs s/y „Dar Szczecina” pod dowództwem kpt. Jerzego Kraszewskiego w regatach transatlantyckich Bermudy – Bayona (Hiszpania)

1973.04.04 - na Morzu Śródziemnym zatonął statek PŻM m/s "Wrocław II" - całą załogę uratował okręt francuskiej marynarki wojennej

1973.09.01 – inauguracja działalności Liceum Morskiego na statku „Konstanty Maciejewicz” zacumowanym przy Wałach Chrobrego

1974.01.22 – 1974.10.30 – rejs s/y „Zew Morza” dookoła świata

1974 – Ludomir Mączka wyrusza w trwający 3,5 rejs dookoła świata

1975 – wyprawa m/t „Tazar” na wody Antarktyki

1975.06.24 – 08.26 – rejs s/y „Magnolia” pod dowództwem kpt. Zdzisława Paski do Archangielska i Murmańska

1976.04.11 – 07.04 – rejs s/y „Polonez” kpt. Krzysztofa Baranowskiego

1976.04.14 – 10.05 – rejs s/y „Dar Szczecina” pod dowództwem kpt. Zygmunta Kowalskiego i kpt. Leszka Zarębskiego na trasie Szczecin - Plymouth - Wyspy Kanaryjskie - Bermudy - Newport - Nowy Jork (Operation Sail '76)

1976.04.14 – 10.05 – rejs s/y „Zew Morza” pod dowództwem kpt. Zdzisława Michalskiego na trasie Szczecin - Plymouth - Wyspy Kanaryjskie - Bermudy - Newport - Nowy Jork (Operation Sail '76)

1976.05.09 – 06.30 – rejs s/y „Spaniel” kpt. Kazimierza Jaworskiego, zwycięstwo w transatlantyckich regatach samotnych żeglarzy Ostar '76 na trasie Plymouth-Newport

1977.03 – utworzenie Bazy Promów Morskich w Świnoujściu

1977.07.01 – utworzenie Zespołu Portowego Szczecin – Świnoujście

1978.07.02 – 08.26 – rejs bez silnika s/y „Magnolia” kpt. Zdzisława Paski wokół Islandii

1980.06 – 12.03 – rejs s/y „Spaniel II” kpt. Kazimierza Jaworskiego , zwycięstwo w transatlantyckich regatach samotnych żeglarzy Ostar '80 na trasie Plymouth-Newport

1980.06 – 26.11 –zakończony tragicznie rejs s/y „Raczyński II” kpt. Czesława Gogońkiewicza

1980-11.29 – 10.11 – rejs s/y „Bielik II” kpt. Franciszka Suskiego dookoła Europy

1984.03.20 – 08.10 – rejs s/y „Dar Szczecina” pod dowództwem kpt. Zygmunta Kowalskiego i kpt. Jerzego Kisielewskiego w regatach Tall Ships Race na trasie: Szczecin - St. Malo - Las Palmas - Hamilton - Halifax - Port Hastings - Gaspé – Quebec

1984.03.31 – 08.20 – rejs s/y „Trygław” pod dowództwem kpt. Olgierda Franckowskiego i kpt. Antoniego Brancewicza w regatach Tall Ships Race na trasie: Szczecin - St. Malo - Las Palmas - Hamilton - Halifax - Port Hastings - Gaspé – Quebec

1984.07.13 – 08.31 – rejs s/y „Bogusław X” po dowództwem kpt. Zdzisława paski

1984.06.11 - w Halifaxie zwycięstwo w regatach "Operacja Żagiel-1984", w klasie rejoyców, odniósł nowy polski żaglowiec szkolny "Dar Młodzieży". Zwycięską załogę stanowili m.in. pracownicy i studenci Wyższej Szkoły Morskiej w Szczecinie

1985.05.11 - podniesiono banderę na motorowcu m/s "Major Hubal". Jednostka przekazana PŻM była czterechsetnym statkiem zbudowanym w Stoczni Szczecińskiej im. A. Warskiego

1985.06.09 - rozpoczął się wielki rejs Odrą z Gliwic do Szczecina. Celem tej imprezy była prezentacja dorobku kulturalnego ziem zachodnich i północnych leżących na odrzańskim szlaku

1985 – pierwszy zlot wielkich żaglowców („Siedov”, „Kruzensztern”, „Dar Młodzieży” i inne)

1988.05.28 - przy Wałach Chrobrego zacumował po powrocie z rejsu dookoła świata żaglowiec "Dar Młodzieży"

1989.11.15 - załoga bazy rybackiej "Kaszuby II" należącej do Przedsiębiorstwa Przemysłowo-Uługowego Rybołówstwa Morskiego "Transocean" w Szczecinie uratowała 27-osobową załogę greckiego statku m/s "Miles Reefer"

1991 – 99 – rejs s/y „Ostry” kpt. Jana Łojko do Rio de Janeiro i na Karaiby

1991.05.10 – przekształcenie ZPS-Ś w jednoosobową spółkę skarbu państwa

1993.01.14 – katastrofa promu „Jan Heweliusz”

1994.04.29 - w Ośrodku Kadłubowym "Wulkan" Stoczni Szczecińskiej SA odbyło się wodowanie kontenerowca uniwersalnego m/s "Renate Schulte", pięćsetnego statku wybudowanego w powojennej historii Stoczni

1995.07.01 - rozpoczął działalność Wolny Obszar Celny usytuowany na terenie portu szczecińskiego

1996.08.10 - z pochylni "Nowa Odra" Stoczni Szczecińskiej SA spłynął na wodę największy z budowanych dotychczas statków. Zbiornikowiec m/t "Eugen Rainbow" o nośności 45 000 DWT zbudowany został na zamówienie południowoafrykańskiej firmy Unicorn Lines

1996 – 98 – kpt. Andrzej Armiński na s/y „Mantra 3” opływa świat

1997.09.12 - przy Wałach Chrobrego zacumował najstynniejszy polski jacht regatowy s/y "MK Cafe", zwycięzca nieoficjalnych drużynowych mistrzostw świata Admiral's Cup 97

1998.01.20 - przekazanie Wyższej Szkole Morskiej w Szczecinie statku szkolno-badawczego "Nawigator XXI"

1998.06.10 – wizyta parowego lodotamacza "Stettin", który pracował na torze wodnym Szczecin-Świnoujście przed 1945 r

1998.08.19 - przy Wałach Chrobrego zacumowała replika sławnego żaglowca Ferdynanda Magellana "Victoria", na której do Szczecina przybyli czescy żeglarze pod dowództwem Rudolfa Krautschneidera

1999 – 2000 - rejs Szczecin–Cieśnina Magellana–Nowa Zelandia na s/y „Maria”.

2006.05.11 – 2008.10.11 – samotny rejs s/y „Gawot” kpt. Henryka Widery dookoła Europy (przez Wołgę)

2009.05.31 – 08.01 – rejs s/y „Stary” kpt. Macieja Krzeptowskiego rejs dookoła Islandii w 50 rocznicę rejsu s/y „Witeź II”

2011.02.02 – Aleksander Doba jako pierwszy na świecie pokonuje samotnie kajakiem Atlantyk w rejsie z Afryki do Brazylii

Powyższe wydarzenia kwalifikują się w części do upamiętnienia w formie „linii czasu”, a także do prezentacji w pozostałych nośnikach informacji takich jak: globus interaktywny, panele wydarzeniowe, moduły przestrzenne poświęcone historii budownictwa okrętowego w Szczecinie, infokioski itd.

7. Wstępna kalkulacja kosztów:

Obiekt:	Ilość:	Cena jednostkowa netto:	Cena ogółem:
Kompozycja rzeźbiarska „Łódź Wyszaka”	1	275 000 zł	275 000 zł
Panele „linii czasu”	100	7 500 zł	750 000 zł
Panele wydarzeniowe	14	68 000 zł	952 000 zł
Panele „rozwój szczecińskiego portu”	4	46 000 zł	184 000 zł
Przestrzenny panel z globusem interaktywnym	1	545 000 zł	545 000 zł
Kompozycja rzeźbiarska „beczki śledzi”	1	210 000 zł	210 000 zł
Figuratywna rzeźba postaci (L. Mączka)	1	130 000 zł	130 000 zł
Przestrzenna kompozycja na temat przemysłu okrętowego wraz z infomatem	2	220 000 zł	440 000 zł
Instalacja „chronometr”	1	66 000 zł	66 000 zł
Instalacja „astrolabium”	1	36 000 zł	36 000 zł
Instalacja „sekstans”	1	78 000 zł	78 000 zł
Infokiosk wolnostojący wraz z oprogramowaniem	2	68 000 zł	136 000 zł
Ustawienie śruby okrętowej	1	18 000 zł	18 000 zł
Ustawienie elementu wertykalnego (pława wraz z konserwacją)	1	47 000 zł	47 000 zł

Ustawienie wraku barki (krypy)	1	58 000 zł	48 000 zł
Iluminacja wybranych elementów (okablowanie i oprawy)	kmpl.	380 000 zł	380 000 zł

Ogółem: 4 217 000 zł (netto)

Powyższa kalkulacja uwzględnia wszystkie koszty przygotowania realizacji poszczególnych elementów takie jak:

- Projekty wykonawcze,
- Modele,
- Prototypy,
- Wszystkie niezbędne uzgodnienia i pozwolenia,
- Transport,
- Montaż,
- Dokumentacja techniczno – ruchowa.
-

8. Podsumowanie:

Ekspozycja powinna mieć charakter otwarty, to znaczy musi posiadać możliwość rozwoju i uzupełniania w zależności od dostępnych środków finansowych, możliwości pozyskania ciekawych obiektów, a także wyników ogłaszanych konkursów na projekty poszczególnych dzieł artystycznych lub ich zespołów spójnych tematycznie bądź ideowo. Do tego potrzeby jest precyzyjny scenariusz określający ramy przestrzenne, poszczególne moduły tematyczne oraz ich dyslokację. Konieczne jest także zapewnienie podejść właściwych mediów (energia elektryczna i sygnał teleinformatyczny) przed ukończeniem realizacji nowego zagospodarowania Bulwaru Piastowskiego. Ekspozycja taka o charakterze zarówno memoratywnym, edukacyjnym i artystycznym była by unikalna na skalę nie tylko ogólnopolską. Wraz z nowym zagospodarowaniem Bulwarów Piastowskiego i Gdyńskiego, a także

planowaną przebudową Wałów Chrobrego (pod kątem zwiększenia głębokości technicznej i możliwości sprawnej i bezkolizyjnej obsługi statków wycieczkowych – cruiserów) stanowiła by całkowicie nową jakość przestrzeni miejskiej Szczecina o wybitnie indywidualnym charakterze, a za razem doskonale dopasowanej do morskiego oblicza miasta.