

STATEK PASAŻERSKI

PROJEKT SP 150

„DZIWOŻONA”

W latach 1953-1959 opracowano program rozwoju nowego taboru śródlądowego. W założeniach przewidywano również wprowadzenie nowych typów statków pasażerskich. Początkowo brano pod uwagę cztery typy tych statków, jednym z nich miał być duży statek pasażerski przeznaczony na Odrę i Wisłę. Jednak podczas opracowywania projektu postanowiono zmienić założenia konstrukcyjne. Zakwestionowano celowość budowy dużego statku, ponieważ uważano, że nie będą one w pełni wykorzystane. Ponadto przy projektowaniu dużego statku okazało się, że jego zanurzenie znacznie przekroczy dopuszczalne wymogi panujące na Wiśle.

Ostatecznie przyjęto założenia, że będzie to statek wycieczkowy z małym zanurzeniem działający w oparciu o duże aglomeracje miejskie i tylko w rejsach kilkugodzinnych w porze dziennej. Miał on zabierać do 200 pasażerów, zanurzenie nie mogło przekroczyć 0,75 m a wysokość konstrukcji nierozbieralnej 4,00m.

Na podstawie tych założeń Biuro Konstrukcyjne Taboru Rzecznego we Wrocławiu przystąpiło do opracowania dokumentacji technicznej. Projekt oznaczono symbolem P-020A. Głównymi projektantami byli: Jerzy Stanisławski i Andrzej Żylicz. Przy projektowaniu statku punktem wyjścia była prędkość 19 km/h, szerokość obliczono z wymiarów mebli i przejść.

Pod uwagę brano również:

- a. maksymalną powierzchnię użytkową dla pasażerów przy minimalnych wymiarach statku,
- b. wszyscy pasażerowie powinni mieć miejsca siedzące,
- c. możliwość przebywania wszystkich pasażerów jednocześnie na pokładzie słonecznym lub w pomieszczeniach pod pokładem głównym,
- d. możliwość obserwacji szlaku, zabaw tanecznych na pokładzie, spożywania posiłków małej gastronomii w barze,
- e. łatwość obsługi statku przez załogę.

Mimo usilnych starań nie udało się zrealizować wszystkich założeń a mianowicie:

- a. miejsc siedzących dla wszystkich pasażerów,
- b. w razie deszczu tylko część pasażerów mogła schronić się pod pokładem głównym, pozostali jedynie pod daszkiem na pokładzie głównym,
- c. możliwości obserwacji trasy z pomieszczeń pasażerskich została ograniczona przez falochron dziobowy,

Po zatwierdzeniu dokumentacji wybudowanie prototypu zlecono ówczesnej Gdańskiej Stoczni Rzecznej w Gdańsku-Stogach. Pierwszy statek przeznaczony był dla Żeglugi na Odrze we Wrocławiu i po zwodowaniu otrzymał nazwę GOPLANA. W sumie zbudowano 20 jednostek tego typu określanego jako SP 150.

Lp.	Nazwa	Nr bud.	Rok bud.	Armator
1.	GOPLANA	B13/1	1958	Żegluga na Odrze -Wrocław
2.	SYRENA	B39/2	1958	Żegluga Warszawska na Wiśle
3.	RUSAŁAKA	B39/3	1959	Żegluga na Odrze -Wrocław
4.	WODNIK	B39/4	1959	Żegluga Warszawska na Wiśle
5.	NIMFA	B39/5	1959	Żegluga Krakowska - Kraków
6.	DZIWOŻONA	B1/6	1960	Żegluga Bydgoska na Wiśle
7.	MARZANNA	B1/7	1960	Żegluga Warszawska na Wiśle
8.	ŚWITEZIANKA	B1/8	1960	Żegluga Warszawska na Wiśle
9.	DRIADA	B1/9	1960	Żegluga na Odrze -Wrocław
10.	MAJKA	B1/10	1961	Żegluga Krakowska - Kraków
11.	WARS	B1/11	1961	Żegluga Warszawska na Wiśle
12.	ODYNA	B1/12	1961	Żegluga Bydgoska na Wiśle
13.	NEREIDA	B1/13	1961	Żegluga na Odrze -Wrocław
14.	ODETTA	B1/14	1961	Żegluga Warszawska na Wiśle
15.	ODYLIA	B1/15	1961	Żegluga Warszawska na Wiśle
16.	SERWY	B1/16	1962	Żegluga Mazurska - Giżycko
17.	WANDA	B1/17	1962	Żegluga Krakowska - Kraków
18.	DZIEWANNA	B1/18	1962	Żegluga Warszawska na Wiśle
19.	NEPTUN	B1/19	1962	Żegluga na Odrze -Wrocław
20.	TRYTON	B1/20	1963	Żegluga na Odrze -Wrocław

Jak widać statki te oznaczono trzema symbolami budowy. Pierwszy prototyp oznaczono jako B 13. Kolejne cztery jednostki jako B 39 różnica polegała na tym, że na prototypie zamontowano silnik produkcji niemieckiej i innym usytuowaniu baru. Na Goplanie znajdował się on w głębi salonu, a na B 39 silniki produkcji krajowej. Kolejne oznaczenie B 1 oznaczało zmiany w rozmieszczeniu wnętrza na statku.

KADŁUB

Kadłub statku wykonano ze stali metodą spawaną o poprzecznym systemie wiązań. Grubość blach o grubości od 3 do 5 mm. Denniki są pełne i umiejscowione co trzeci wręg. Odstępy między wręgami wynoszą 550 mm. Kadłub podzielony jest na cztery przedziały poprzez 3 grodzie poprzeczne. Zawierają one od rufy:

- a. skrajnik rufowy,
- b. siłownia,
- c. pomieszczenia pasażerskie i załogowe,
- d. skrajnik dziobowy.

Na pokładzie głównym w części dziobowej znajduje się stalowa sterówka, pokład słoneczny ciągnie się od sterówki ku rufie i jest częściowo osłonięty daszkiem.

Podstawowe dane techniczne:

długość całkowita - 30,50 m

długość konstrukcyjna - 29,00 m

szerokość całkowita - 6,00 m

szerokość konstrukcyjna - 5,40 m

wysokość boczna - 1,40 m

wysokość nierozbieralna - 3,96 m

zanurzenie - 0,75 m

Wejście na statek znajduje się z obu burt na poziom pokładu głównego poprzez drzwi rozsuwane lub bezpośrednio na pokład słoneczny. Na pokładzie słonecznym znajdują się ławki o stałych oparciach wykonane z laminatu. Pokład jest częściowo osłonięty daszkiem. Z pokładu można się dostać do sterówki oraz maszynowni i pomieszczeń załogowych oraz WC dla załogi. Dwa zejścia na pokład główny prowadzą do dwóch sanitariatów oraz do salonu dziobowego i rufowego a także kabiny dla matek z dziećmi oraz kabinę brydżową. Na tym poziomie znajdowała się też kabina kapitana. W salonie dziobowym mieszczącym 40 osób znajdował się bar oraz weranda dziobowa, salon rufowy mógł pomieścić 50 osób Światło zapewniały duże okna typu kolejowego. Meble wykonano z tworzyw sztucznych i drewna. W czasie eksploatacji statków dokonano wiele przeróbek. W początkowym okresie zlikwidowano salon brydżowy i kabinę dla matek z dziećmi powiększając salon rufowy lub przebudowano je na kabiny załogowe. Zlikwidowano werandę dziobową powiększając bar. W chwili obecnej w zależności od inwencji i zasobności armatora dokonano wielu istotnych zmian w rozplanowaniu i wystroju pomieszczeń, przebudów sterówek co do prowadziło w niektórych eksploatowanych statkach do sporych zmian w sylwetce statku.

SIŁOWNIA

Na prototypowej Goplanie zastosowano silnik produkcji RFN firmy Deutz Klöckner z Kolonii. Był to silnik czterosuwowy, wysokoprężny, ośmiocyldrowy typu Deutz SA8M 517 o mocy 155 KM przy 1.350 obrotach na minutę. Średnica cylindrów wynosiła 139 mm a skok tłoka 170 mm. Obroty przenoszone były na linię wału za pomocą przekładni redukcyjno-nawrotnej sterowanej hydraulicznie o przełożeniu 1,5:1. Dawało to ilość obrotów na śrubę 890/min. Śruba trzyskrzydłkowa o średnicy 720 mm. Silnik umieszczony był na elastycznym fundamencie na podkładkach gumowych. Zapobiegało to przed przenoszeniem drgań na kadłub. Na próbach Goplana na wodzie stojącej o głębokości 8 m osiągnęła prędkość 18 km/godz. Wylot spalin wyprowadzono na rufę. Ponadto w siłowni umieszczono: prądnicę napędzaną przez silnik główny o mocy 2 kW dającą prąd stały o napięciu 30 V i pompę ppoż. również napędzaną przez silnik główny o wydajności 18 t/godz. Główny zbiornik paliwa o pojemności 2.700 l znajdował się w dnie pomiędzy wręgami 28 - 32 a zbiornik rozchodowy na 200l pod schodami. Na prototypie zainstalowano również ogrzewanie wodne pompowe, z kotłem opalany olejem.

Począwszy od drugiego statku z serii dokonano zmiany napędu głównego montując silniki produkcji Zakładów Mechanicznych im. M. Nowotki w Warszawie Wola DM-150 o mocy 150 KM przy obrotach 1.500 min. Był to silniki czterosuwowy, wysokoprężny 6 cylindrowy o średnicy tłoka 150 mm, skok tłoka wynosił 180 mm. Zmieniono również przekładnie o przełożeniu 2:1 w ruchu naprzód i 3:1 w ruchu wstecz. O ile na Goplanie zastosowano sprzęgło elastyczne to następnych jednostkach było ono palcowe. Również zmieniono prądnice teraz były ich dwie, pierwsza o mocy 2,5 kW i druga o mocy 0,9 kW dawały prąd stały o napięciu 24 V. Rezerwowym źródłem prądu były baterie akumulatorów 24 V 128 Ah.

W latach dziewięćdziesiątych ubiegłego wieku na kilku jednostkach dokonano wymiany silników na typ SW680 Delfin o mocy 165 KM, produkcji Puckich Zakładów Mechanicznych i Wytwórni Sprzętu Komunikacyjnego w Mielcu. Są to silniki czterosuwowe, wysokoprężne 6 cylindrowe. Osiągają one moc 165 KM przy 2.000 obr./min.

WYPOSAŻENIE

a. urządzenia sterowe:

Statki posiadają dwa sprzężone stery wypornościowe o łącznej powierzchni 1,4 m² założyskowane dołem, poruszane są kołem sterowym ze sterowni za pomocą linek sterowych i rolek. Maksymalny kąt wychylenia steru wynosi 35 stopni. Sterowanie awaryjne za pomocą rumpla zakładanego na trzon steru. Znajduje się on na rufie statku.

b. urządzenia kotwiczne

Statki typu SP-150 wyposażono w jedną dziobową i jedną rufową kotwicę patentową o ciężarze 100 kG. Podnoszoną i opuszczaną ręcznie za pomocą kabestanu.

c. środki sygnałowe:

Jednostki wyposażono w obowiązujący przepisami zestaw lamp sygnałowo-nawigacyjnych oraz postojowych. Do rejsów nocnych statki posiadają jeden reflektor o mocy 250 W.

d. środki ratunkowe

Na wyposażenie ratunkowe składają się pasy ratunkowe, pływaki ratunkowe 14 osobowe typu Roś i koła ratunkowe. W początkowym okresie były jeszcze na wyposażeniu łódzie towarzyszące umiejscowione na żurawikach w części rufowej oraz dwa pontony gumowe.

e. urządzenia cumownicze

Cztery podwójne polery cumownicze po dwie na każdej burcie na dziobie i rufie a na śródokręciu, cztery pojedyncze knagi po obu burtach zamienione potem na cztery podwójne polery.

Na statkach tego typu znajdują się instalacje oświetlenia normalnego, alarmowego za pomocą dzwonek oraz rozgłośni statkowej składającej się z odbiornika radiowego, adaptera, wzmacniacza i mikrofonu oraz głośników rozmieszczonych w pomieszczeniach pasażerskich.

W początkowym okresie bufet serwował tylko najprostsze posiłki oraz napoje zimne i gorące a także słodczyce. Potem armatorzy zrezygnowali z prowadzenia bufetów.

ROK I MIEJSCE BUDOWY: 1960; Gdańska Stocznia Rzeczna w Gdańsku.

NR. BUDOWY: B1/6

WYMIARY

długość: 30,24 m; szerokość: 5,97 m, zanurzenie: 0,67 m

SILIKI GŁÓWNE

1 silnik wysokoprężny typu DMA-150 Wola ; 6-cylindrowy o mocy łącznej 150 KM; prod. Zakłady Mechaniczne im. M. Nowotki, Warszawa.

PĘDNIK: 1 śruba;

PRĘDKOŚĆ MAX: 12 km/godz.

ILOŚĆ PASAŻERÓW; 199;

ZAŁOGA: 4 osoby - Kapitan, Mechanik, Bosman, Marynarz

Nr rej. BG-01-002

PRZEBIEG SŁUŻBY

1960: DZIWOŻONA - Przedsiębiorstwo Państwowe Bydgoska Żegluga na Wiśle, Bydgoszcz.

1964: DZIWOŻONA - Przedsiębiorstwo Państwowe Żegluga Bydgoska, Bydgoszcz.
- pływała w Gorzowie Wlkp., Poznaniu, Grudziądzu i Gdańsku Sobieszewie.

1986: DZIWOŻONA - Dyrekcja Przedsiębiorstwa Budowy Elektrowni i Przemysłu
„Energoblok”, Konin.

1998: DZIWOŻONA - P.P.H. Art- Servis, Konin.

2012: DZIWOŻONA – Właściciel - Zbigniew Witkowski – Konin.
Armator – Ośrodek Szkoleniowo - Wypoczynkowy WITYNG
w Mikorzynie k/Konina.

2013: w eksploatacji

Źródło:

1. ŻEGLUGA ŚRÓDLĄDOWA wczoraj, dziś i jutro w Polsce i Europie

http://www.zegluga.wroclaw.pl/forum/viewthread.php?thread_id=148



Statek pasażerski SP 150 "Dziwożona" w Gorzowie Wlkp. - zbiór W.Danielewicz



"Dziwożona" na Wisle podczas wysadzania pasażerów na ląd okolicy Nowego nad Wisłą. Foto: Andrzej Patro



Statek pasażerski "Dziwożona" na Wiśle koło Nowego. Kpt. statku był nieżyjący już Bogdan Janik. Foto: Andrzej Patro.



Statek pasażerski typu SP150 Niestety nie widać nazwy statku. Archiwum Janusz Fąfara.



Statek Pasażerski "Dziwożona"

