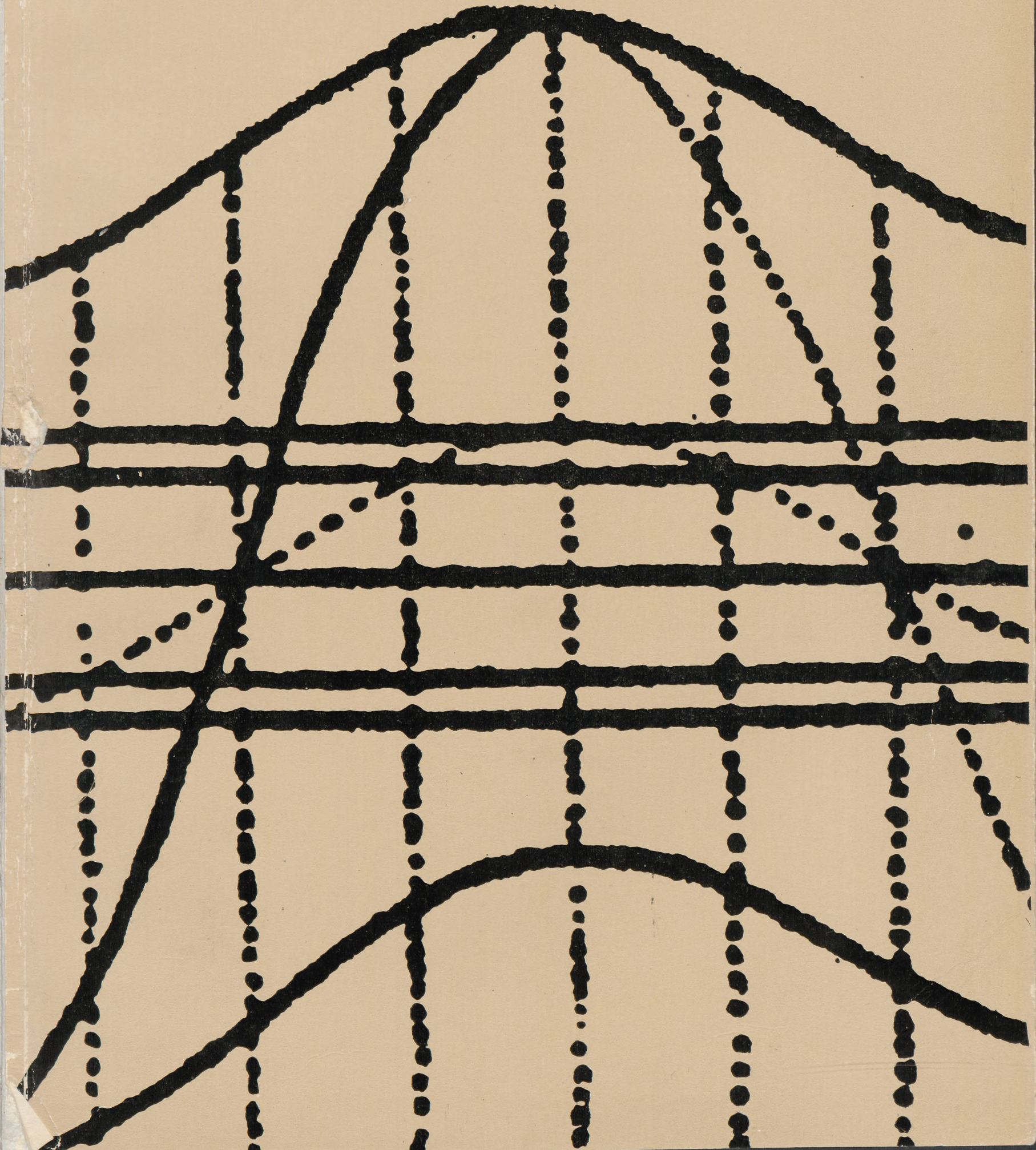


architektura 11

Miesięcznik Stowarzyszenia Architektów Polskich SARP * Rocznik * XXIII * 1969





Witold J. Urbanowicz – Today and tomorrow of ship architecture – The growing needs and demands in respect of comfort and aesthetics have led to the formulation of new branch of design – that is ship architecture. Its task is to create the external forms of ships and boats, to provide spatial composition of their interior, functional planning of space for man, and giving high usability and aesthetic values to the accommodation. The architect is a co-author of the conception and design, and not a mere decorator of ready spatial arrangements on the ship. The Department of Ship Architecture at Gdańsk Technical University in Poland is the first of this kind in the world, – also the High School of Fine Arts in Gdańsk conducts studies in respect of ship interior design. The author of the article characterizes the achievements and difficulties of the pioneer work of Polish ship architects, and formulates the required moves which would regulate their work and professional situation. Concluding he gives a short review of the development of ship architecture in other countries.

725.37:629.12(438)

Selection of ships and boats designed and built in Poland – Polish ship and boat industry builds a large number of craft types for both river and sea traffic. Many of them are good examples in respect of correct architectural treatment. Four chosen crafts are described in this issue by their designers – the ship architects.

725.37:629.123.4(438)

Wislaw Medyński – The motor-ship „Domeyko” – Polish Ocean Lines general cargo ship, built at Szczecin shipyard, has a permanent crew of 48 men and accommodation for 12 passengers. The external form of the superstructure stresses the constructional stability of the ship and its dynamics. The arrangement of accommodation has many novelty features and is removed from usual patterns. As a whole it is an example of high architectural quality for modern cargo ship.

725.37:629.124.72(438)

Wislaw Medyński – Fishing mother-ship „Pionierski”. – Mother-ship and fish processing base, of 10 000 DWT displacement, with crew of 248 men. Combination of many functions (floating port with services for fishing crafts, processing factory, large crew) presents a complicated task for the ship architect, who is tied by stiff technical regulations and limitations. All accommodation has been grouped fore and aft in two superstructures, leaving the midship space for luks and reloading facilities. The outline of the ship has achieved quiet modern forms.

725.37:629.125(438)

Henryk Prac – Architecture of coast cruising passenger boat m/s „Halka”. – Day cruising boat without sleeping cabins, taking from 350 to 500 passengers, with 400 BRT capacity. The outline of the ship has resulted rather from the interior function, regulations and constructional aspects, than from a search of new external form. The interiors are kept on the level of medium comfort, usual for boats of this class.

725.37:629.124.2(438)

Juliusz S. Wadowski – Development of the architectural form for Odra river pusher-tugboat, type „Bizon”. – Three subsequent versions of river pusher-tugboat. The decision to increase its power and shorten the body, provided the opportunity to design a better architectural form, achieving a more compact and dynamic outline, and more functional colour scheme.

725:629.123.4(438)

Alina Ignatowicz – Problems of interior design in ship-building industry. – The increase of the standards of the work and life conditions for the ships' crews, have provided wide scope for the design of ship interiors. Comfort for the users and diversity of decoration, should relieve the monotony of long cruises for men limited to a small space.

378.9:725.37:629.12(438)

Witold Arkuszewski – Ship architecture thesis designs.

Description of work at the first in the world Chair of ship Architecture at the Department of Architecture of Gdańsk Technical University, presenting also two thesis designs, one for holiday-cruise boat, and the other for training merchant ship.

725.82.012.342(494)

Krystyna Starachowicz – Floating cultural centre.

Review of designs for a floating cultural centre with theatre seating 500 spectators, which is to serve localities on the banks of Zurich Lake.

725.131(429)(079)

Lech Klosiewicz – International competition for the town hall in Amsterdam. – Review of several, out of 52 Polish entries, sent for the competition. One of them has received the third prize, and another a first degree mention.

711.4(438)(048)

Ewa Heczko – „Men are the contents of the city”.

Review of the book by Kazimierz Wejchert „Working on the City” published in Warsaw 1969 by „Arkady”, underlining the stress put by the author on the value of social effects in city planning.

WARUNKI PRENUMERATY: Zamówienia i przedpłaty przyjmowane są w terminie do dnia 10 miesiąca poprzedzającego okres prenumeraty – przez urzędy pocztowe oraz oddziały i delegatury „Ruch”. Można również zamówić prenumeratę dokonując wpłaty na konto PKO nr 1-6-100020. Centrala Kolportażu Prasy i Wydawnictw „Ruch” – Przedsiębiorstwo Państwowe, Warszawa ul. Towarowa 28. Cena egzemplarza – 20.– zł, prenumerata kwartalna – 60.– zł, półroczna – 120.– zł, roczna 240.– zł.

Cena prenumeraty zagranicznej jest o 40% wyższa. Przedpłaty na prenumeratę zagraniczną przyjmuje Biuro Kolportażu Wydawnictw Zagranicznych Warszawa, ul. Wronia 23 za pośrednictwem PKO Warszawa, konto nr 1-6-100024. Egzemplarze bieżące i za lata ubiegłe można nabyć w księgarni Dom Książki – Warszawa, ul. Złota 61, oraz w Głównej Księgarni Technicznej Warszawa, ul. Świętokrzyska 14.

„Architektura” jest również do nabycia w MIĘDZYNARODOWYCH KLUBACH PRASY I KSIĄŻKI. Egzemplarze zdezaktualizowane można nabyć w Punkcie Wysyłkowym Prasy Archiwalnej „Ruch” – Warszawa, ul. Nowomiejska 15/17 na miejscu lub za zaliczeniem pocztowym. **INDEKS 35 214.**

SUBSCRIPTIONS: \$ 18. – per annum. Address: Export and Import Enterprise „Ruch” Warszawa 1, Wronia 23, P.O. Box 194. Our bankers: Bank Handlowy S. A. Warszawa, Poland.

ABONNEMENTS: \$ 18. – per annum. Adresse: Entreprise d'Exportation et d'Importation „Ruch”, Warszawa 1, Wronia 23, P.O. Box 194. Notre compte: Bank Handlowy S. A. Warszawa, Pologne.

ПОДПИСКА: 7 рб 20 коп. в год. Подписаться можно во всех отделениях „Союзпечати”.

Andrzej Basista – Ornament – is it harmful, neutral or useful? – Speculations referring to the place and role of ornament in architecture, illustrated by contrasting examples of Norman doorway and Muslim building completely covered by ornaments.

WYKUSZ – THE STUDENTS' COLUMN – The students of architecture from the Academy of Fine Arts in Cracow present controversial problems referring to training, role, place and ethics of modern architect. Some materials for this publication originate from the scientific session of the Department of Architecture, organized on the occasion of the 150 years Anniversary of the Cracow Academy of Fine Arts. They also contain postulates and motions by professors, lecturers and students, foreign to reorganization of studies.

Résumé

725.37:629.12

Witold J. Urbanowicz – L'architecture des navires – aujourd'hui et demain.

Les nécessités et les exigences croissantes dans le domaine du confort et de l'esthétique, amenèrent à l'isolation de l'architecture des navires en tant que nouvelle branche scientifique. Sa tâche revient à la formation extérieure des navires, à la composition spatiale de leurs intérieurs, à la planification fonctionnelle de l'espace destiné à l'usage de l'homme, ainsi qu'à l'aménagement des locaux à un haut degré d'esthétique et d'exploitabilité. La mission de l'architecte n'est pas limitée à la décoration des dispositions spatiales toutes prêtes, – il est aussi co-auteur de la conception et du projet. En Pologne fonctionne la première au monde Etude d'Architecture des Navires auprès de l'Université Polytechnique de Gdańsk. Les études dans le domaine des intérieurs de navires sont menées aussi par l'Ecole Supérieure des Arts Plastiques à Gdańsk. L'auteur caractérise les obtentions et les difficultés du travail pionnier des architectes de navires polonais, et formule les desiderata qui règlent leur travail et leur situation professionnelle. Pour finir, l'auteur caractérise en peu de mots le développement de l'architecture des navires dans d'autres pays.

725.37:629.12(438)

Réalisations choisies de navires polonais.

L'industrie navale polonaise construit quelques dizaines de types de navires pour la navigation maritime et la navigation fluviale, dont plusieurs se trouvent à la tête du domaine architectural. Nous présentons ci-dessous quatre navires choisis, décrits par leurs auteurs mêmes – les architectes de navires.

725.37:629.123.4(438)

Wisław Medyński – Navire à moteur «Domeyko».

C'est un cargo de marchandises diverses des Lignes Polonaises Océaniques, construit au chantier de Szczecin, à équipage permanent de 48 personnes et locaux pour 12 passagers. La forme extérieure de la surélévation fait ressortir la sécurité constructive du bateau et sa dynamique. L'aménagement des locaux porte beaucoup de traits nouveaux et digresse des modèles consacrés par l'usage. L'entier présente un exemple de cargo contemporain à haut niveau architectural.

725.37:629.124.72(438)

Wisław Medyński – Navire-base de pêche «Pioniersk».

Navire-base et usine de produits de poissons à capacité de charge de 10 000 DWT, équipage de 248 personnes. L'assemblage des fonctions multiples (port naviguant desservant les bateaux-chasseurs, fabrique de produits, nombreux équipage) pose une tâche très compliquée à l'architecte, soumis à de rudes rigueurs et restrictions techniques. Tous les locaux sont assemblés dans le gaillard d'avant et la dunette, en laissant dans le château central une place libre pour les écoutilles et les installations de transbordement. La silhouette du bateau obtint une forme tranquille et moderne.

725.37:629.125(438)

Henryk Pracz – L'architecture du paquebot de côte m/s «Halka».

Bateau de jour, sans cabines à coucher, pouvoir de transport de 350–500 personnes, capacité 400 BRT. La silhouette du bateau est due plutôt à sa fonction intérieure ainsi qu'aux prescriptions et considérations constructives, qu'à la recherche d'une nouvelle forme extérieure. Les intérieurs sont tenus à niveau de confort moyen, appliqué généralement sur les bateaux de cette classe.

725.37:629.124.2(438)

Juliusz S. Wadowski – Développement de la forme architectonique du pousseur fluvial sur l'Oder, de type «Bizon».

3 versions successives de pousseur fluvial, où l'augmentation de la puissance et le raccourcissement du corps offrirent l'occasion à une élaboration architectonique plus soignée, à l'obtention d'une silhouette plus compacte et dynamique ainsi qu'à une plus fonctionnelle application des couleurs.

747:629.123.4(438)

Alina Ignatowicz – Problèmes de modèles industriels dans l'industrie navale.

L'humanisation du travail et de la vie des équipages naviguants, a un beau rôle à jouer dans les projets des intérieurs de navires. Le confort des usagers ainsi que la variété du parement doivent adoucir aux gens ressemblés sur un petit espace, la monotonie des longs voyages.

378.9:725.37:629.12(438)

Witold Arkuszewski – Oeuvres de diplôme sur l'architecture des navires.

Description du travail de la première au monde Etude d'Architecture des Navires auprès de la Faculté d'Architecture de l'Université Polytechnique de Gdańsk, ainsi que de deux oeuvres de diplôme – un projet de bateau de récréation et un projet de bateau d'écol et de commerce.

725.82.012.342(494)

Krystyna Starachowicz – Centres culturels voguants.

Revue des projets d'un centre culturel voguant avec théâtre de 500 places, devant desservir les terrains littoraux du Lac de Zürich.

725.131(492)(079)

Lech Kłosiewicz – Concours international pour un projet d'hôtel de ville à Amsterdam.

Revue de plus d'une dizaine d'oeuvres choisies parmi 52 oeuvres polonaises envoyées pour le concours. Une de ces oeuvres obtint le III prix, une autre – une distinction de I ordre.

711.4(438)(048)

Ewa Heczko «Ce sont les gens qui font la substance de la ville».

Compte-rendu du livre de Kazimierz Wejchert «La ville en atelier», Varsovie 1969, Arkady, – où l'auteur fait ressortir la valeur des effets sociaux dans la planification des villes.

Andrzej Basista — Ornement — chose nuisible, indifférente ou utile?

Réflexions sur la place et le rôle de l'ornement dans l'architecture, basées sur les exemples contrastés du portail romain et de la construction musulmane, toute couverte d'ornements.

WYKUSZ — (COLLONNE DES ÉTUDIANTS). Les étudiants en architecture de l'Académie des Beaux-Arts à Cracovie présentent les problèmes polémiques de formation, du rôle, de la place et de l'éthique de l'architecte contemporain. L'élaboration de ce thème est basée entre autres sur des matériaux recueillis à la session scientifique de leur Faculté, organisée à l'occasion du jubilé de 150 années de l'Académie Cracovienne de Beaux Arts. Nous trouvons aussi ici les postulats et les conclusions des professeurs et des étudiants, concernant la réorganisation des études.

Содержание

725.37:629.12

Витольд Урбанович — Настоящее и будущее судовой архитектуры
Проблема создания хороших условий пребывания человека на судне существует уже давно. В последнее время, однако, эта проблема получила значительное развитие, в связи с необходимостью обеспечить человеку пребывающему на судне соответствующие условия не только в смысле удобств, гигиены и безопасности, но и эстетики окружения. Это обстоятельство привело к выделению из общей дисциплины архитектуры, раздела корабельной или судовой архитектуры. Однако до самого последнего времени при проектировании и строительстве морских судов вопросам их архитектуры уделялось слишком мало внимания. Во всяком случае, судовая архитектура как таковая нигде в мире не составляла предмета обучения, а входила в общий курс архитектуры. Пионером в этой области стал Гданьский политехнический институт и Высшая школа изобразительных искусств в Гданьске, где организованы отдельные кафедры по судовой архитектуре. Несмотря на то, что кафедры эти работают уже несколько лет, все еще ощущается недостаток специалистов по судовой архитектуре. Кроме того, участие этих специалистов в проектировании и строительстве судов все еще не закреплено в законодательном порядке, что вызывает определенные трудности.

До настоящего времени в Гданьском политехническом институте получили дипломы архитекторов судостроения 39 человек, причем только часть из них работает по специальности. Тем временем, потребностях в специалистах судовой архитектуры чрезвычайно велика, и наличные кадры весьма перегружены работой, что тормозит прогресс в области судовой архитектуры.

На этом основании автор выдвигает предложение о мероприятиях, которые бы позволили быстрее развивать дело судовой архитектуры. В области подготовки кадров судовых архитекторов, автор предлагает: включить судовую архитектуру в программу ВТУЗ'ов, предусмотреть необходимость правильного распределения дипломированных специалистов по отдельным судостроительным и проектным предприятиям, улучшить сотрудничество Кафедры судовой архитектуры Гданьского политехнического института с научными и промышленными организациями занимающимися проектированием и строительством судов. Относительно работы судовых архитекторов в промышленности и вообще в морском хозяйстве, следует: предусмотреть участие мастерских по судовой архитектуре в проектных организациях на всех стадиях проектирования; предусмотреть развитие проектирования промышленных изделий для оборудования и оснащения судовых интерьеров; предусмотреть для судовых архитекторов права по авторскому надзору во время строительства судов. Статья заканчивается обзором положения дел в области судовой архитектуры за рубежом Польши.

725.37:629.12 (438)

Некоторые суда, построенные в Польше

Подборка статей и информации о построенных в Польше морских судах, с учетом достижений судовой архитектуры:

725.37:629.123.4 (438)

Вислав Мединский — Теплоход „Домейко” — 8200 двт — тип В-516. Сухогрузное судно, плавает под флагом Польских океанских линий. Теплоход построен на судостроительном заводе им. Адольфа Варинского в Щецине, по проекту разработанному в Центральном конструктивно-исследовательском бюро судостроительной промышленности в Гданьске. Основные размеры судна: общая длина 145,8 м, — ширина — 18,5 м. Главный конструктор Януш Сташевский — ныне профессор Гданьского политехнического института, автор архитектурного проекта — Веслав Мединский. Экипаж судна состоит из 48 человек. Предусмотрены каюты для 12 пассажиров.

Расположение помещений в средней части надстройки установлено путем изучения линии по которой будет плавать судно и тех эксплуатационных и технических требований, которые могут быть предъявлены судну.

Надстройка органически соединена с корпусом судна путем прямого конструктивно-архитектурного объединения бортов с боковыми стенами надстройки. Архитектура судна подчеркивает конструкцию и динамику корабля. Рисунок шлюпочной палубы, ходовой и штурманской рубок и трубы дает впечатление монолитного единства надстройки.

Передняя стена надстройки получила сплошное остекление, потому что там сосредоточены служебные и специальные помещения. Окна рулевого отделения получили наклон вперед, так как в этом случае устраняется рефракция и обеспечивается лучшая видимость.

На ходовой палубе размещены: рулевое отделение, ходовая рубка, радиорубка, жирокомпас, каюты офицера радиосвязи и штурмана, помещения аккумуляторов и трансформаторов. На шлюпочной палубе сосредоточены каюта капитана, офицерские каюты, санитарные узлы и центральная станция кондиционирования воздуха. Офицерские каюты и кают-компания помещаются на баке. Пассажирские каюты размещены на руде шлюпочной палубы. Каюты экипажа находятся на верхней

палубе, непосредственно под шлюпочной. Все каюты и помещения оснащены всеми удобствами и комфортабельно обставлены.

725.37:629.124.72(438)

Вислав Мединский — Рыболовная база „Пионерск” — тип В-64/1
Рыболовное судно-база „Пионерск” построена для Советского Союза. Полная длина судна 165,53 м, ширина — 21,3 м, водоизмещение 10000 двт. Экипаж состоит из 248 человек матросов, механиков и работников рыбоконсервного завода, расположенного на судне. Проект разработан в Центральном конструкторско-исследовательском бюро судостроительной промышленности в Гданьске. Главный конструктор проф. Я. Сташевский. Архитектурная часть проекта разработана Веславом Мединским.

В соответствии с основной функцией судна потребовалось оснащение его большими трюмными помещениями. Для облегчения связи с суднами-траулерами предусмотрен специальный ангар и посадочная площадка для вертолета.

Силуэт судна, его внешний вид обусловлены в основном необходимостью разместить в центральной части надстройки производственные помещения рыбозавода с люками, ведущими в складские помещения. Все судовые и жилые объекты надстройки размещены на баке и юте надстройки. Надстройка бака пятиэтажная. На ходовой палубе размещены служебные помещения корабля. На прогулочной палубе находятся каюты капитана и офицерские каюты для старшего командного состава. Младшие офицеры размещены в двухместных каютах на шлюпочной палубе. На спардеке — размещены каюты экипажа и рабочих. Вдоль правого борта спардека расположены санитарные и больничные помещения.

В надстройке юта расположены помещения механиков, рабочих рыбозавода и хозяйственного персонала. На спардеке ютовой части надстройки предусмотрен слип для вытравливания сети с рыбой. Здесь же размещены многочисленные хозяйственные помещения.

Таким образом, судно-база во многом выполняет функции порта, к которому подходят рыболовные суда, где разгружаются, заправляются и снова уходят на ловлю рыбы. Поэтому на судне-базе пришлось предусмотреть многочисленные культурные и социально-бытовые помещения: кино, клуб, баня, парикмахерская амбулатория и ряд других.

725.37:629.125(438)

Хенрик Прач — Архитектура каботажного пассажирского теплохода „Галька”. Теплоход „Галька” построен в 1967 году на Гданьской судостроительной верфи „Висла” по заказу Управления Гданьского судоходства. Проект судна разработан в Конструкторском судостроительном бюро при Гданьском политехническом институте (главный конструктор доц. др. Стефан Вевюрский).

Судно предназначено для пассажирских перевозок между портами Балтийского побережья Польши, в основном для обслуживания туристских поездок в районы прибрежных вод, поэтому на судне не предусмотрены спальные каюты. Основные технические данные судна:

Водоизмещение — 4000 двт, длина 45,17 м, ширина — 8,56 м, осадка — 2,40 м, эксплуатационная скорость — 14 узлов, привод — 2 дизель двигателя мощностью по 560 лс каждый. Количество мест в закрытых помещениях — 330, на открытой палубе — 140. Размеры судна установлены на основании данных о причалах в небольших портах побережья (Устка, Колобжег и др.)

Наружные архитектурные формы судна обусловлены жесткими функциональными требованиями. Однако можно считать, что проектировщикам удалось придать судну современную и эстетическую форму.

747:629.123.4(438)

Алина Игнатович — Проблемы образцового проектирования предметов внутреннего оборудования и оснащения судов. Хотя в области судовой архитектуры на первое место выдвигаются проблемы технического, навигационного порядка и безопасности плавания, все же последнее место отводится вопросам обеспечения удобств в жизни и труде экипажей.

Поскольку судно одновременно является домом, местом работы и местом отдыха каждого члена экипажа, притом на длительное время, постольку все предметы обихода, инструменты труда и помещения для отдыха должны проектироваться с учетом максимальных эстетических и эксплуатационных требований. Это тем более необходимо, что условия жизни на судне коренным образом отличаются от условий на суше. Длительное пребывание на судне, теснота всех помещений, монотонность окружения, вот факторы, которые должны учитываться при проектировании интерьеров и оборудования судов.

Кроме того необходимо иметь в виду, что удлиненная форма корпуса, отсутствие острых прямых углов вызывают необходимость индивидуального подхода к проектированию оборудования. Эти и другие особенности судового оснащения требуют организации их проектирования. Автор статьи сообщает, что в Центральном конструкторско-исследовательском бюро судостроительной промышленности в Гданьске организована группа специалистов, занимающихся исключительно проектированием образцов промышленного оборудования и оснащения судов. В основном, это инженеры архитекторы и художники окончившие Высшую школу изобразительных искусств. Однако организационные неполадки мешают быстро и внедрению в практику разработанных образцов, хотя они как правило соответствуют не только эстетическим требованиям, но и требованиям эргономики. Автор статьи дает ряд предложений о мероприятиях для того, чтобы правильно наладить дело производства разработанных образцов и укрепить сотрудничество между инженерами конструкторами и художниками в деле оборудования оснащения и проектирования интерьеров судов.

378.9:725.37:629.12(438)

Витольд Аркушевский — Дипломные работы в области судовой архитектуры. В Гданьском политехническом институте, начиная с 1949 года преподается судовая архитектура в качестве самостоятельного предмета. В настоящее время судовые архитекторы в Польше сотрудничают с конструкторами на всех стадиях проектирования судов.

До настоящего времени в Гданьском политехническом институте студенты защитили 31 работу на звание магистра. Темы работ во всех случаях носили практический характер. Следует указать, что в Гданьском

окончение на стр. VIII.

Przegląd problemów krajowych

SPRAWOZDANIA Z POSIEDZEŃ KOMISJI NAUKOWYCH, PAN, ODDZIAŁ
W KRAKOWIE, T. XII/1 — STYCZEŃ—CZERWIEC 1969 R.

Na posiedzeniu Komisji Urbanistyki i Architektury, Sekcja Zagadnień Technicznych i Fizykalnych w Architekturze, które odbyło się w dn. 27.III.1968 r. (pod przewodnictwem Wacława Borusiewicza) Eugeniusz Kostewicz i Wacław Tuszyński przedstawił pracę pt. „Nowe technologie i kierunki stosowania szkła w budownictwie naziemnym”. Autorzy zwracają uwagę, że przemysł szklarski krajowy i zagraniczny wprowadził szereg nowych technologii produkcyjnych, dających nowego rodzaju gatunki szkła o specjalnych właściwościach, które od razu wzbudziły zainteresowanie wśród architektów i plastyków. Pojawiły się więc na rynku (na specjalne zamówienie) szkła o zmiennych odcieniach swej przezroczystości i przepuszczalności promieniowania podczerwonego (promieniowanie temperaturowe). Szkło takie w zwykłych warunkach naświetlenia promieniami słonecznymi rozproszonymi w paśmie widzialnym niczym zewnętrznie nie różni się od zwykłych szkieł okiennych. Natomiast jeśli zostaje naświetlone bezpośrednio promieniowaniem słonecznym, w dzień słoneczny i pogodny, zmienia samoczynnie swą barwę i przezroczystość (ciemnieje wprost proporcjonalnie do natężenia strumienia insolacyjnego), a tym samym chroni przed nagrzewaniem się pomieszczeń. Zjawisko to znika w szkłe, jeśli okno znajdzie się znów w cieniu lub gdy w dalszej porze dnia czy roku insolacja bezpośrednia zanika. Właściwość ta w bardzo znacznym stopniu zwiększa praktyczną wartość użytkową szkieł tzw. antyinsolacyjnych zarówno w budownictwie naziemnym, jak i w pojazdach kołowych i innych zastosowaniach przemysłowych.

Za niezwykle interesujące nowe rodzaje szkła należy uznać takie, w których drogą odpowiednich zabiegów chemicznych i naświetlających można uzyskać dowolny obraz, rysunkowy lub kilkunobarwny, lecz — co jest charakterystyczne — nie na powierzchni lub na wskroś całej płyty szklanej, a tylko w jednej wewnętrznej warstwie w przekroju poprzecznym tej płyty.

Następnie autorzy podkreślili, że taka technologia techniczna w połączeniu z warstwą tworzącym plastyka otwiera ogromne, dotychczas nie znane, możliwości tworzenia trwałych niezniszczalnych obrazów, w tym również pisma i wszelkiego rodzaju grafiki, w płytach szklanych. Zewnętrzne warstwy tej jednolitej masy szkła są nadal bezbarwne i przezroczyste. Obraz tkwi w ich wnętrzu. Pozwala to mieć nadzieję, iż w nowych warunkach może ulec zmianie malarstwo na szkłe, technika witrażowa itp. Jeśli dodać tutaj, iż efekty te można wywołać w miniaturowych wymiarach pisma oraz w miniaturowych wymiarach płyt szklanych, powstaje myśl zapisania w ten sposób pełnych tekstów dokumentów o znaczeniu historycznym lub kompletnych dzieł literackich na małych, a raczej w małych płytkach szklanych, które — niewielkie w swym gabarycie — mogą być bez zmian przechowywane przez całe wieki bez straty czytelności i trwałości zapisu. Jak zostaną te szkła wykorzystane przez grafików i plastyków, okaże się w najbliższych latach.

W czasie zebrania referenci demonstrowali próbne elementy takiego szkła z barwnym zapisem wewnętrznym.

Do nowości szklarskich należy zaliczyć emalie barwne kładzione na szkłe budowlanym oraz produkowane w kraju małe barwne płytki szklane określone jako mozaika szklana. Z płytek tych można wykonywać zestawy plastyczne i dekoracyjne na elewacjach budynków, ściankach wewnętrznych i zewnętrznych, ostonach balkonów, na pomnikach architektury, stojących w surowych warunkach klimatycznych itp. Autorzy pokazali przykłady zastosowania nowego rodzaju profili szkła korytkowego do budowy składanych przegród ostonowych w budownictwie przemysłowym i w różnego rodzaju pawilonach o specjalnym przeznaczeniu, np. na szklarnie, inspeky, lokale sklepowe, poczekalnie itp., a także zademonstrowali różnego rodzaju folie szklane o szczególnie wysokich cechach wytrzymałościowych na rozciąganie i zginanie. Folie takie można sklejać w dowolnej grubości zestawy, otrzymując materiał o cechach nigdy u szkła nie oczekiwanych, tzn. wielkiej elastyczności.

Niezależnie od powyższych materiałów omówione zostały również szkła izolacyjne do przegród ciepłych, przeciwdźwiękowych, jako płyty porowate nienasiąkliwe oraz jako drobnofrakcyjne luźne lub klejone. Przy okazji pokazano też nowe rodzaje szkieł barwnych oraz szkieł o specjalnych fakturach zewnętrznych.

Dyskusja po referacie wykazała, iż przedstawione technologie i rodzaje szkła stwarzają w architekturze całkiem nowe możliwości wyrazu plastycznego oraz bezpiecznego i znacznie szerszego niż dotychczas stosowania szkła w praktyce budowlanej i plastycznej.

Przedstawiona na posiedzeniu Podkomisji Śląskiej w dn. 31 stycznia 1968 r. (pod przewodnictwem Tadeusza Teodorowicza-Todorowskiego) praca Małgorzaty Procek poświęcona była działalności Gliwickich Zakładów Urzędów Technicznych w zakresie rzeźby architektonicznej odlanej w Gliwicach w okresie 1945—1967 r.

Gliwickie Zakłady Urzędów Technicznych, określane skrótowo GZUT-em, są jedynym w Polsce zakładem, wykonującym odlewy artystyczne w ramach produkcji ubocznej, nie posiadając wyodrębnionego oddziału na ten cel.

Odlewnictwo artystyczne w Gliwicach liczy około 170 lat. Właśnie tutaj w 1796 r., kiedy to zapłonął pierwszy na kontynencie wysoki piec opalany koksem, zostały położone podwaliny pod współczesny, nowoczesny przemysł. Odlewnictwo artystyczne towarzyszyło i nadal towarzyszy przemysłowemu hutnictwu śląskiemu. Dowodem tego są tradycje żeliwnego odlewnictwa artystycznego XIX w. i obecne osiągnięcia GZUT-u.

Autorka w specjalnym zestawie zamieściła dane odnoszące się do 22 pomników, które przysporzyły zakładowi najwięcej rozgłosu, walnie przyczyniając się do spopularyzowania go na terenie całego kraju. Nazwa obiektu wskazuje na jego charakter. Dominują pomniki wdzięczności, wzniesione na cześć zmarłych i żyjących uczestników walk o wyzwolenie narodowe i społeczne oraz ofiar poległych w okresie II wojny światowej. Drugie miejsce zajmują pomniki poświęcone jednej osobie, zasłużonej dla historii, nauki i kultury. Trzecie miejsce przypada pomnikom-symbolom.

Do większości pomników GZUT odlał duże, trójwymiarowe rzeźby, będące dziełami współczesnych artystów plastyków, należących do starszego, średniego i młodego pokolenia.

Przegląd miejscowości, w których ustawiono poszczególne obiekty, unaczynia ogólnopolski zasięg realizowanych zamówień.

Pomniki odlewa się z reguły w brązie. Jedynie nieliczne prace wykonano w żelwie. Dokonując przeglądu tych pomników autorka podkreśla, iż należy pamiętać, że poszczególne dzieła wyszły z rąk różnych artystów, którzy ukształtowali je zgodnie

ze swoimi indywidualnymi odczuciami. Równocześnie ten stosunkowo nieduży zestaw prac daje pojęcie o tendencjach w naszej współczesnej, architektonicznej rzeźbie pomnikowej.

Wśród wymienionych obiektów znajdują się takie pomniki, jak Mauzoleum Wdzięczności Armii Radzieckiej w Warszawie, pomniki Mickiewicza w Gliwicach, Chorzowie i Poznaniu, Bohaterów Warszawy – Nike, Powstańców Wielkopolskich, Powstańców Śląskich i inne.

Tematem drugiej pracy Podkomisji Śląskiej, przedstawionej na posiedzeniu w dn. 20.III.1968 r. (pod przewodnictwem T. Teodorowicza-Todorowskiego) przez J. Majerskiego był „Człowiek jako zmienna przypadkowa w małych i wielkich problemach architektury i urbanistyki”. Jej autor, Jerzy Węgierski, zwraca uwagę, że choć z jednej strony w czasach dzisiejszych – gwałtownego postępu technicznego i urbanizacji – człowiek jako jednostka traci znaczenie na rzecz zbiorowości, to z drugiej strony technika coraz bardziej czuje się dziś w obowiązku zająć się właśnie człowiekiem: jego bezpieczeństwem, zdrowiem, wygodą, samopoczuciem. Zwracając się ku człowiekowi, technika musi ujrzeć indywidualność każdej jednostki: ciekawe, że nakazuje technice to uczynić – między innymi – matematyką.

Możliwościami i potrzebie uwzględnienia indywidualności ludzkich w dziedzinach, w których jest brany pod uwagę ogół ludzi lub duże ich zbiorowiska, był poświęcony referat. Autor przeszedł w nim od najprostszych problemów elementów wyposażenia wnętrza aż do pozornie z tymi problemami nie mających nic wspólnego zagadnień węzłów komunikacyjnych i teorii kształtowania się wielkości miast. Jednak związek między tymi zagadnieniami jest nie tylko formalny: nie tylko w każdym z nich znajdują zastosowanie metody matematyczno-statystyczne, ale czy to dom, czy węzeł komunikacyjny, czy miasto – wszystko służy człowiekowi, którego cechy fizyczne, charakter, decyzje stanowią właśnie zmienną przypadkową.

W dalszym ciągu referatu autor porusza m. in. sprawę wzrostu człowieka i znaczenie, jakie ma to dla projektowania architektonicznego i urbanistycznego oraz związków komunikacji itd.

Każdy człowiek dorosły jest określonego wzrostu: jest to jedna z jego cech indywidualnych. Wartość liczbowa wzrostu człowieka w określonym zbiorowisku ludzkim i w określonym momencie czasu jest z punktu widzenia matematyki statystycznej zmienną losową ciągią o określonym rozkładzie.

Dotychczas dla celów projektowania architektonicznego przyjmuje się średnią wysokość człowieka 165 cm. Architektura nie uznaje więc indywidualności, zna tylko człowieka przeciętnego. Człowiekowi o takim wzroście odpowiada długość tapczanu 190–200 cm. Z rozkładu wartości liczbowych wzrostu wynika jednak, że taka długość może zadowolić tylko około połowy ogólnej liczby danej zbiorowości. Matematyk będzie więc uważał, że znormalizowana długość tapczanu powinna być tak ustalona, by zadowoliła np. 90% ludzi. Poda on również, jaka to wartość liczbowa wzrostu powinna być uwzględniona.

Nieco inne będzie podejście matematyka do zagadnienia optymalnej wysokości płaszczyzny roboczej w kuchni-laboratorium. Tu zamiast dostosowywania tej płaszczyzny do wymiarów przeciętnej kobiety – matematyk – znając, jakie są jeszcze dopuszczalne granice odchylenia poziomu płaszczyzny roboczej od poziomu zgiętego łokcia kobiety – przyjmuje taką wysokość, która będzie dogodna dla jak największej liczby kobiet: wysokość ta nie musi odpowiadać wymiarom przeciętnej kobiety.

Zmiennymi losowymi są jednak nie tylko parametry budowy fizycznej człowieka, ale mogą nimi być również pewne wartości, zależne w mniejszym lub większym stopniu, a nawet całkowicie od decyzji człowieka, znajdującego się w konkretnych warunkach.

Człowiek jako indywidualność występuje również w postaci kierowcy, przysparzając w tej swojej postaci wiele kłopotów urbanistom, rozwiązującym problemy komunikacji miejskiej. Te coraz bardziej palące problemy próbuje rozwiązać teoria potoków ruchu drogowego, posiadająca już na Zachodzie bogatą literaturę, u nas dopiero w zaczątkach. Dotychczasowe prace w tej dziedzinie pozwoliły otrzymać rozwiązania szeregu zagadnień związanych z przepustowością dróg, ulic i ich skrzyżowań. I tu, i w teorii ruchu kolejowego posługujemy się modelami teorii masowej obsługi.

INFORMATOR PROJEKTANTA BUDOWNICTWA OGÓLNEGO, NR 6/1969 R.

W dziale „Architektura i Konstrukcje” W. Blichowski przedstawia perspektywę stosowania lekkich ścian osłonowych i działowych w budownictwie szkieletowym.

Ściany zewnętrzne budynków o szkieletowej konstrukcji nośnej w podstawowej funkcji pełnią rolę osłony wewnętrznej przestrzeni przed wpływami klimatu. Wykonuje się je jako konstrukcję samonośną lub podwieszane do konstrukcji budynku. Zastosowanie ścian samonośnych w budynkach ogranicza się do obiektów niskich, kilku-kondygnacyjnych. W obiektach wysokich stosuje się ściany mocowane do nośnego szkieletu budynku. Ciężar tych ścian oraz obciążenie zewnętrzne od parcia wiatru przenosi wówczas konstrukcja nośna budynku.

Ściany powinny być lekkie, co ma znaczenie dla konstrukcji wysokich budynków oraz wynika z ogólnej tendencji w technice obniżenia ciężarów prefabrykatów, powinny umożliwiać łatwy i szybki montaż z prefabrykatów przygotowanych technologią przemysłową, powinny zabezpieczać estetyczny wygląd zewnętrzny budynku i dawać pewną swobodę w kształtowaniu lica budynku, a ponadto powinny zabezpieczać wszelkie wymagania wynikające ze sposobu użytkowania budynku. Autor podkreśla, że typicją ścian osłonowych powinna doprowadzić do całkowicie przemysłowej produkcji ścian, jako elementów kompletnych i dostosowanych do jak najszerszego korzystania. Powinna też zapewniać jak najdalej posuniętą elastyczność i swobodę zestawialności ograniczonych ilościowo typów dla uzyskiwania różnorodnych układów. Systemy konstrukcji mocowania elementów ścian do konstrukcji budynków:

– Elementy ścian osłonowych podwieszane są od zewnątrz do konstrukcji budynku, mogą być przy tym podwieszone bezpośrednio do stropów konstrukcji, bądź za pośrednictwem konstrukcji pomocniczych – prętów umieszczonych w pionowych lub w poziomych stykach płyt.

– Elementy ścian osłonowych mogą również być wstawiane w konstrukcję budynku. Wówczas na elewacji jest widoczna konstrukcja stropu wraz z mostkami zimna, wymagającymi dodatkowej izolacji.

W dalszym ciągu autor omawia podstawowe warunki stosowania lekkich ścian osłonowych i działowych w budownictwie szkieletowym. Zaliczyć do nich należy przede wszystkim:

– **Wytrzymałość.** Ściana zewnętrzna osłonowa jest konstrukcją składaną z elementów płytowych, podwieszanych do konstrukcji nośnej budynku. Nie jest więc konstrukcją nośną. Jej praca statyczna ogranicza się do poszczególnych elementów, które przenoszą obciążenie poziome od parcia wiatru, pionowe od ciężaru własnego elementu i dynamiczne od uderzeń miejscowych.

Przy wyborze konstrukcji ścian należy rozpatrywać nie tylko naprężenia występujące w elementach, lecz również ich odkształcalność.

– **Izolacyjność.** Miernikiem odpowiedniej izolacyjności ściany lekkiej – jak wykazały doświadczenia – jest jej stateczność cieplna, zdolność utrzymywania ciepła.

Na stateczność cieplną ściany zewnętrznej składają się:

- zdolność akumulowania ciepła przez materiały zlokalizowane w ścianie,
- wielkość oporu cieplnego materiałowego ściany,
- kolejność układu warstw materiałowych oraz
- rzeczywisty czas ochładzania ściany, tj. rzeczywisty czas trwania ujemnych amplitud wahań temperatur powietrza zewnętrznego i wewnętrznego.

Wielkość współczynnika przenikania ciepła dla ściany zewnętrznej lekkiej jest tylko wynikiem wykorzystania oporu cieplnego materiałowego, niezbędnego dla uzyskania odpowiedniej stateczności cieplnej ściany.

Stateczność cieplna ściany zewnętrznej jest to własność fizyczna wyrażająca zdolność tłumienia wahań temperatury powietrza zewnętrznego i wahań powietrza w pomieszczeniu. W szczególności ważne znaczenie ma zdolność ściany do tłumienia wahań temperatury zewnętrznej, w przeciwieństwie do wahań temperatury powietrza w pomieszczeniu, które mogą być regulowane drogą ogrzewania.

Konsekwencją wahań temperatur powietrza zewnętrznego i powietrza w pomieszczeniu jest obniżenie się temperatury na powierzchni wewnętrznej ściany. Jeśli to obniżenie temperatury przekroczy temperaturę punktu rosy powietrza w pomieszczeniu, to na powierzchni ściany mogą powstać objawy widocznego zawilgocenia, sprzyjające rozwojowi pleśni i bakterii szkodliwych dla zdrowia i higieny użytkowników pomieszczeń. Przy małej wilgotności powietrza w pomieszczeniu nadmierne obniżenie się temperatury na wewnętrznej powierzchni ściany może nie spowodować zawilgocenia tej powierzchni, ale da nieprzyjemne, szkodliwe dla zdrowia odczuwanie chłodu od zimnej powierzchni ściany. Odpowiednia stateczność cieplna ściany stanowi zabezpieczenie przed nadmiernym obniżeniem się temperatury na jej wewnętrznej powierzchni. Pozwala stłumić wpływ wahań temperatury powietrza do granic dopuszczalnych, stosownie do wymagań użytkowych pomieszczeń.

Amplitudy wahań powietrza zewnętrznego w polskich warunkach klimatycznych wynoszą podczas zim przeciętnych od $\pm 4^{\circ}$ do $\pm 9^{\circ}\text{C}$ w ciągu doby i dochodzą do -13°C przy najniższych temperaturach obliczeniowych normowych.

Amplitudy wahań w pomieszczeniach ogrzewanych centralnie z sieci miejskich $-0,8^{\circ}\text{C}$ i $-1,5^{\circ}\text{C}$ z kotłowni osiedlowej.

Wartość akumulacji oblicza się dla bardzo długiego czasu ochładzania i dla rzeczywistego czasu ochładzania, który wynosi 10 godzin dla ogrzewania centralnego i występujących wahań temperatur.

Ściany zewnętrzne osłonowe są to struktury niejednorodne, wykonywane z warstw różnych materiałów. Ściany te charakteryzują się różną izolacyjnością termiczną w poszczególnych przekrojach partii środkowej. Średnia izolacyjność termiczna takiej ściany nie jest w pełni miarodajna dla poprawnej oceny jej przydatności użytkowej. Niezbędne jest określenie jej izolacyjności najbardziej niekorzystnej i porównanie z kryterium dopuszczalnym, którym jest niedopuszczenie do powstawania kondensacji skroplonej pary wodnej na powierzchni ściany od strony pomieszczenia. Obliczenie średniej izolacyjności termicznej ściany wynika ze średniej izolacyjności w przekrojach bardziej i mniej korzystnych, a nie ze średniej wielkości współczynnika przewodności cieplnej różnych sąsiadujących materiałów, który w tym przypadku wyraża mieszaninę tych materiałów i nie odpowiada rzeczywistej strukturze materiałowej ściany.

– **Zabezpieczenie przed hałasami.** Na izolacyjność akustyczną ściany z oknem lub z drzwiami balkonowymi decydujący wpływ ma izolacyjność akustyczna samego okna lub drzwi balkonowych.

Okna i drzwi balkonowe charakteryzują się małą izolacyjnością akustyczną, znacznie mniejszą od możliwości izolacyjnych ścian, w które są wbudowane, i dlatego obniżają średnią izolacyjność akustyczną całej ściany.

Na wielkość średniej izolacyjności akustycznej ściany z oknem ma wpływ wielkość otworu okiennego, konstrukcja okna oraz odległość pomiędzy szybami podwójnego szklenia:

– Powierzchnia okien w stosunku do powierzchni ściany osłonowej jest z reguły duża, w granicach 50%.

– Najkorzystniejszą odległością pomiędzy szybami jest 10 cm. Zwiększenie odległości nie poprawia izolacyjności okna. Zmniejszenie to poniżej 6 cm znacznie ją pogarsza.

Powszechnie stosowane okna typu szwedzkiego (zespolone) o małej odległości pomiędzy szybami są niekorzystne, gorsze pod względem izolacyjności akustycznej od okien podwójnych krosnowych. Dalsze zwiększenie izolacyjności akustycznej okien uzyskuje się przez uszczelnienie przyłg okiennych, zastosowanie do uszczelnień materiałów dźwiękochłonnych.

Ściany mogą przenosić dźwięki pomiędzy konstrukcjami stropów różnych kondygnacji. Metalowe konstrukcje przechodzące przez ścianę dobrze je przenoszą, zwłaszcza jeśli występują od strony wewnętrznej ściany. Szczeliny połączeniowe ścian z konstrukcją budynku powinny być dobrze izolowane dla zabezpieczenia pomieszczeń przed przechodzeniem dźwięków powietrznych.

– **Wodoszczelność i wiatroszczelność.** Oblicówki zewnętrzne ścian osłonowych wykonuje się z reguły z materiałów hydroforowych. Opad deszczu nie wsiąka w taką ścianę, lecz całkowicie spływa po niej. Cała powierzchnia ściany pokryta jest wówczas warstwą wody, której grubość narasta ku dołowi. Ilość wody spływającej po ścianie zależy od wodoszczelności oblicówki, wysokości budynku oraz od wysokości opadów na powierzchnię ściany.

Opadom deszczu towarzyszy napór wiatru na powierzchnię ściany. W takich warunkach klimatycznych przez styki i połączenia elementów ściany następuje przenikanie wody:

– w poziomych i pionowych szczelinach stykowych elementów oblicówek, którymi może przenikać woda na skutek różnicy ciśnień po obu stronach szczeliny oraz na skutek kapilarnego podciągania,

– w pionowych szczelinach na zakładach połączeń oblicówek, przez które przenika woda na skutek kapilarnego podciągania zwiększonego parciem wiatru,

– przez wszelkie otwory w oblicówkach może przenikać woda pod wpływem siły ciężkości, energii kinetycznej padających kropli lub strumienia wiatru.

Wodoszczelności ścian osłonowych nie są reglamentowane normami. Brak również przepisów odnośnie do metody badań ścian w tym zakresie. Badanie wiatroszczelności i wodoszczelności prowadzi się w warunkach laboratoryjnych stosując normowe ciśnienie wiatru od 0 do 70 mm sł. wody przy nawodnieniu ściany w ilości 5–10 litrów/godzinę i 1 m² ściany w zależności od wysokości budynku.

— **Наслonecznienie.** Duże znaczenie przy stosowaniu przeszklonych części ścian osłonowych ma promieniowanie słoneczne.

Na przykład intensywność pełnego promieniowania słonecznego, z uwzględnieniem wpływu atmosfery, dla szerokości geograficznej Warszawy (52° – 53°), o godzinie 16.00 na powierzchni pionowej zwróconej na pód, zachód, wynosi $J = 583 \text{ kcal/m}^2\text{h}$. Około 75% skutków promieniowania przenika przez podwójne okno. Z tej ilości pochłoniętego ciepła tylko niewielka część zostanie odprowadzona przez przewody wentylacyjne i otwarte okna na zewnątrz. Nagrzane ściany zewnętrzne ogrzewają otaczające je powietrze do temp. 70 – 80°C , obniżając skutki wentylacji przez otwarte okna. Warunki klimatyczne w pomieszczeniach nasłonecznionych uniemożliwiają w ten sposób jakiegokolwiek użytkowanie pomieszczeń.

Wskutek wyżej wymienionych czynników ściany osłonowe, a zwłaszcza okna w tych ścianach, wyposaża się w urządzenia ograniczające wpływ nasłonecznienia na mikroklimat pomieszczeń:

- markizy lub żaluzje osłaniające okna,
- szyby pochłaniające ciepło.

Efektywne zabezpieczenie można zapewnić wyłącznie od zewnątrz ścian. Stosowanie stor lub wewnętrznych żaluzji nie daje rezultatów. Dalsza część artykułu poświęcona jest omówieniu ścian działowych. Wewnętrzne ściany budynków o szkieletowej konstrukcji nośnej podzielić można według wymagań użytkowych na przegrody o właściwościach izolacyjności akustycznej, przedzielające mieszkania, pokoje hotelowe, biurowe, izby szkolne i inne, które powinny być wykonywane z materiałów niepalnych, oraz przegrody wzrokowe, wewnątrzmieszaniowe lub pomiędzy pomieszczeniami bliźniaczymi, od których wymaga się trudności.

Ściany przeznaczone do podziału wewnątrz mieszkań oraz dzielące pomieszczenia bliźniacze w obiektach socjalnych biurowych są to lekkie przegrody, w stosunku do których nie stawia się specjalnych wymagań izolacyjności akustycznej. Przyjmuje się, że ich izolacyjność nie powinna być mniejsza od izolacyjności zwykłych drzwi wewnętrznych, tj. około 25 dB. Mogą to być konstrukcje o charakterze monolitycznym, które montuje się sźwżigiem lub ręcznie na surowej konstrukcji stropu, z elementów gipsowych, betonowych lub z lekkich betonów. Mogą to być bieralne ścianki działowe, które montuje się na gotowych podłogach, z lekkich elementów produkowanych na skalę przemysłową i dostarczanych jako całkowicie wykończone, do ręcznego składania. Ścianki takie nadają się do rozbiierania i przestawiania w inny układ bez jakiegokolwiek przeróbek budowlanych.

Ściany działowe są to konstrukcje przenoszące tylko niewielkie obciążenia zewnętrzne, które jednak należy uwzględniać przy projektowaniu elementów masowej produkcji. Mogą to być obciążenia statyczne i dynamiczne: obciążenia statyczne spowodowane są podwieszonymi urządzeniami i instalacjami zamocowanymi do ścianki wspornikowo. Oddziałują na elementy ścian w postaci momentów zginających i sił podłużnych. Przy sztywnych połączeniach ścian z konstrukcją (nie dotyczy ścianek rozbiieralnych) dodatkowo mogą występować obciążenia wynikające z udziału ściany w pracy całej konstrukcji budynku.

Opr. R. S.

окончение со стр. IV.

ске еще в 1959 году издан труд проф. В. Урбановича „Корабельная архитектура”. Кроме того, автор статьи готовит к печати книгу посвященную проектированию речных и озерных судов. Статья иллюстрируется снимками дипломных работ выполненных студентами-дипломантами в 1969 году на Гданьской политехнике под руководством проф. В. Урбановича.

725.82.012.342(494)

Кристина Старахович — Культурные учреждения на плаву. История европейского театра началась с бродячих актерских трупп. В последнее время, учитывая, что радио и телевидение не могут заменить контакт с живым искусством, делаются попытки усилить так называемые объездные театры. Среди них не последнее место занимают плавающие театры. Автор статьи описывает такое плавающее культурное учреждение построенное на Цюрихском озере в Швейцарии. Автор упоминает, что в Польше недавно тоже организовано нечто подобное, а именно Оперный театр на баржах, плавающих по Висле.

Автор считает полезным обратить внимание на опыт Швейцарии и построить аналогичный плавающий театр в Польше.

725.131.(492) (079)

Международный конкурс на строительство ратуши в Амстердаме Информационная статья о результатах конкурса на строительство ратуши в Амстердаме, в котором с успехом приняли участие польские и польско-французские группы архитекторов. Из 52 групп архитекторов отличия первой степени удостоились архитекторы Евы и Ежи Бушкевичей. В статье приводятся материалы и высказывания участников конкурса об их проектах.

711.4(438) (048)

Книги по архитектуре.

Ева Хечко помещает обширную рецензию на книгу арх. Казимежа Войхерта „Город на чертежной доске”, выпущенную издательством Аркады.

729.1.011

Архивольта Анджей Басиста — Орнамент — дело вредное, нейтральное или полезное? Очередной фельетон редакционного раздела „Архивольта” посвящен роли орнамента в архитектуре.

В начале нашего столетия один изи реформаторов архитектуры Альфред Лоос выразился в том смысле, что „орнамент это преступление”. Задумываясь над ролью орнамента в архитектуре, автор отвергает это крайнее мнение. На основе многочисленных примеров рациональной функции орнамента в архитектурных сооружениях прошлого, автор приходит к выводу, что следует отличать орнамент от декорации, как таковой. Студенческая страничка „Выкуш”

Полемические статьи студентов Академии изящных искусств в Кракове о проблемах воспитания, роли, места и этики современного архитектора. Статьи разработаны по материалам научной сессии Кафедры, организованной в честь 150-летнего юбилея Краковской академии изящных искусств. В этих материалах приводятся высказывания и предложения студентов и педагогов, относительно реорганизации обучения. Публикуя свои критические и полемические высказывания, авторы статей стремятся вызвать дискуссию, в основном среди студентов, чтобы прервать завесу молчания образовавшуюся вокруг проблемы профессии архитектора вследствие навыков традиционного мышления и воспитания.

architektura

MIESIĘCZNIK

NR 11/264

LISTOPAD 1969

Organ Stowarzyszenia Architektów

Polskich SARP

REDAGUJE KOLEGIUM:

arch. Bogusław Chyliński (zastępca redaktora

naczelnego), arch. Michał Hagmajer, arch.

Lech Kłosiewicz, Renata Sosnowska (sekretarz

redakcji), arch. Tadeusz Przemysław Szafer

(redaktor naczelny), arch. Wojciech Zablocki

Opracowanie graficzne oraz projekt okładki:

Witold Janowski

Redaktor graficzny:

Izabela Kulczyńska

Redaktor techniczny:

Magdalena Krasicka-Osęka

Adres redakcji: Warszawa, ul. Sienkiewicza 14

IV p., pok. 413, tel. 26-11-16

Adres pocztowy: Warszawa 1, skr. poczt. 169

redakcja mies. „Architektura”

Adres administracji: Wydawnictwo ARKADY

Warszawa, ul. Sienkiewicza 14

Zakłady Graficzne Dom Słowa Polskiego

Warszawa, ul. Miedziana 11

Zam. 6176 P-7

Materiał przekazano do drukarni 3.VIII.69 r.

SPIS TREŚCI

DZIS I JUTRO ARCHITEKTURY OKRĘTÓW

/Witold J. Urbanowicz/ str. 401

MOTOROWIEC „DOMEYKO” TYP B-516

/Wisław Medyński/ str. 404

STATEK-BAZA RYBACKA „PIONIERSK”

TYP B-64/1

/Wisław Medyński/ str. 406

ARCHITEKTURA PRZYBRZEŻNEGO STATKU

PASAŻERSKIEGO M/S „HALKA”

/Henryk Prac/ str. 408

ROZWÓJ FORMY ARCHITEKTONICZNEJ

PCHACZA ODRZAŃSKIEGO TYPU „BIZON”

/Juliusz S. Wadowski/ str. 410

PROBLEMY WZORNICTWA

PRZEMYSŁOWEGO W PRZEMYSLE

OKRĘTOWYM

/Alina Ignatowicz/ str. 412

PRACE DYPLOMOWE

Z ARCHITEKTURY OKRĘTOWEJ

/Witold Arkuszewski/ str. 415

PLYWAJĄCE OŚRODKI KULTURALNE

/Krystyna Starachowicz/ str. 418

MIĘDZYNARODOWY KONKURS

NA PROJEKT RATUSZA W AMSTERDAMIE

/Lech Kłosiewicz/ str. 421

„TREŚĆ MIASTA STANOWIĄ PRZECIEŻ

LUDZIE”

/Ewa Heczko/ str. 434

POTRZEBY I WARTOŚCI

/Czesław Jerzy Nowak/ str. 435

ORNAMENT – RZECZ SZKODLIWA,

OBOJĘTNA CZY UŻYTECZNA?

/Andrzej Basista/ str. 436

WYKUSZ – /kolumna studencka/ str. 437

Dziś i jutro architektury okrętów

Witold J. Urbanowicz

Istota, zakres i cel

W budownictwie okrętowym sprawy bytu i miejsca człowieka na okręcie przechodziły w ciągu wieków różne koleje. Problem jednak stworzenia na okręcie warunków dostosowanych do potrzeb życiowych istniał zawsze.

Zakres tych potrzeb rozszerzył się ostatnio bardzo poważnie, nie tylko jeśli chodzi o większą przestrzeń dla człowieka, wymagania higieny i bezpieczeństwa, ale i wygodę i estetykę otoczenia. Nauka projektowania okrętów musiała objąć kompleksowo projektowanie ekonomiczne, techniczne i architektoniczne. Zwłaszcza projektowanie techniczne powiązane z architektonicznym daje bardziej doskonały rezultat – dzisiejszy sprawny i piękny statek handlowy, towarowy czy pasażerski, rybacki czy specjalny.

Nowe potrzeby natury humanistycznej i rosnące wymagania wygody i estetyki prowadziły do wyodrębnienia – jako nowego przedmiotu – architektury okrętów, a wraz z nią do tworzenia nowych specjalistów – architektów okrętowych.

Rola i zakres architektury na okręcie stanowią czynnik, traktowany dawniej jako drugorzędny, który dziś zdobył należne mu miejsce, ponieważ wnosi nowe wartości do ogólnej użyteczności statku. Nie jest to tylko estetyzacja, upiększenie i powierzchniowe dekoratorstwo. Zadaniem architektury okrętów jest **kształtowanie form zewnętrznych i estetycznych. Architektura tworzy warunki bytowe człowieka, uwzględniając zasady socjologii i psychologii pracy na morzu, ergonomii, medycyny itp. Kształtując otoczenie człowieka – marynarza czy pasażera – oderwanego od lądu, wpływa na jego psychikę, zdrowie i wydajność pracy.**

Architekt musi poznać i zrozumieć okręt i przebywającego na nim człowieka, znać ogólną konstrukcję okrętu i technologię budowy wnętrza, materiały i instalacje okrętowe oraz stosować liczne przepisy techniczne i bezpieczeństwa. Ponadto musi stosować zasady estetyki i sztuki w jej różnych formach w sposób, jaki jest właściwy na okręcie. Z tego wynika, że wyszkolony architekt **jest współtwórcą koncepcji i projektu, a nie dekoratorem gotowych układów przestrzennych okrętu.**

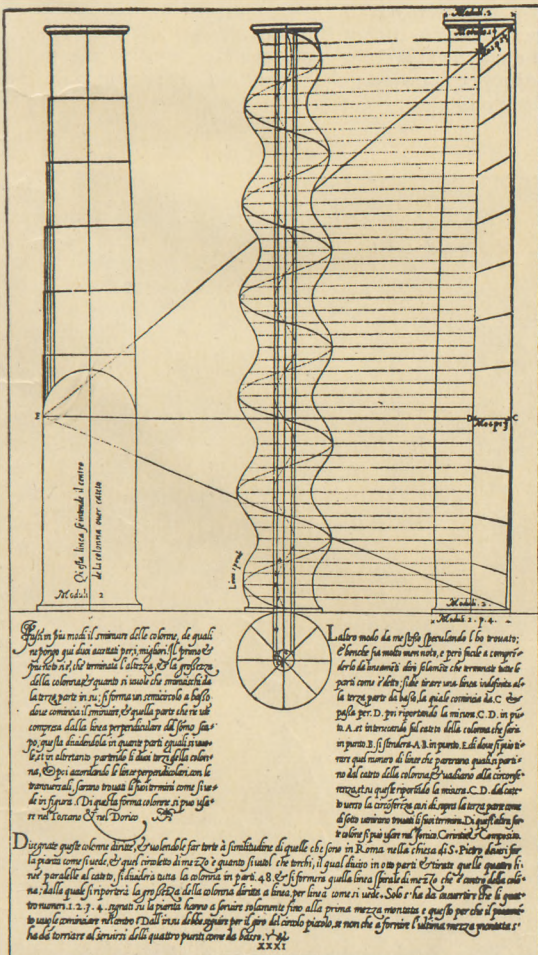
Wydarzeniem o dużym znaczeniu dla nauki i rozwoju tej dziedziny było pierwsze Sympozjum Architektury Okrętów, zorganizowane przez Politechnikę Gdańską w dniach 3–5 października 1968 r., w którym wzięli również udział specjaliści zagraniczni. Była to pierwsza w Polsce i na świecie tego rodzaju sesja naukowa.

Sympozjum to zamknęło niejako pierwszy okres kształtowania się polskiej szkoły architektury okrętów, utrwalania kryteriów, programów nauczania i konkretnych prac dla przemysłu. Miało ono szczególne znaczenie, ponieważ nie tylko pokazało kształt i rozmiar problematyki, ale i zapoczątkowało dalsze konfrontacje.

Rozwój architektury okrętów w Polsce

Problemy architektury okrętów występowały wszędzie, gdzie rozwijało się budownictwo okrętowe, zwłaszcza dużych statków pasażerskich, ale ujęcie tej problematyki w uporządkowane ramy wiedzy i jej usystematyzowanie nastąpiło niedawno. W Polsce rozwój tej dyscypliny naukowej zapoczątkowany został w Politechnice Gdańskiej przez nielicznych entuzjastów, którzy w 1950 r. uruchomili na wydziale architektury pierwsze, niekompletne jeszcze studium architektury okrętów.

Oprócz Politechniki Gdańskiej studia w zakresie wnętrz okrętowych prowadzi Państwowa Wyższa Szkoła Sztuk Plastycznych w Gdańsku.



Jednakże sytuacja na uczelni i na rynku pracy nie sprzyja rozwojowi tej specjalności. Przedmiot architektury okrętów jest uzupełniającym kierunkowym studium, a nie oficjalną specjalizacją architekta. Ostatnio skrócono studia o jeden semestr, niestety w dużym stopniu kosztem czasu przeznaczanego na ten przedmiot, podczas gdy jego całkowicie odrębna tematyka wymaga podania podstawowych wiadomości, zanim może rozpocząć się nauka projektowania. Z kolei oficjalne spisy nie obejmują tej specjalności, co powoduje wielce niepożądane i sprzeczne z potrzebami gospodarki zjawiska. Absolwenci bowiem Politechniki Gdańskiej w zasadzie nie mogą być kierowani do pracy w przemyśle okrętowym i żegludze, gdzie są potrzebni, ponieważ jako architekci z reguły kierowani są do budownictwa. Okazało się również, że i okrętowe biura konstrukcyjne nie mogą samodzielnie zawierać umów przedwstępnych z naszymi absolwentami. Ta absurdalna sytuacja wielokrotnie powodowała odejście i tak nielicznych absolwentów do budownictwa, podczas gdy uczelnia otrzymuje zapotrzebowania od instytucji gospodarki morskiej. Dotychczas opuściło Politechnikę Gdańską 39 absolwentów, którzy obronili pracę magisterską z dziedziny architektury okrętów. Z nich zaledwie ok. połowa pracuje w tej specjalności, mimo że zapotrzebowanie jest większe. Głównymi odbiorcami nowej kadry są biura konstrukcyjne przemysłu okrętowego.

Dziś każdy, najskromniejszy statek polski, morski czy śródlądowy, duży towarowiec czy holownik portowy, ma starannie opracowane formy zewnętrzne i układy wnętrza. Nasze statki pasażerskie, oceanograficzne, statki-bazy rybackie, lub inne specjalne, poziomem opracowania architektury zdecydowanie wyróżniają się spośród podobnych w budownictwie światowym.

Ale i w zawodowej pracy architektów okrętowych występują jeszcze anomalie. Są biura projektowe, w których nie wszystkie projekty nowych jednostek pływających są opracowywane lub przynajmniej konsultowane z pracownią architektury tych biur. Również dokumentacja architektoniczna statku bywa czasami traktowana jako aneks do projektu, a rysunki architekta — np. projekty sylwetki statku, wnętrza, ich kolorystyka itp. — nie są uznawane jako dokument i integralna część całości projektu. Zdarza się to zresztą coraz rzadziej.

W 1961 r. powstała sekcja architektury okrętów przy gdańskim oddziale Stowarzyszenia Architektów Polskich, jednakże jej dotychczasowa działalność nie spełnia nadziei na utworzenie aktywnego ośrodka opiniotwórczego, wpływającego na podniesienie poziomu wiedzy i jej praktycznego stosowania w przemyśle. A taki właśnie ośrodek jest bardzo potrzebny. Mógłby on wiele pomóc przemysłowi okrętowemu przez ustalanie kryteriów i norm, pobudzanie różnych wytwórni do-

stawczych do wzbogacenia doboru i jakości tworzyw nowych modeli wyposażenia oraz tzw. galanterii itd.

Architekci okrętowi są jeszcze niezbyt liczni i pracują w rozproszeniu, są często nadmiernie obciążeni bieżącą pracą, nagłeni terminami i planami, gdyż zadania, jakie na nich spadły, stale rosną i już dziś wymagają większej kadry. Są to zresztą powszechne nieoamagania w kraju, ale bardziej widoczne i hamujące postęp w nowej dziedzinie, która włączyła się do dużego i dynamicznego przemysłu. Nie dziwią zatem braki własnej organizacji i rozwoju branżowego.

Należy przewidywać dalszy rozwój tej dziedziny w kraju, co wynika z szeregu przesłanek i konkretnych planów rozwojowych gospodarki morskiej i przemysłu okrętowego, a mianowicie:

— Zamierzenia dużej rozbudowy własnej floty handlowej do 4 mln ton nośności w najbliższym dziesięcioleciu oraz jej roli jako przewoźnika w skali międzynarodowej, jak również duże zmiany w wyposażeniu technicznym statków, np. automatyzacja, oraz wzrost ich wielkości i wprowadzenie nowych typów i nowych metod przeladunku.

— Rozwój przemysłu okrętowego, który obok pokrycia wzmózonych potrzeb krajowych musi nadal zabiegać o produkcję eksportową. Rosnące wymagania co do poziomu wyposażenia i spraw bytowych spowodują zwiększenie udziału architektów i plastyków w projektowaniu i budowie statków.

— Budowa statków specjalnych, szkolnych, badawczych, statków-baz różnych przeznaczeń, statków pasażerskich przybrzeżnych i śródlądowych, w tym i nowych jednostek szybkich (wodoloty i poduszkowe) wreszcie statków dla turystyki morskiej — będzie wymagała dużego udziału architektów okrętowych.

Nie bez wpływu na te perspektywy są również przemiany w poziomie wykształcenia specjalnego załóg na statkach, poczynając od podniesienia państwowych szkół morskich do rangi szkół wyższych, za czym wzrastają potrzeby i wymagania dotyczące warunków bytowych na statkach.

W tym świetle nasuwa się wiele dezyderatów i wniosków na przyszłość, zmierzających do usprawnienia i uregulowania omawianych spraw. W zakresie wykształcenia architektów i plastyków należą:

- włączyć nauczanie architektury okrętów w całości program studiów wyższych i zapewnić dostateczny czas dla ich prowadzenia;
- ustalić właściwy tryb kierowania absolwentów do pracy według ich kierunku wykształcenia;
- nawiązać względnie usprawnić obecną współpracę Zakładu Architektury Przemysłowej i Morskiej Politechniki Gdańskiej (studium architektury okrętów) z pokrewnymi placówkami naukowymi, Instytutem Okrętowym P.G. oraz Państwową Wyższą Szkołą Sztuk Plastycznych (koordynacja zakresów i programów naucza-

nia, wymiana materiałów i doświadczeń oraz wspólnego działania w różnych sprawach).

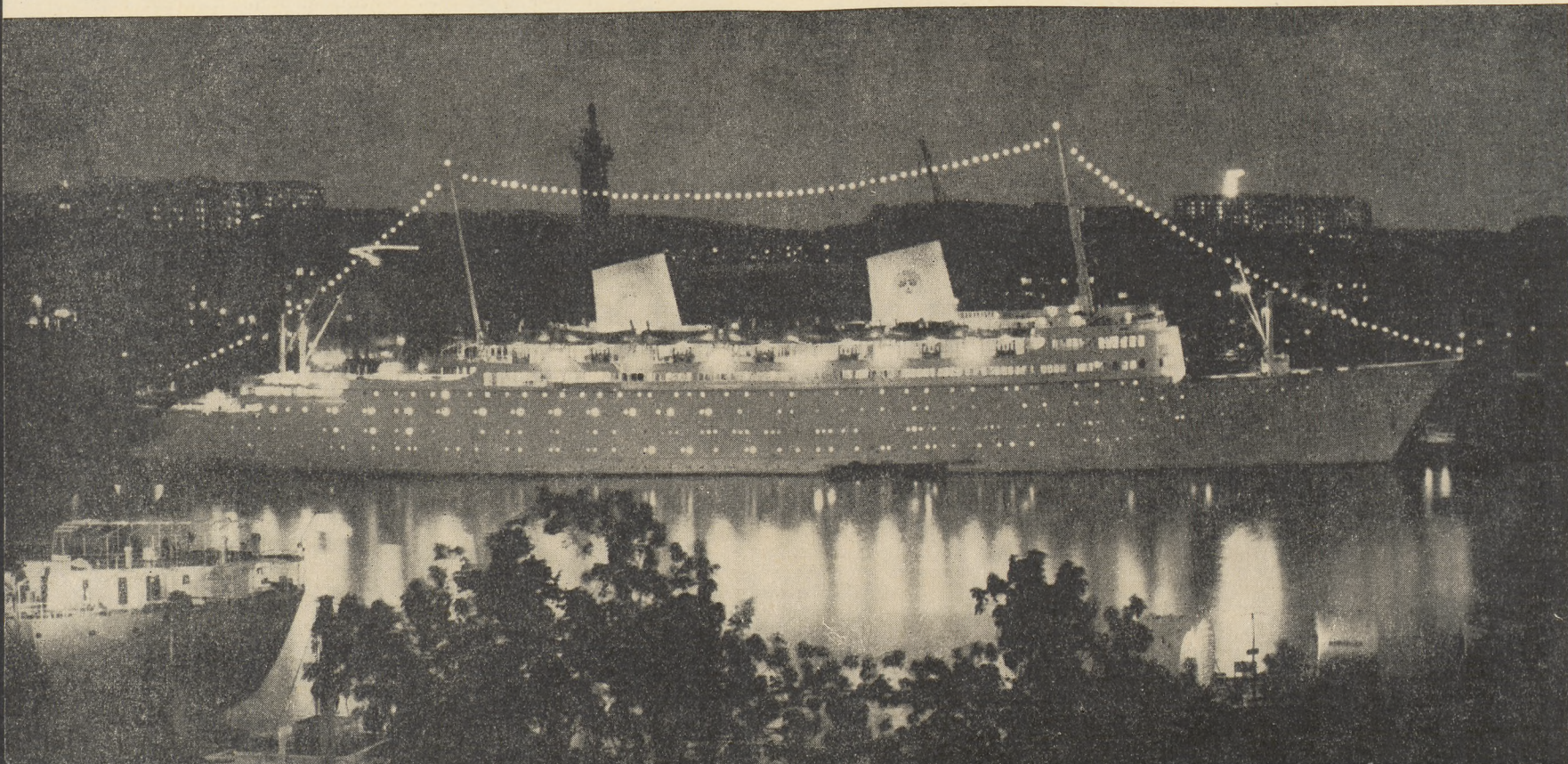
W zakresie pracy architektów okrętowych w przemyśle i gospodarce morskiej należą:

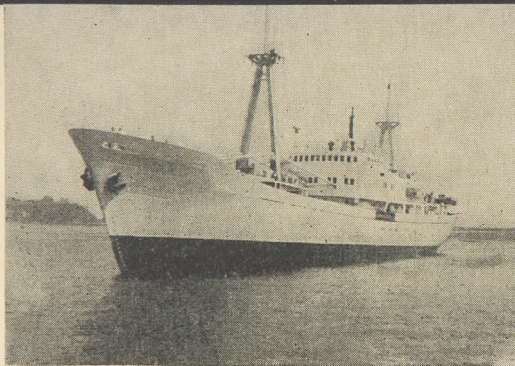
- utrwalić i uregulować udział pracowni architektury statków w cyklu produkcyjnym biur projektowych tak, aby we wszystkich projektach udział ten był zapewniony już w fazie koncepcji i oferty, zaś właściwa dokumentacja architektoniczna stanowiła integralną część całości, obowiązującą w realizacji budowy jednostki;
- zapewnić większy rozwój wzornictwa przemysłowego w zakresie nie tylko wnętrza okrętowych, lecz i innego wyposażenia, urządzeń i mechanizmów na statku, których formy są nierzadko przestarzałe;
- architektom nadzorującym wykonanie budowy zapewnić uprawnienia równorzędne z przysługującymi przy innych rodzajach nadzoru autorskiego ze strony biura projektowego, a także ze strony armatora.

Dalszy dezyderat dotyczy nawiązania ściślejszych kontaktów przemysłu z uczelniami, wymiany materiałów i doświadczeń, konsultacji i dodatkowych form doszkalania personelu biur projektowych oraz ułatwiania szkolnictwu tworzenia nowej kadry zgodnie z rzeczywistymi potrzebami.

W przedsiębiorstwach żeglugowych występuje również luka w zabezpieczeniu potrzeb armatora w zakresie architektury, a mianowicie: — **nie istnieje instytucja, która nadzorowałaby prawidłowość rozwiązań, oceniała poziom użyteczności, wygody i estetyki form zewnętrznych i układów przestrzennych pomieszczeń mieszkalnych i innych dla człowieka** — instytucja, która by dbała nie tylko o stronę materialną sprawy, lecz stosowała w swych ocenach bazę psycho-socjologiczną i mogła dać prognozy potrzeb oraz wytyczać kierunki realizacyjne strony architektonicznej przyszłej polskiej floty handlowej. Brak jest instytucji działającej analogicznie do tych, które dbają o interes armatora w zakresie ekonomiki, techniki i bezpieczeństwa, jak zespoły rzeczoznawców i oceny inwestycji, Polski Rejestr Statków i Okrętowa Komisja Bytowa i Ochrony Pracy.

Nie ulega wątpliwości, że oferty i projekty, które otrzymuje armator, nierzadko zawierają błędy dotyczące strony architektonicznej. Obecnie stoczną dążą do szybkiej rotacji zamówień i traktują koncepcję architektoniczną statku powierzchownie, jeżeli nadzór armatora w porę nie wykryje usterek i błędów. Nadzór budowy przez armatora ogranicza się głównie do strony techniczno-wykonawczej, zwłaszcza że w zespołach inspektorów technicznych nie było jeszcze odpowiednio wykształconych architektów okrętowych. Jest to nader niekorzystny dla armatora stan rzeczy, wymagający odpowiednich konsultacji lub zatrudnienia architekta.





3

Analiza obecnej sytuacji w naszym kraju wskazuje na zjawiska charakterystyczne dla nowych poczynań. Oto rozwinęła się w Polsce Ludowej dziedzina, która rozszerzyła i wzbogaciła naukę projektowania statków o wartości humanistyczne, a zatem te, o które walczyły załogi od zarania rozwoju żeglugi. Pioniersko uruchomiliśmy nauczanie i rozwijamy naukę. Tworzymy nową kadre specjalistów, którzy już wnieśli konkretne wartości i postawili naszą produkcję okrętową na wyższym poziomie. Ale strona formalno-organizacyjna nie nadąża za tym rozwojem, co stwarza trudne i niekiedy wręcz absurdalne sytuacje, zmniejszając osiągalne korzyści.

Rozwój w innych krajach

Problematyka architektury istniała na okrętach w całym ich historycznym rozwoju, a w niektórych okresach, jak w epoce wielkich odkryć, kiedy okręt wypłynął na oceany, lub zwłaszcza w wiekach XVII i XVIII, okręt osiągnął szczytowe pozycje jako obiekt sztuki. Jego budowniczości, jak np. Piotr Puget lub Fryderyk Chapman, byli jednocześnie artystami, którzy własnoręcznie wykonywali rysunki będące dziś nader cennymi eksponatami muzeów morskich. Po okresie pierwszych parowców, który przyniósł upadek w architektonicznym traktowaniu okrętu oraz przejawy „maszynizmu” jego form zewnętrznych i eklektyzmu we wnętrzach, nastąpił ponownie zwrot ku architekturze. Potrzeba dbałości o nowoczesny i starannie opracowany wygląd okrętu i jego wnętrza wystąpiła w okresie międzywojennym, a szczególnie wzmożła się w ostatnim ćwierćwieczu.

Architekci od dawna pracowali na statkach, głównie na ważniejszych liniowcach pasażerskich, lecz zdobywali specjalizację drogą długiej praktyki, a nie na podstawie studiów. Ten empiryczny rozwój specjalności architektury okrętów wyłonił nawet kilka czołowych ośrodków, do których dziś należą Włochy i Holandia jako przodujące i nowatorskie. Bardziej tradycyjne są ośrodki

Anglii i Francji, choć i tam ostatnio powstają nader postępowe kompozycje i realizacje. W krajach o dawnych tradycjach morskich było zawsze szerokie pole dla rozwoju architektury statków, zwłaszcza że budowano wiele statków pasażerskich, które stanowią dziś szczytowe osiągnięcia. A jednak wiedza w tej dziedzinie nie doczekała się w tych krajach usystematyzowania. W piśmiennictwie brak jest na ten temat opracowań naukowych i teoretycznych. Najczęściej dotyczą one ciekawszych realizacji, a niekiedy miewają nawet charakter opisowo-reklamowy różnych tworzyw i wyrobów dla wnętrza okrętowych itp. Od około 40 lat nie pojawiły się tam publikacje książkowe typu naukowego. Wyjątek stanowią sporadyczne mniejsze prace typu podręcznika-instrukcji oraz pojedyncze dysertacje.

A więc rozwój architektury na statkach jest tam przeważnie czysto utylitarny, jest ona traktowana jako dekoratorstwo gotowych obiektów, niemal jak rzemiosło. W ostatnim okresie powojennym problematyka ta rozrosła się i przybrała na sile, domagając się niejako koordynacji i ujęcia w system naukowy. Pracę tę podjęto właśnie w Polsce, w kraju o nader ograniczonym polu dla realizacji większych statków pasażerskich. Powstały u nas sprzyjające warunki rozwoju strony naukowej, teoretycznej tej dziedziny wiedzy, co wyraziło się w organizacji studiów, w piśmiennictwie, rozprawach itd., a także w budowanych statkach towarowych i nielicznych specjalnych.

W konsekwencji działalność nasza zaczęła promieniować na zewnątrz, o czym świadczą kontakty zagraniczne, jeszcze nieliczne, ale już istotne. Ścisłsza współpraca zarysowuje się z ośrodkami okrętowymi w ZSRR i NRD, gdzie nasze osiągnięcia są cenione i służą jako wzór.

W czołowych krajach morskich świata zaznaczył się w ostatnim dziesięcioleciu poważny postęp w dziedzinie architektury okrętowej. Pomimo stałego spadku żeglugi pasażerskiej wobec silnej konkurencji lotnictwa, nadal buduje się statki pasażerskie, okazałej nieraz wielkości, które są dużym polem pracy i popisu architektów.

Trzeba tu wymienić francuski superliniowiec „France” (1962 r.), brytyjski „Queen Elisabeth 2” (1968 r.), niemiecki (NRF) „Hamburg”, który wiosną bieżącego roku ruszył w swą pierwszą podróż. Dalej wiele dużych statków turystyczno-wczasowych, statków promów samochodowych i innych. Wszystkie one wykazują duże zmiany form zewnętrznych i układów wnętrza w stosunku do niedawnych jeszcze tradycyjnych rozwiązań.

Otworzyło się również nowe pole do poszukiwań architektonicznych form dla nowych typów statków szybkich — wodolotów i poduszkowców, które opanowują krótsze trasy morskie i śródlądowe. Szczupłe ramy artykułu nie pozwalają na szersze omówienie rozległej problematyki architektury okrętów, która daje niemałe możliwości badawcze i pracy twórczej. Trzeba tę młodą i porywa-

jącą wiedzę pieczołowicie rozwijać, aby mogła dać dalsze cenne osiągnięcia w postaci doskonalszych i piękniejszych statków, na których człowiek będzie miał coraz lepsze warunki życia i pracy.

Od redakcji

Polski przemysł okrętowy buduje kilkadziesiąt typów statków morskich i śródlądowych, z których wiele wykazuje światowy poziom techniczny oraz wybija się na czoło pod względem architektonicznym. Na stronach 404–411 prezentujemy wybrane statki, o których piszą sami autorzy ich architektury — wykształceni już w kraju architekci okrętowi.

Pierwsze dwa — drobnicowiec „Domevka” i statek-baza „Pioniersk” — opisał arch. Wisław Medwiński, kierownik Działu Architektury Okrętów w Centralnym Ośrodku Konstrukcyjno-Badawczym Przemysłu Okrętowego w Gdańsku (COKB). Ma on za sobą szereg zrealizowanych projektów statków towarowych, odznaczających się nowymi rozwiązaniami i walorami architektury.

Jednym z nielicznych statków pasażerskich jest „Halka” — nainowocześniejszy statek dla żelazni przybrzeżnej. Prezentuje go arch. Henryk Pracz, który realizował kilka typów statków pasażerskich i pierwszy wodolot.

Ostatni przedstawiany statek to udany pchacz śródlądowy typu „Bizon”, a więc statek techniczny, roboczy. Przykład ten świadczy, że nawet taki statek stanowi obiekt pracy dla architekta, który może mu nadać konsekwentną i przemyślaną formę oraz dobry układ pomieszczeń dla załogi. Statek ten oraz ewolucje jego formy omawia autor, arch. Juliusz S. Wadowski, architekt Biura Studiów i Projektów Taboru Rzecznego we Wrocławiu.

1

Bryła statku jest zawsze mocnym akcentem w krajobrazie portu: elegancka sylwetka szwedzkiego liniowca pasażerskiego „Gripsholm” uderza wyrazem dynamiki i harmonii. Fot. Gösta Lidén

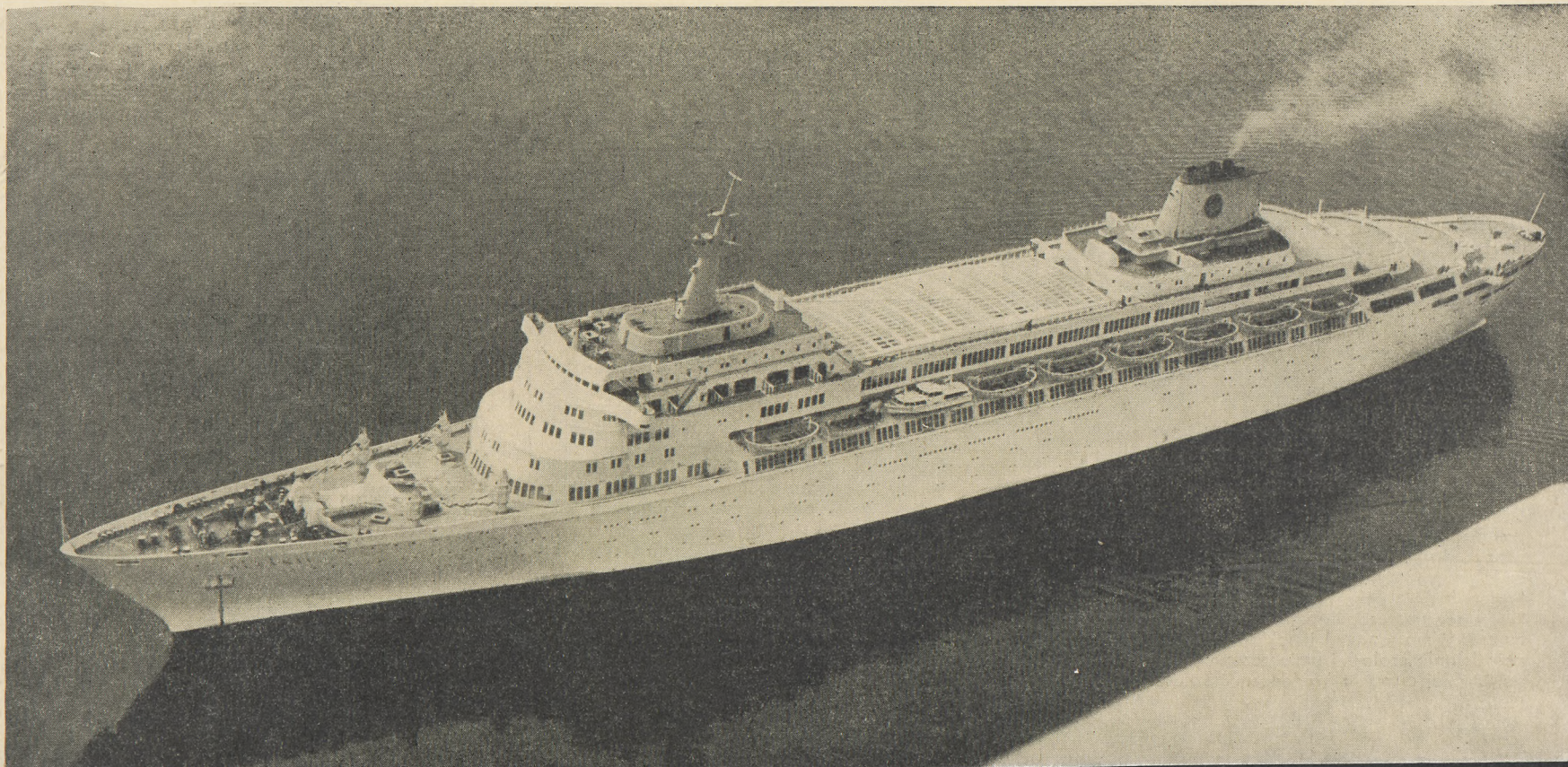
2

Nowoczesny duży statek wycieczkowy „Oceanic” ma silownię na rufie, smukłe kształty i starannie opracowaną bryłę nadbudowy z tarasami pokładów. Jest syntezą techniki i architektury okrętowej. Fot. Giornalfoto

3

Nawet mały towarowiec może być bardzo udany w swym kształcie architektonicznym. Polski „Modlin” świadczy o wysokim poziomie opracowań naszych projektantów. Fot. J. Uklejewski
Fot. na okładce wykonał S. Figlarowicz

2



Motorowiec „Domeyko” Typ B-516

Wisław Medyński

Motorowiec „Domeyko” o nośności 8200 ton, przeznaczony do przewozu drobnicy, należy do Polskich Linii Oceanicznych. Zbudowany został w Stoczni im. Adolfa Warskiego w Szczecinie. Projekt został opracowany w Centralnym Ośrodku Konstrukcyjno-Badawczym Przemysłu Okrętowego w Gdańsku.

Wymiary statku, którego głównym konstruktorem jest mgr inż. Janusz Staszewski (obecnie profesor Politechniki Gdańskiej), wynoszą: długość całkowita 145,80 m, szerokość – 18,50 m.

Projektantem architektury jest arch. Wisław Medyński.

Statek ma stałą 48-osobową załogę i pomieszczenia dla 12 pasażerów.

Na podstawie analizy linii, którą ma obsługiwać statek, potrzeb technicznych i eksploatacyjnych ustalono lokalizację pomieszczeń w nadbudowie na śródokręciu. Opracowanie architektoniczne zlokalizowało rejon nadbudowy między trzecią i czwartą ładownią oraz usytuowało maszty i bomy równoległe do pokładu górnego, co scałiło w sposób uporządkowany kadłub z wyposażeniem przeładunkowym.

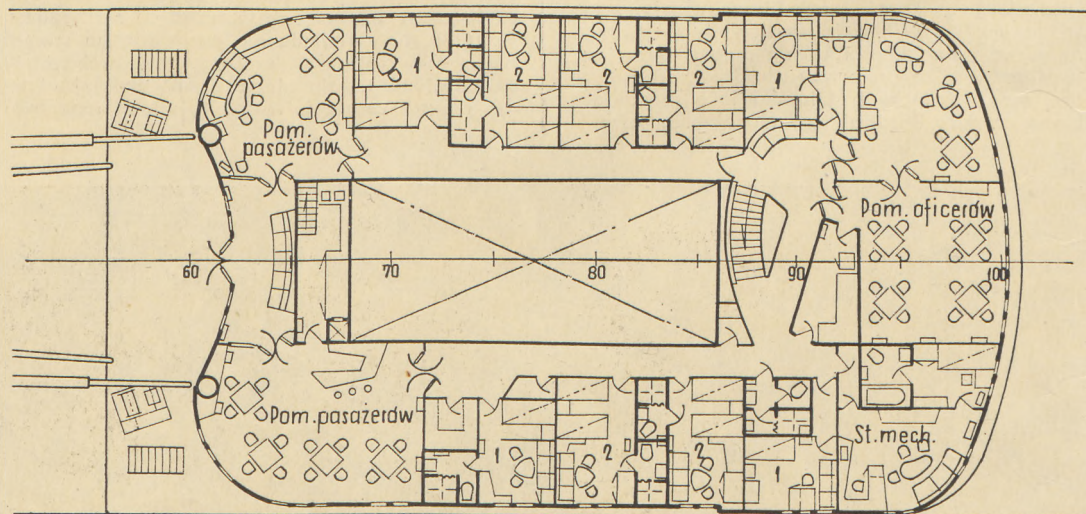
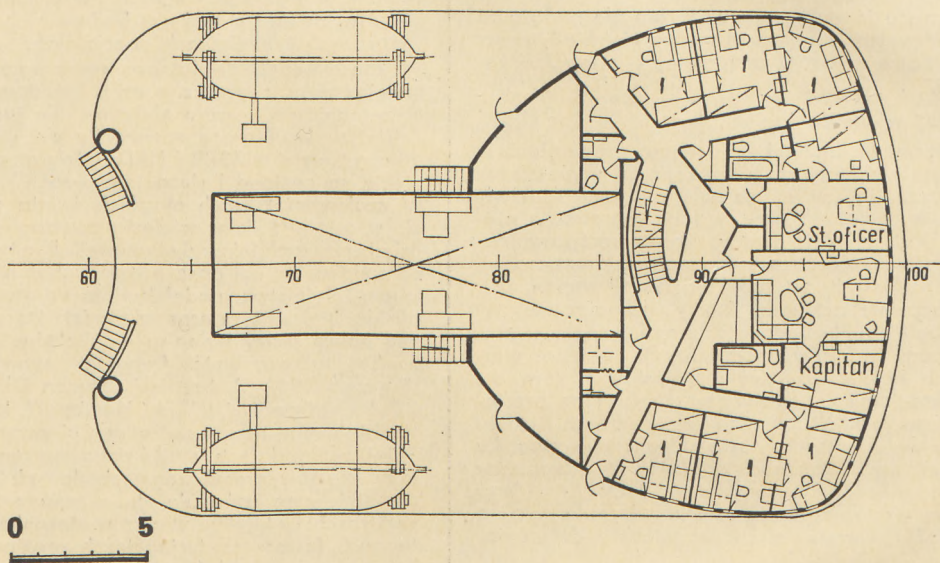
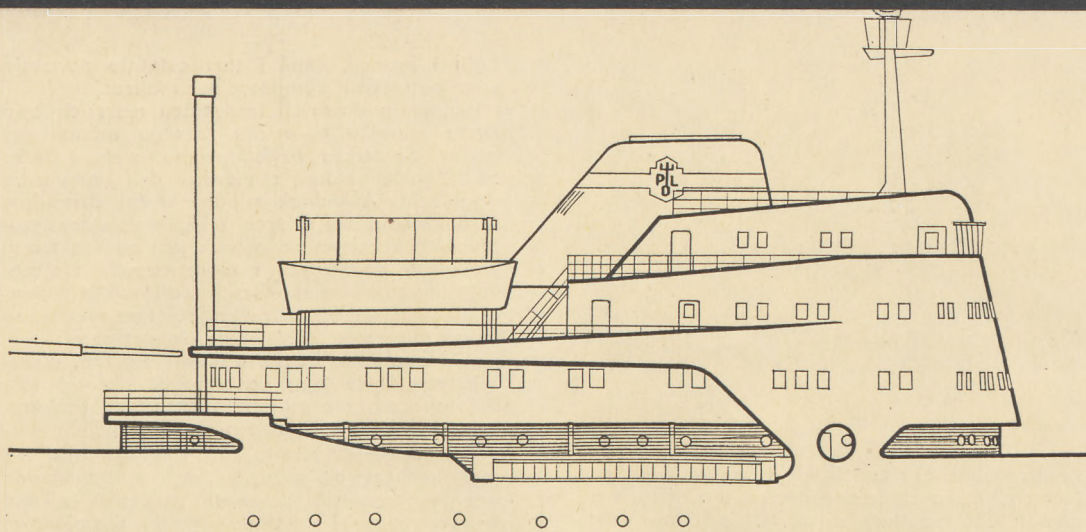
Nadbudowa została organicznie złączona z kadłubem przez bezpośrednie połączenie architektoniczno-konstrukcyjne burt oraz nadburcia z bocznymi ścianami nadbudowy. Całość opracowania podkreśla konstrukcję statku oraz wypukłą dynamikę jednostki. Cofnięcie ścian bocznych rejonu pasażerskiego od burt, opracowanie pokładu łodziowego, pokładu nawigacyjnego oraz kominu scalonego z pokładem nawigacyjnym ujmuje w monolityczną całość nadbudowę statku. Ściana przednia nadbudowy została mocno przeszkolona ze względu na lokalizację w niej pomieszczeń służbowych, rekreacyjnych i specjalnych. Pas okien w sterowni pochylony ku przodowi zaprojektowany został w celu uniknięcia załamania świetlnych na szybie i lepszej widoczności.

Kolorystyka zewnętrzna statku: kadłub popielaty, nadburcie i całość nadbudowy białe. Cofnięcie ściany na pokładzie ochronnym oraz ściany rejonu pasażerskiego przewidziano w łagodnych pastelowych barwach. Komin i urządzenia przeładunkowe – kremowe. Otwarte pokłady zewnętrzne wykończono w kolorze zielonym.

Pokład nawigacyjny przeznaczony został dla pomieszczeń: sterowni, kabiny nawigacyjnej, kabiny radiowej, żyrokompasu, kabin radioofficera i pilota oraz pomieszczeń akumulatorów i przetwornic. Pokład łodziowy obejmuje pomieszczenia kapitana (salon, sypialnia i łazienka), pierwszego oficera, kabiny oficera jednoosobowe, pomieszczenia sanitarne oraz dużą centralę klimatyzacyjną. Pokład nadbudowy ma dwa zasadnicze rejon. W części przedniej zlokalizowano część rejonu oficera z halle, jadalnią i palarnią oficera.

Część rufowa pokładu nadbudowy, dostępna z hallu, mieści rejon pasażerski składający się z 5 kabin dwuosobowych oraz 2 kabin jednoosobowych. Wszystkie kabiny pasażerskie mają własne łazienki, wyposażone w umywalkę, WC i prysznic z małym basenem.

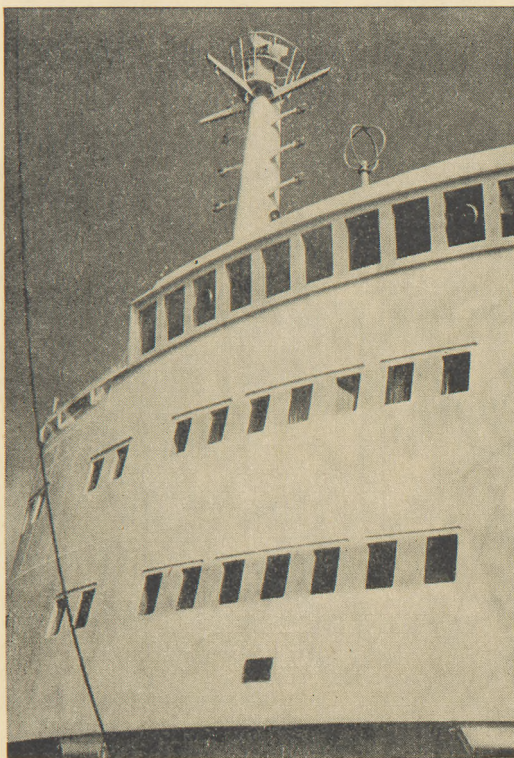
Na prawej burcie pokładu nadbudowy znajduje się jadalnia pasażerów na 16 miejsc siedzących z barem. Ściany jadalni wykończono szlachetną okleiną, sufit zaprojektowano w rytmie fal oświetlonych od dołu ukrytym światłem. Przez werandę pasażerską jadalnia połączona jest z pokładem oraz palarnią pasażerów. Weranda pasażerów, ozdobiona dużym malowidłem ściennym, dobrze harmonizuje z całością wnętrza. Poniżej tego pokładu rozmieszczono jedno- i dwuosobowe kabiny załogi maszynowej i pokładowej. W osi statku przy ścianie czołowej umieszczono jadalnię załogi na 20 miejsc wraz z kredensem i świetlicą załogi.



1

Dla potrzeb służbowych obok rejonu kuchennego przewidziano dodatkowo czteroosobową jadalnię z możliwością wykorzystania jej w okresach pełnienia wacht na statku. Kuchnia wraz z zapleczem kuchennym jest bezpośrednio połączona z magazynami i chłodniami żywnościowymi. Załadunek do magazynów, rozmieszczonych na lewej burcie pokładu, odbywa się poprzez luk ładowni nr 4 i specjalne drzwi w grodzi oraz możliwy jest sztybem przewiewnym lub schodami łączącymi dwa rejon gospodarcze ze sobą. Komunikacja pionowa nadbudowy statku przewidziana została w jednym pionie przez cztery kondygnacje aż do pokładu nawigacyjnego. Klatka schodowa lekko zawieszona między pokładami i odsunięta od ściany, pozwoliła na ozdobne oształowanie grodzi szybu maszynowego na całej wy-

sokości. Ten pion komunikacyjny oświetlony został światłem dziennym poprzez trzy okrągłe otwory górne, a światło poprzez próżnię schodów doprowadzono do najbliższego pokładu. Połączenie pomieszczeń dziennych – np. jadalni, werandy i salonu pasażerów – daje wizualne powiększenie przestrzeni i możliwość „swobodnego” poruszania się w ciasnych rejonach statku. Dobór szlachetnych okładzin ścian, tkanin, dywanów itp. zapewnia przyjemne wnętrza o cechach przytulności, co uzupełnia dobrą, ukrytą oświetlenie i dobrą wentylację. Kabiny pasażerów mają wszelkie walory komfortu, nie ustępującego kabinom transatlantyków. „Domeyko” stanowi przykład wysokiego poziomu architektonicznego statku towarowego dzisiejszej doby.



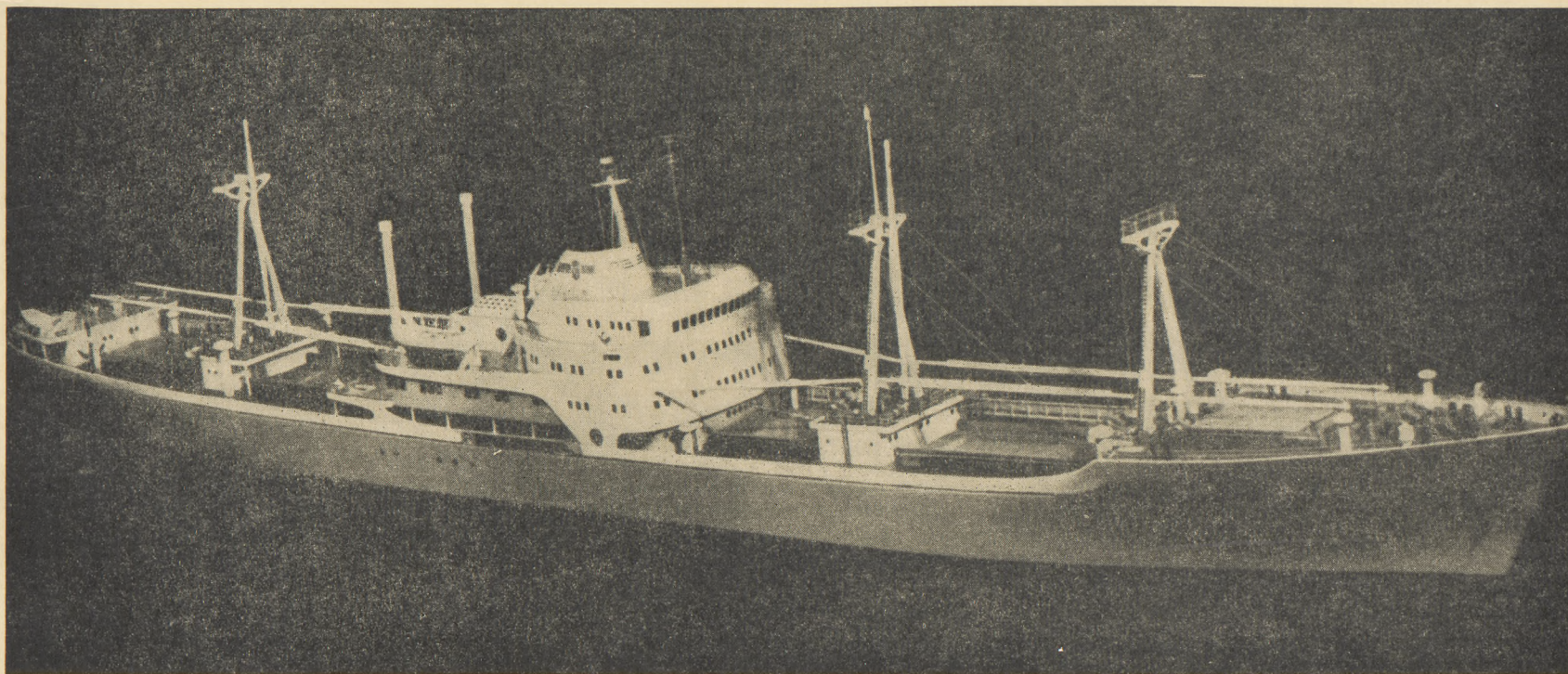
2



3

- 1
Nadbudówka. Widok i rzuty pokładów II i III
2
Ściana czołowa nadbudówki
3
Główny pion schodowy
4
Model statku wykonany po ukończeniu
projektu technicznego służy jako pomoc przy
wykonaniu rysunków roboczych
Zdjęcia 2, 3 – fot. E. Pepliński

4



Statek — baza rybacka „Pioniersk” Typ B-64/I

Wisław Medyński

Statek-baza i przetwórnia ryb „Pioniersk”, o nośności 10 000 DWT i wymiarach: długość całkowita 165,53 m i szerokość 21,3 m, ma załogę złożoną z 248 ludzi: marynarzy, mechaników i pracowników fabryki przetwórczej ryb, mączki rybnej i oleju (tranu). Projekt został opracowany w Centralnym Ośrodku Konstrukcyjno-Badawczym Przemysłu Okrętowego w Gdańsku. Głównym konstruktorem jest profesor Politechniki Gdańskiej, mgr inż. Janusz Staszewski. Projekt architektoniczny opracował arch. Wisław Medyński.

Zasadniczą funkcją tego statku na łowisku jest przyjmowanie surowca rybnego w celu przetworzenia go na gotowy produkt, lub też przyjęcia gotowego produktu ze statków łowczych i przechowywanie go w ładowniach chłodzonych. Wymaga to zainstalowania na statku specjalnych urządzeń przeładunkowych, fabryki mączki rybnej, przetwórni i olbrzymich ładowni przystosowanych do przechowywania ładunku.

W celu umożliwienia szybkiej łączności między statkiem-bazą a statkami łowczymi oraz dla potrzeb zwiadowczych przy poszukiwaniu ławic rybnych, przewidziano na statku-bazie śmigłowiec, duże ładowisko oraz specjalny kryty hangar. Śmigłowiec służy także do dostarczania poczty oraz przewożenia, w nagłych wypadkach, chorych ze statków łowczych do szpitala na statku-bazie. Funkcje statku-bazy, jako przetwórni, wymagają licznej fachowego personelu oraz wielu pomieszczeń mieszkalnych, służbowych, rekreacyjnych, gospodarczych i warsztatów.

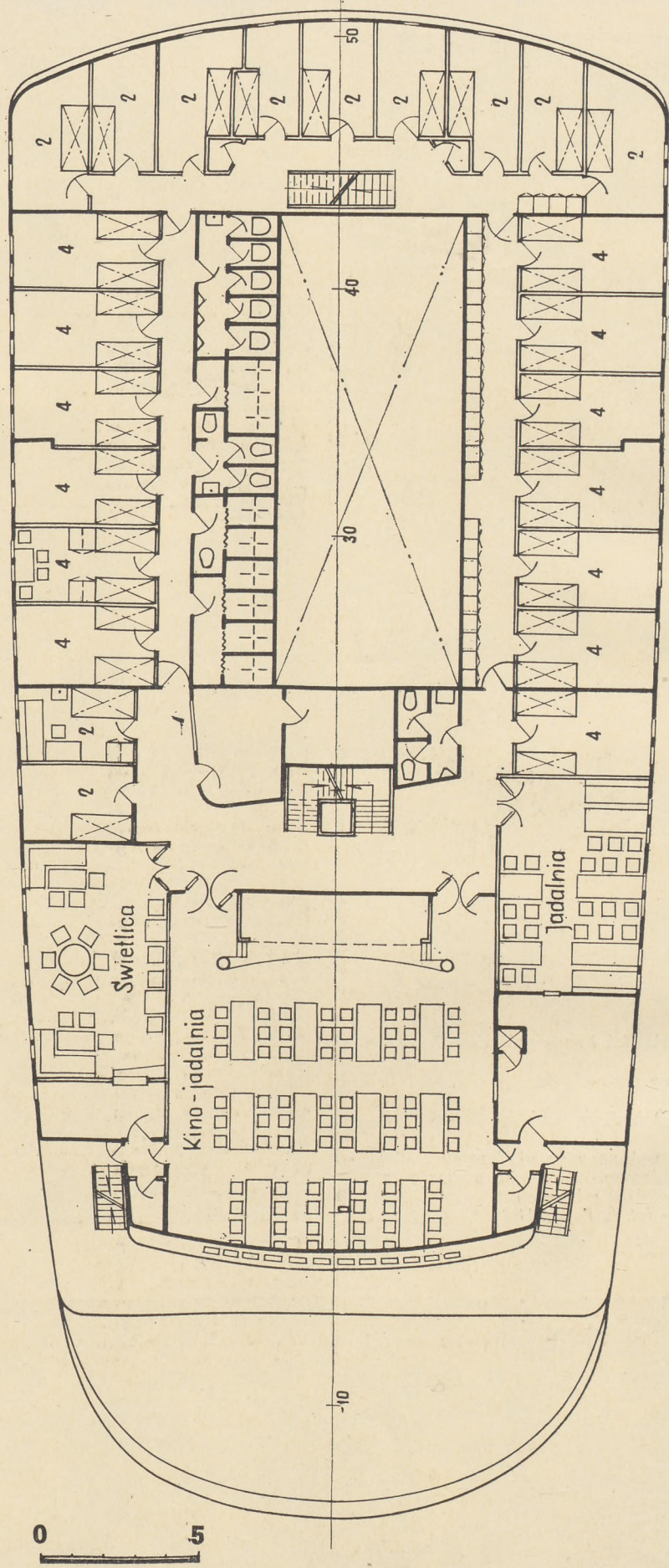
Wszystkie pomieszczenia zlokalizowane są w nadbudowie dziobowej i rufowej.

Wyodrębnienie dwóch nadbudów wynika z konieczności utworzenia na śródokręciu dużego wolnego pokładu z lukami i urządzeniami przeładunkowymi odbierającymi rybę z jednostek łowczych przycumowanych po obydwu burtach bazy. Wywiera to decydujący wpływ na wygląd statku i jego sylwetę. Jej elementy, jak przeszklenia, otwory, podcienia i łodzie ratunkowe, są tak wyważone, że dają to w efekcie zwartą ładną bryłę.

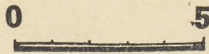
W 5-kondygnacyjnej nadbudowie dziobowej, na pokładzie nawigacyjnym, umieszczono sterownię, kabinę radiową, kabinę nawigacyjną, pomieszczenie radaru, kabinę synoptyków i inne.

Na prawej burcie na pokładzie spacerowym zlokalizowano pomieszczenia kapitana i jednoosobowe kabiny oficerskie.

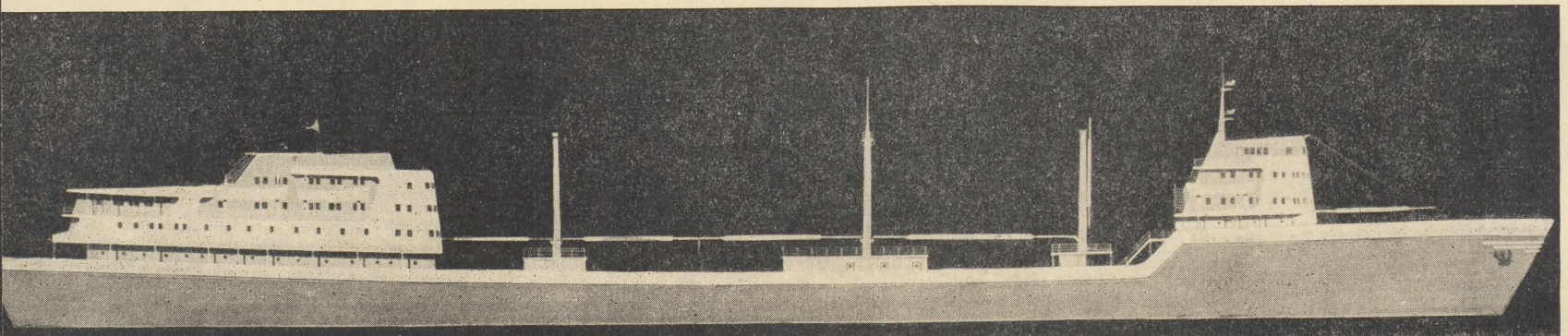
Na pokładzie łodziowym rozlokowano 14 dwuosobowych kabin oficerskich wraz z rejonem sanitarnym oraz pomieszczenie central wentylacji i ogrzewania systemu „Hi-Press”. Na pokładzie nadbudówki rozmieszczono kabiny dwu- i czterosobowe, jadalnię załogi pokładowej na 24 miejsca, poniżej 9 kabin czterosobowych. Prawa burta tego pokładu przewidziana została na rejon szpitalny z salami chorych, salą operacyjną, gabinetami itp.

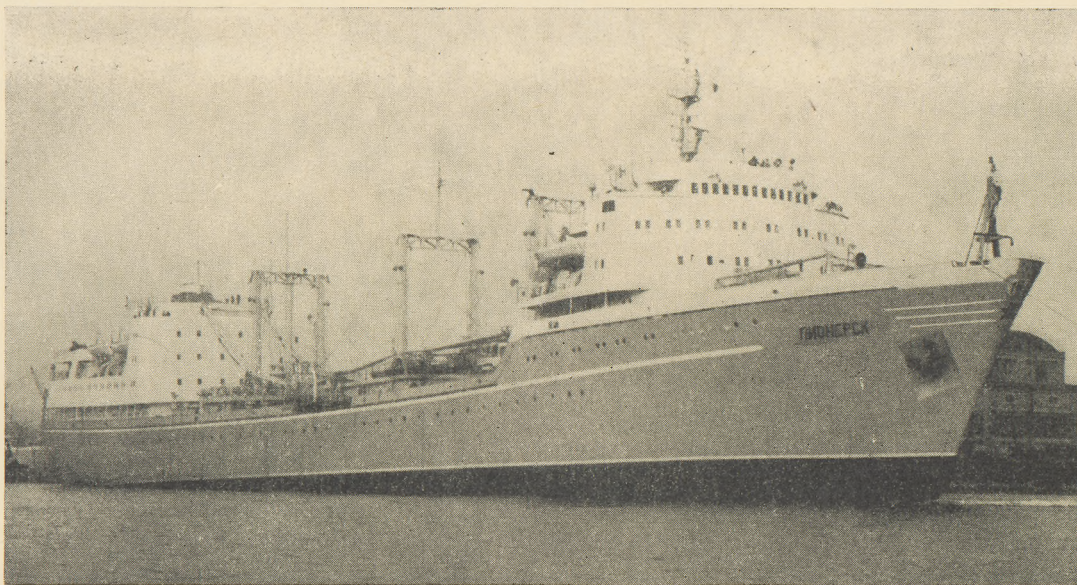


1

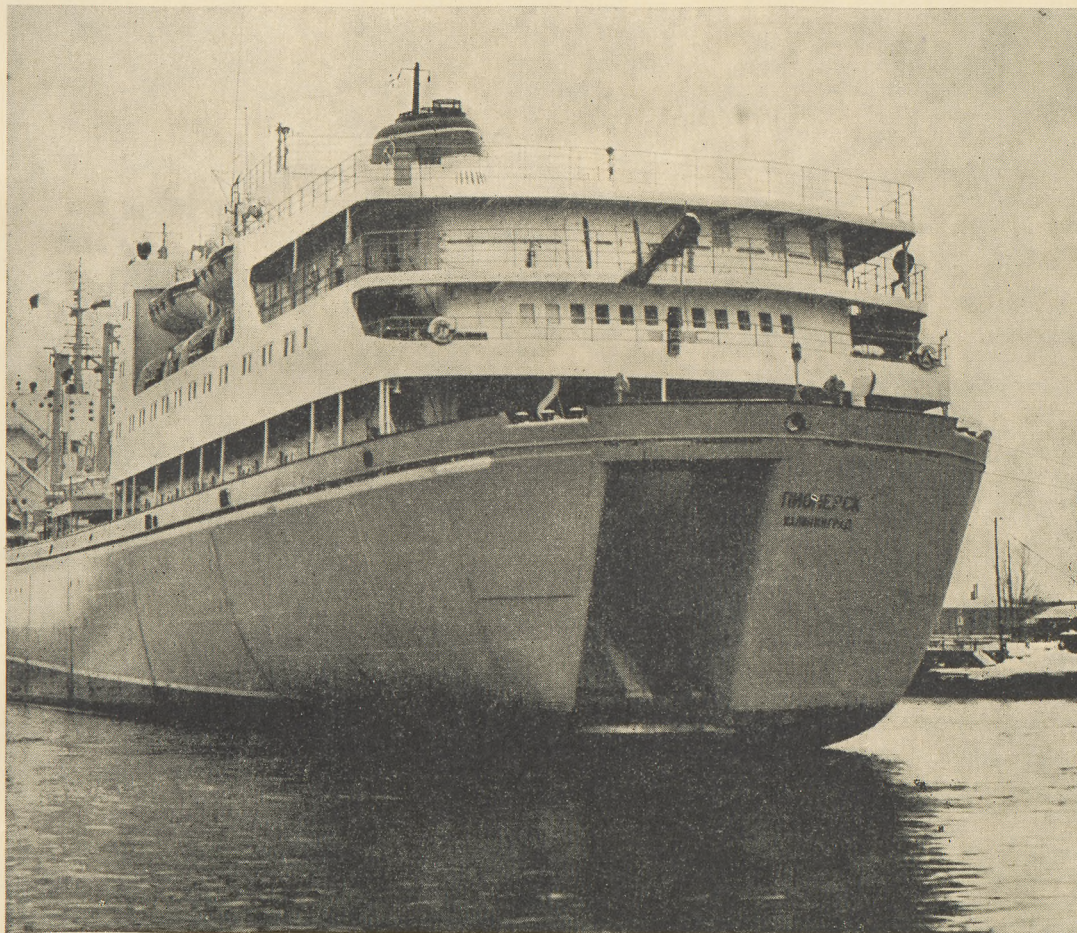


2



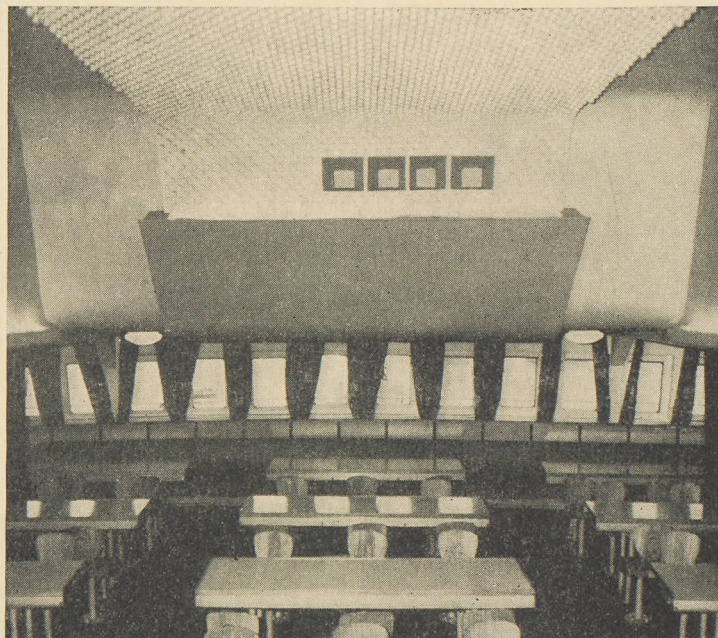


3



4

5



W nadbudowie rufowej rozmieszczono załogę maszynową, większość załogi przetwórczej i personel gospodarczy. Pokład nawigacyjny przewidziano na górną część hangaru śmigłowca, akumulatory, centralę telefoniczną, pomieszczenia wentylatorów oraz stację „Hi-Pressu”.

Na pokładzie spacerowym przewidziano 13 kabin dwuosobowych, rozgłośnię, rufową kabinę radiową oraz hangar śmigłowca. Na pokładzie łodziowym znajdują się pomieszczenia pierwszego mechanika i głównego technologa, 8 kabin jednoosobowych oraz 15 kabin dwuosobowych.

Pokład nadbudówki przeznaczony został na 13 kabin czteroosobowych i 10 kabin dwuosobowych. Główna część rekreacyjna statku, umieszczona w części rufowej pokładu, obejmuje dużą świetlicę połączoną z magazynem bibliotecznym, salę kinową i jadalnię dla personelu przetwórczego oraz jadalnię załogi maszynowej.

Hall, sala kinowa, świetlica i jadalnia załogi zostały ozdobnie wykończone za pomocą melaminy, jesionu, dekoracyjnego oświetlenia malowideł ściennych itp.

W niższych rejonach nadbudowy rufowej mieści się pochylnia (slip) do wyciągania sieci z rybą. Ma ona postać szerokiego korytarza, dzielącego te rejonu asymetrycznie na dwie części przy burtach. Mieszczą się tu liczne pomieszczenia, jak: magazyny, warsztaty, laboratorium ichtiologiczne, pomieszczenia szewca i krawca, fryzjera, nurka, poczta, palarnia itp.

W rejonie prawej burty części przedniej tego pokładu przewidziano wytwórnię lodu oraz warsztat mechaniczny i elektryczny dla potrzeb statku-bazy i jednostek łowczych. Dalej kabiny mieszkalne dla personelu kuchennego, kuchnię, piekarnię, magazyny itp.

Ten krótki opis świadczy o tym, że statek-baza funkcjonuje jak pływający port, do którego dobijają statki łowcze oddając połów i przyjmując zapasy na dalszą kampanię. Ich załogi mogą się tu zaopatrzyć w drobne zakupy, otrzymać pomoc medyczną, załatwić pocztę, fryzjera, skorzystać z łaźni, kina, świetlicy itp. Te skomplikowane zadania i duża liczba ludzi oraz fabryka przetworów rybnych tworzą trudny kompleks zagadnień, które musi rozwiązać architekt okrętowy.

- 1 Rzut jednego z pokładów nadbudówki rufowej
- 2 Projekt architektoniczny sylwety
- 3 Widok statku-bazy. Fot. Stocznia Gdańska
- 4 Część rufowa. Widoczny slip sieciowy
- 5 Jadalnia załogi przetwórczej – zarazem sala kinowa

Architektura przybrzeżnego statku pasażerskiego m/s „Halka”

Henryk Pracz

M/s „Halka” jest jednostką prototypową – zbudowaną w 1967 r. przez Gdańską Stocznnię „Wisła” na zamówienie Żeglugi Gdańskiej. Projekt statku został wykonany w Zakładzie Konstrukcji Okrętów Instytutu Okrętowego Politechniki Gdańskiej (główny konstruktor doc. dr Stefan Wewiórski).

Jest to jednostka typu dziennego, nie posiadająca kabin sypialnych (oprócz pomieszczeń załogi stałej), ma natomiast niezbędne dla tego typu statku pomieszczenia rekreacyjne. Statek przeznaczony jest do odbywania kilkugodzinnych lub jednodniowych rejsów rekreacyjnych o charakterze turystyczno-wycieczkowym w rejonach morskich wód przybrzeżnych. Obecnie pełni on służbę pod banderą Żeglugi Gdańskiej przewożąc w sezonie nawigacyjnym liczne wycieczki wczasowiczów, turystów oraz mieszkańców Trójmiasta.

Po „Mazowszu”, m/s „Halka” jest drugim pod względem wielkości nowoczesnym statkiem naszej białej floty.

Główne wymiary i dane techniczne m/s „Halka”:

Pojemność – 400 BRT

Długość całkowita – 45,17 m

Szerokość maksymalna – 8,56 m

Zanurzenie – 2,40 m

Szybkość eksploatacyjna – 14 węzłów

Napęd – 2 silniki wysokoprężne o mocy 560 KM każdy

Miejsc siedzących w pomieszczeniach zamkniętych – 330

Miejsc siedzących na pokładzie słonecznym – 140

Jednorazowa zdolność przewozowa – w bliższych rejsach 500 osób, w dalszych – 350.

Wielkość statku wynika ze ściśle określonych założeń programowych, które zdeterminowane były głównie wymiarami mniejszych portów na naszym wybrzeżu (Ustka, Kołobrzeg i inne). W związku z tym ustalono długość statku 45–47 m, która zapewnia możliwość swobodnego manewrowania w basenach wyżej wspomnianych portów.

Na przykładzie zrealizowanego statku wydaje się, że został w pełni osiągnięty postulat dobrej funkcji wewnętrznej i estetyki wyglądu, a standard jego wyposażenia utrzymany jest na poziomie aktualnie budowanych statków tego rodzaju w innych krajach europejskich.

Plan statku jest prosty, przejrzysty, poszczególne zespoły pomieszczeń są zrejonizowane w zależności od ich przeznaczenia, co zapewnia dobrą funkcję wewnętrzną. Statek ma dwie kondygnacje, na których grupują się wszystkie pomieszcze-

nia zamknięte, oraz częściowo zabudowany pokład słoneczny z odpowiednio rozmieszczonym sprzętem ratunkowym.

Na pokładzie głównym w części dziobowej usytuowany jest salon główny na 140 osób z barem i kręgiem tanecznym.

W części rufowej tego pokładu umieszczona jest weranda posiadająca 54 miejsca siedzące, do której prowadzą z hallu dwa przejścia podcieniowe po obu burtach. Hall wraz z blokiem sanitarnym umieszczony jest centralnie na śródkręciu pomiędzy salonem głównym a werandą rufową.

W hallu znajduje się główne wejście na statek, umieszczone w ścianach zewnętrznych na obu burtach.

Na pokładzie słonecznym w części przedniej znajduje się nadbudówka zawierająca pomieszczenie oficerskie, kabinę nawigacyjną, radiową oraz sterownię. Pozostała część pokładu słonecznego przeznaczona jest dla pasażerów.

Pod pokładem głównym w części dziobowej usytuowany jest salon dolny na 45 miejsc, który jest połączony z salonem głównym otwartą klatką schodową, tworząc z nim jedną całość.

W części środkowej pokładu dolnego znajduje się salon-bufet na 70 miejsc z barem i zapleczem.

Część rufową pokładu dolnego, poza siłownią, zajmują pomieszczenia mieszkalne załogi stałej wraz z kuchnią i jadalnią.

Na prawej burcie pod podcieniem pokładu głównego znajduje się kabina pierwszej pomocy z niezależnym punktem sanitarnym oraz z wyjściem bezpośrednio na pokład.

Architektura pomieszczeń pasażerskich

Wszystkie wnętrza rekreacyjne zarówno na pokładzie głównym, jak i dolnym utrzymane są w jednakowym charakterze, na poziomie średniego komfortu, który jest powszechnie stosowany na statkach tej klasy. Do wyposażenia tych wnętrz zastosowano przeważnie materiały z tworzyw sztucznych o jasnych odcieniach kolorów pastelowych.

Ściany wykonane są ze sklejki wodoodpornej oklejonej tkaniną obiciową z tworzywa sztucznego.

Sufity wykonane są we wszystkich pomieszczeniach z arkuszy sklejki o regularnych podziałach, w kolorze białym.

Podłogi na górnym pokładzie w salonie, hallu i na werandzie wykonane są z płytek PCW w kolorze szarym i jasnobrązowym na podkładzie z masy „centeks”. W salonie-barze i salonie dolnym podłogi wykonane są z winileum koloru zielonego i brązowego, naklejonego na płytę stolarską, która stanowi konstrukcję podłogi.

Jako jednostka prototypowa m/s „Halka” jest udanym statkiem, odpowiadającym całkowicie wymogom współczesnego użytkownika.

Kilka uwag o sylwetce statku

Narzucony sztywny program oraz gabaryty statku uniemożliwiły pełną swobodę w poszukiwaniu formy zewnętrznej. Sylwetka statku wynika raczej z funkcji wewnętrznej oraz z szeregu różnych przepisów, jak również ze względów konstrukcyjnych. Niemniej jednak wydaje się, iż projektanci właściwie powiązali wszystkie problemy, zamknięte ostatecznie w nowoczesnej i estetycznej formie pływającego od dwóch lat statku przybrzeżnego m/s „Halka”.

1, 2

Projekt sylwetki statku

3

Rzut pokładu słonecznego

4

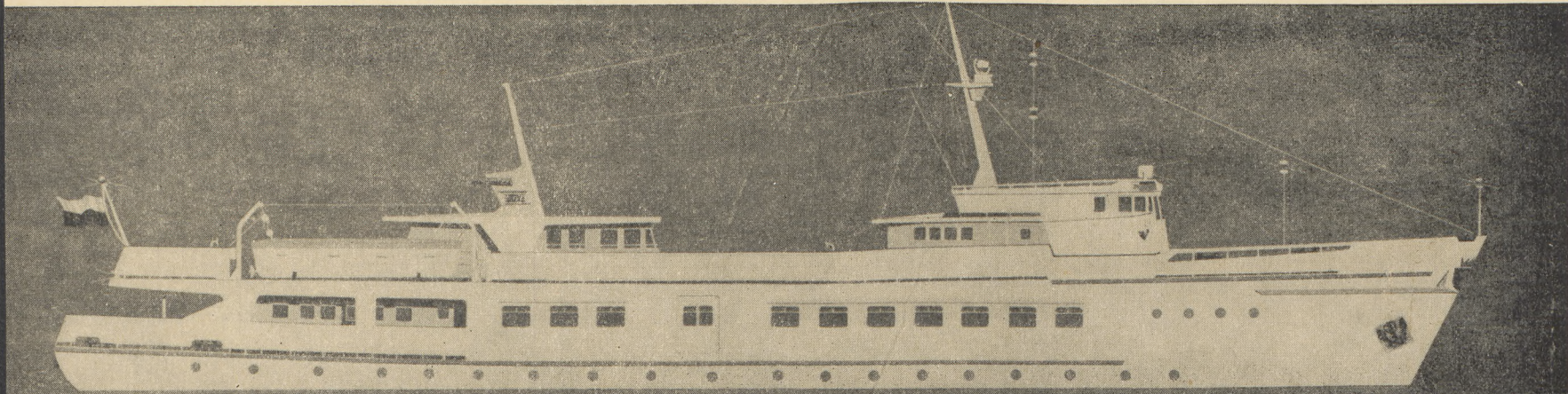
Rzut pokładu głównego

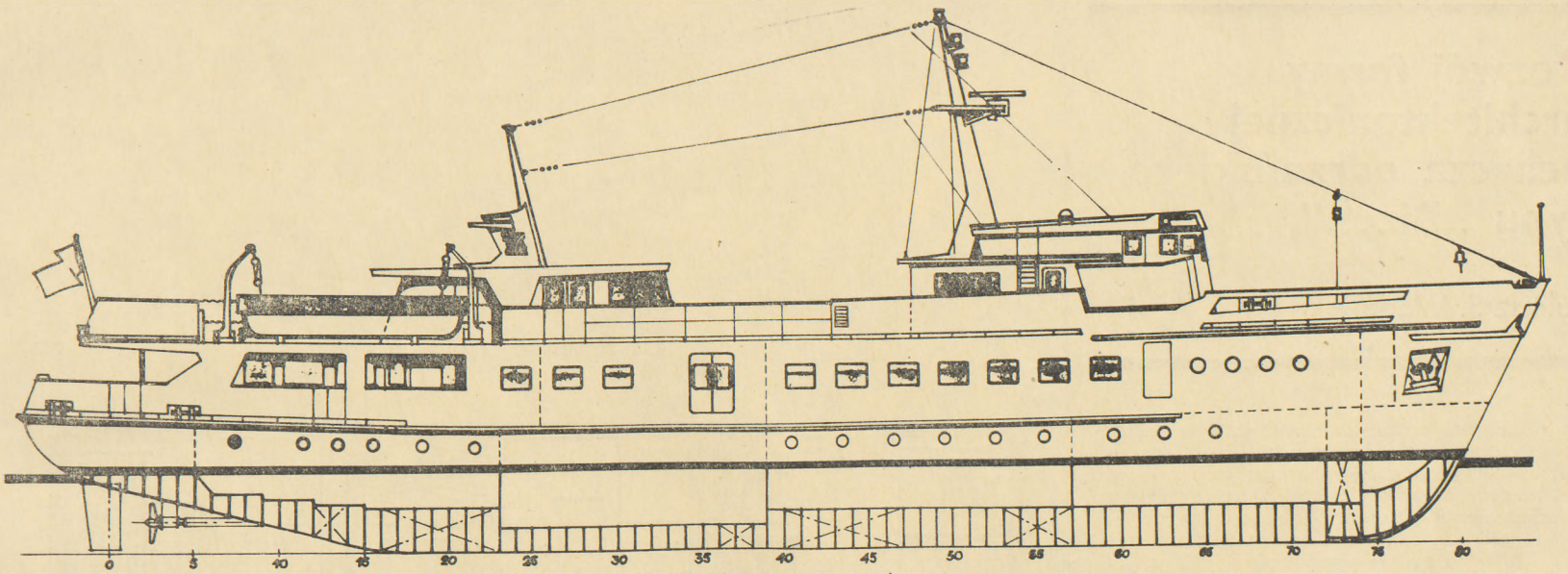
5

Rzut pokładu dolnego

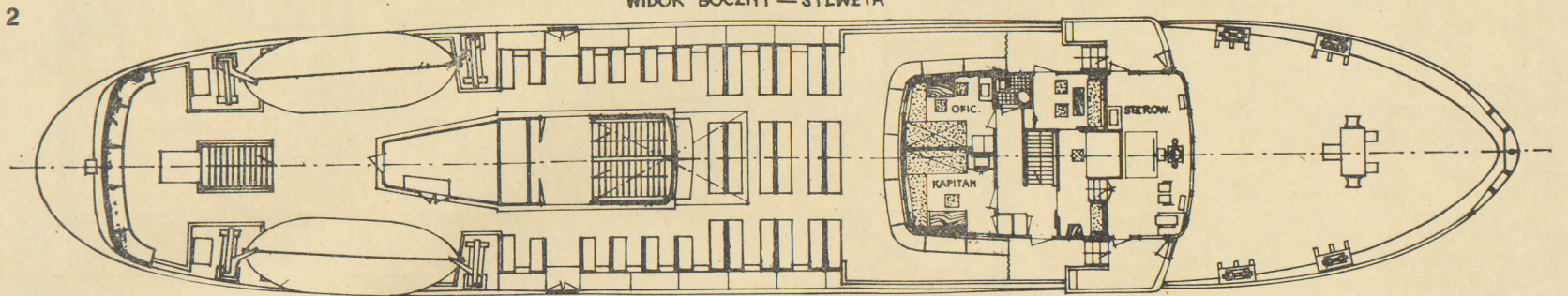
6

Widok boczny zrealizowanego statku

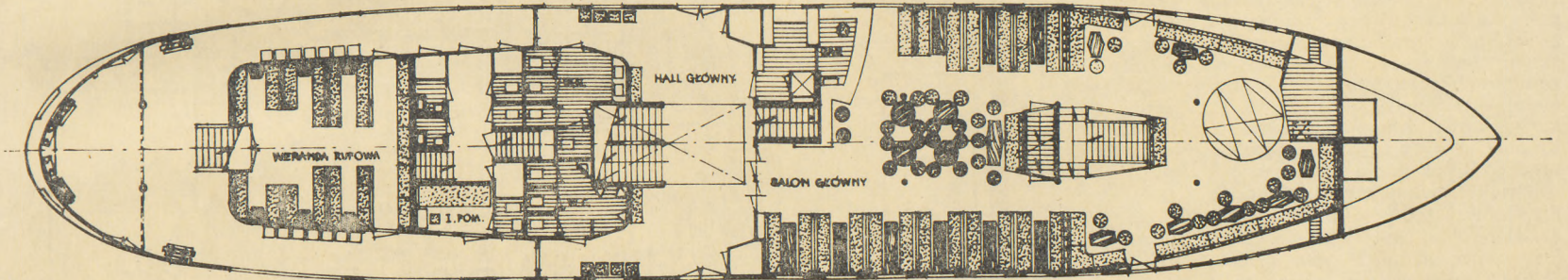




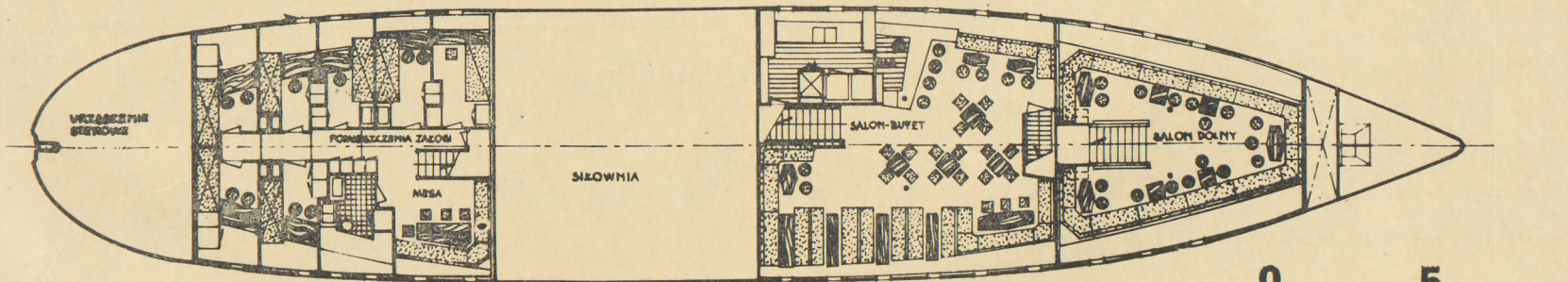
WIDOK BOCZNY — SYLWETA



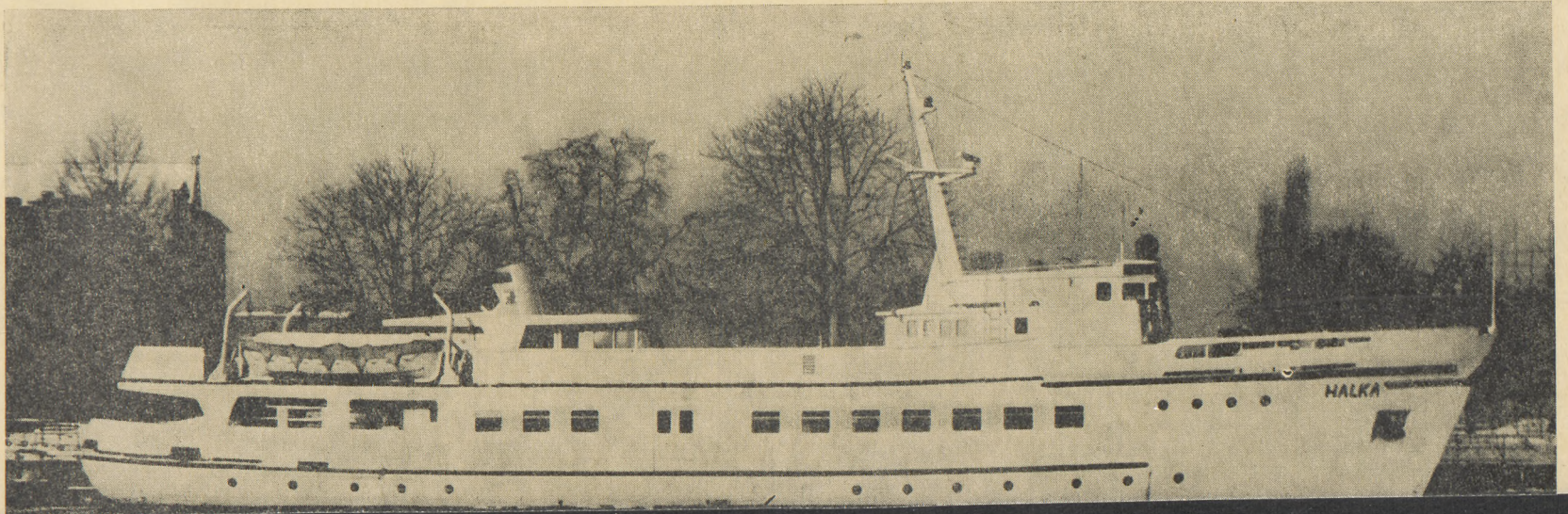
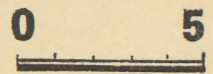
PRZEKRÓJ POZIOMY Z WIDOKIEM NA POKŁAD SŁONECZNY



PRZEKRÓJ POZIOMY POKŁADU GŁÓWNEGO



PRZEKRÓJ POZIOMY POKŁADU DOLNEGO



Rozwój formy architektonicznej pchacza odrzańskiego typu „Bizon”

Juliusz S. Wadowski

Projektowanie architektoniczne statków śródlądowych pasażerskich w zasadzie nie budzi już sprzeciwów. Sprawa ta natomiast ciągle jeszcze jest niedoceniana, gdy chodzi o statki towarowe i techniczne. A przecież buduje się ich najwięcej i jeśli nie będą starannie opracowywane, jeśli ich forma będzie przypadkowa, jeśli ich kolorystyka będzie jedynie wynikiem zarządzeń administracyjnych lub osobistych gustów kapitanów – a tak bywa bardzo często – zeszpecą nam krajobraz sąsiadujący z naszymi drogami wodnymi.

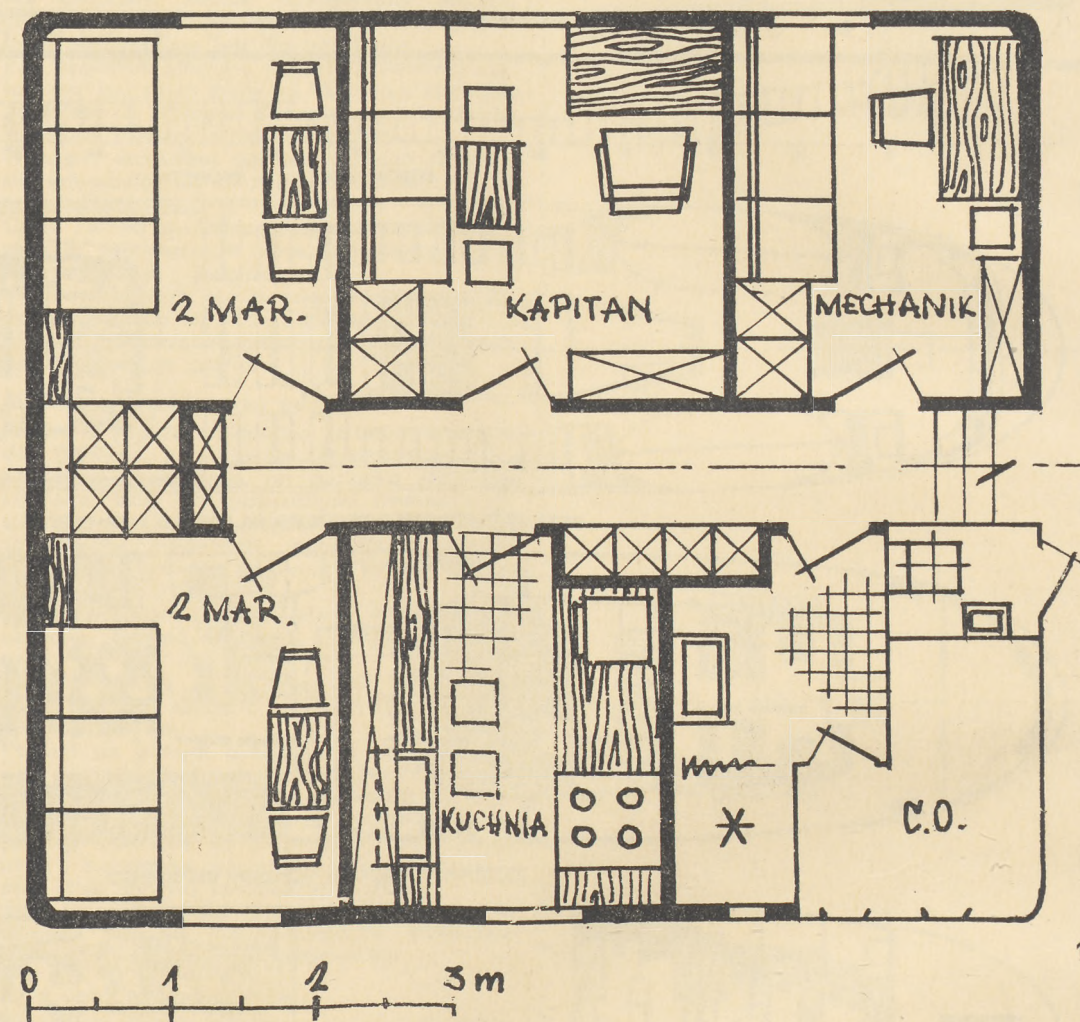
Projektowanie architektoniczne statków tego typu nie należy do czynności najłatwiejszych. Pchacz jest przepelniony różnymi mechanizmami tak wewnątrz, jak i na pokładzie. Mechanizmy i urządzenia pokładowe są przeważnie duże i najczęściej mało estetyczne. Przy tym nagromadzenie tych elementów na pokładzie stwarza dodatkowo problemy z dziedziny bhp. Tak więc powstaje konieczność wyeksponowania urządzeń pokładowych dla potrzeb załogi, przy jednoczesnym odwróceniu od nich uwagi widza. Udaje się to przy zastosowaniu specjalnego systemu malowania pokładu, ostrzegającego załogę przed kontaktem z niebezpiecznymi urządzeniami, natomiast bryła statku powinna być tak skomponowana, aby od zewnątrz jej forma odwracała uwagę widza od mniej estetycznych elementów. Tak ważny dla statku wyraz dynamiczny sprowadza się tu do dynamiki siły (przy dużej mocy, a ograniczonej prędkości), co udaje się uzyskać głównie dzięki spiętrzeniu mas w części dziobowej.

Przykładem działalności architekta w dziedzinie projektowania statków śródlądowych towarowych jest pchacz odrzański typu „Bizon”.

„Bizon” powstał jako pchacz przeznaczony do współpracy w zestawie z dwiema barkami o nośności 600 t każda.

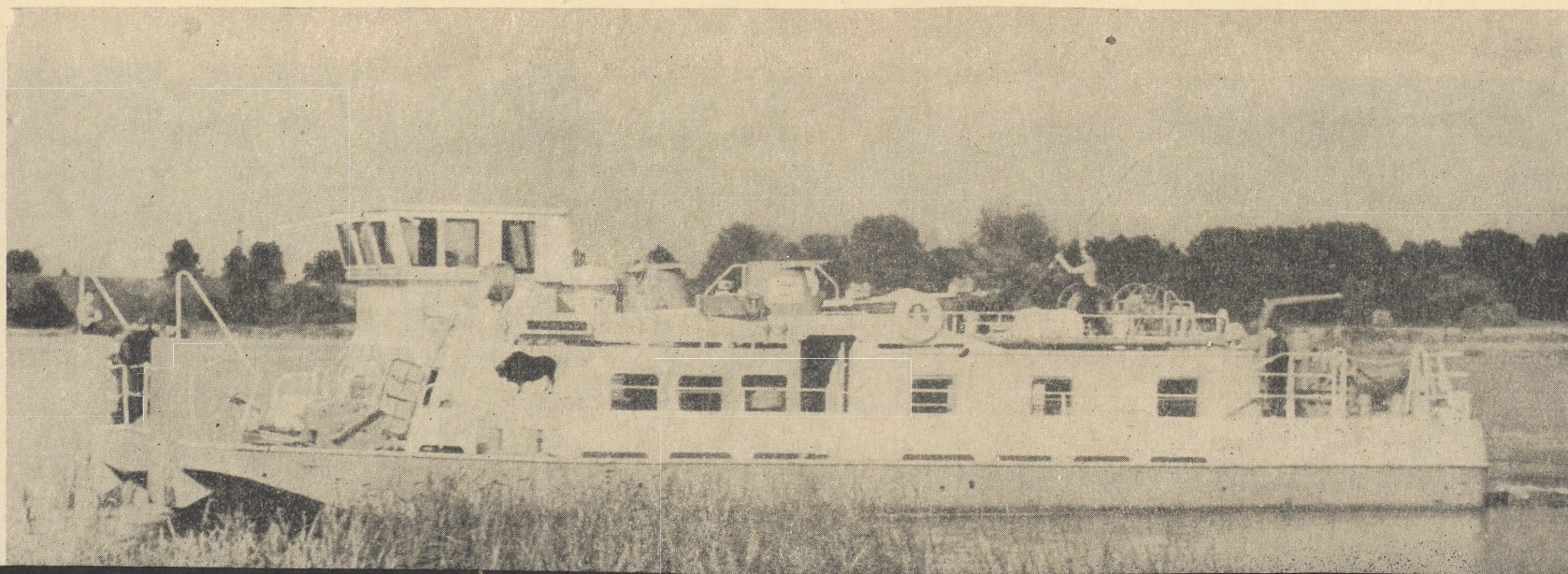
„Bizon” I ma dwa silniki po 160 KM. Pod względem architektonicznym nie jest dopracowany. Zarówno jego bryła, jak i kolorystyka pozostawiają wiele do życzenia. W dużej mierze zaważył na takiej sytuacji fakt, że pchacze były wówczas jeszcze w Polsce nowością techniczną i zasady kompozycji ich bryły znajdowały się w fazie eksperymentu (rys. 3 i 6).

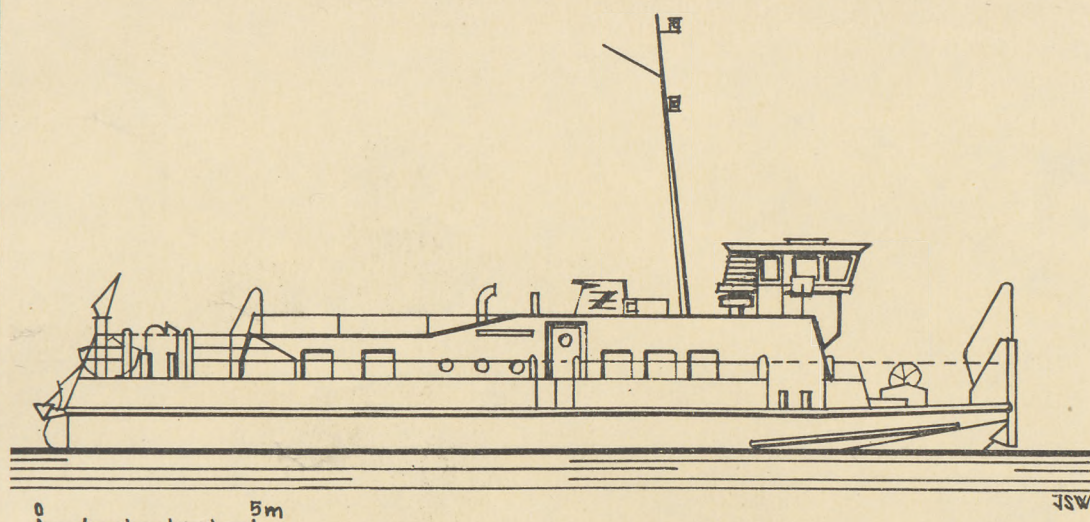
Konieczność modernizacji technicznej omawianego typu statku (m. in. zwiększenie mocy do 2x200 KM) pozwoliła na jednoczesne staranniej-



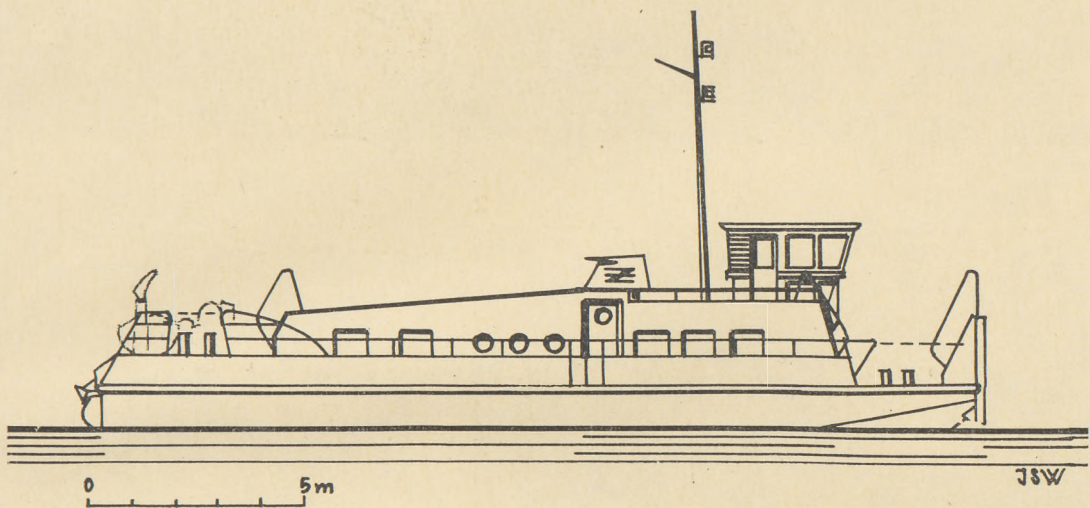
1

2

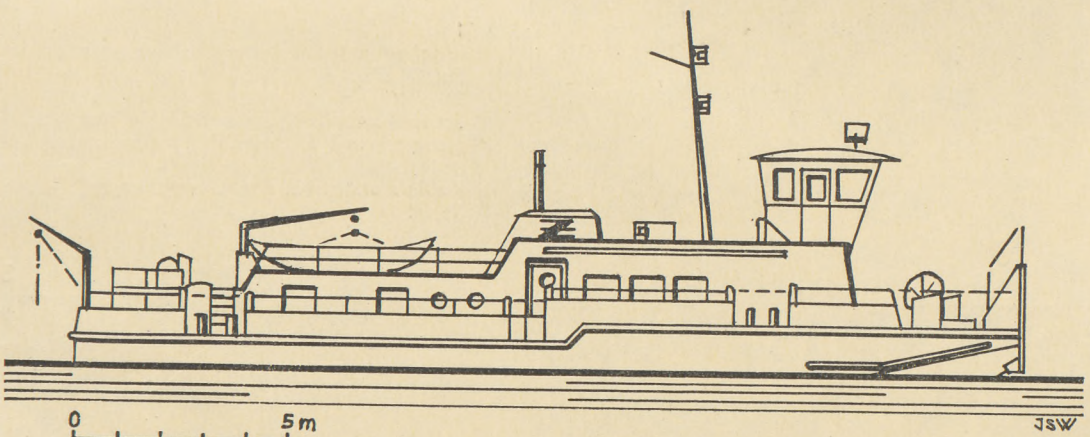




3

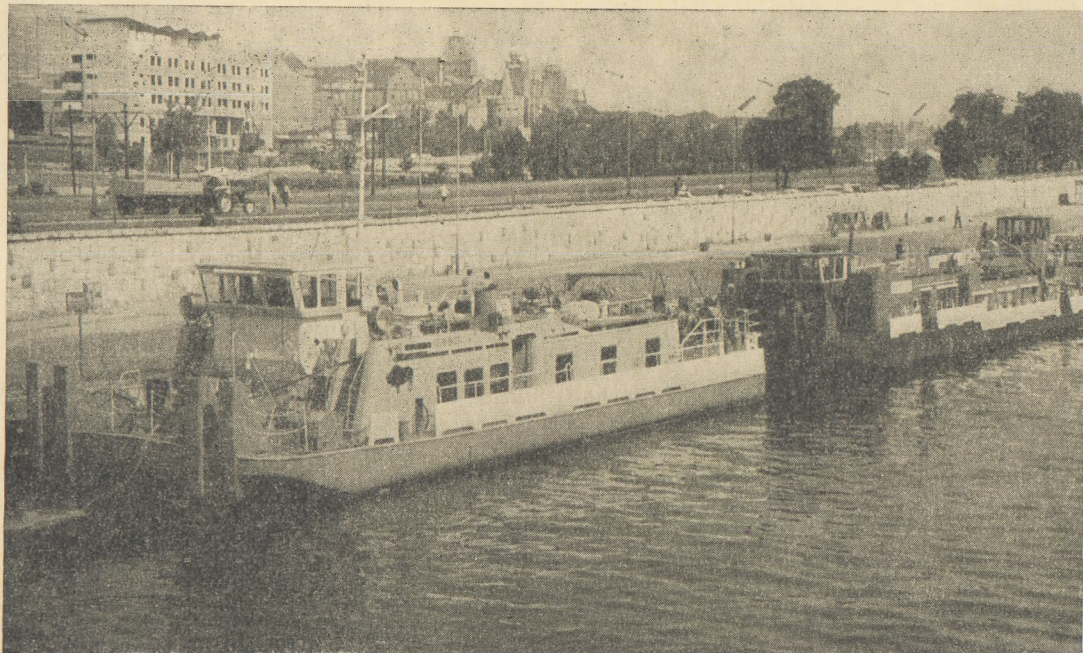


4



5

6



szere opracowanie jego architektury. Tak powstał „Bizon” II, który wszedł do eksploatacji w 1968 r. (rys. 2, 4 i 6). Odznacza się on bardziej zwartą i konsekwentnie zaprojektowaną bryłą. Ciągły pokład pozwolił na uniknięcie uskoku na śródokręciu. Duża sterówka z opuszczaną górną częścią (a nie całą opuszczaną, jak poprzednio) przyjęła nowocześniejszą formę. Kolorystyka odbiegająca od tradycji nie tylko uczyniła tę jednostkę przyjemniejszą dla oka obserwatora, lecz także uwzględniła wymagania bhp. Kadłub został pomalowany w kolorze ciemnoszarym, nadburcia w kolorze kości słoniowej, pokładówka jest bezowa. Dwa ostatnie kolory powtarzają się w sterówce. Pokład jasnoszary, mechanizmy na pokładach ciemnoszarych obrzeżone żółtymi pasami. Żółte pasy wyznaczają również strefy niebezpieczne.

Dalszym rozwinięciem jest „Bizon” III (rys. 5), który wszedł do eksploatacji w 1969 r. Jego bryła jest bardziej zwarta m. in. dzięki skróceniu kadłuba. Ma on sterówkę o bardzo dobrej widoczności, umożliwiającą sternikowi swobodną obserwację nie tylko trasy, ale i manewrów na pokładzie. Przyczyni się do tego w dużym stopniu przeszklenie dolnej części sterówki oraz wolno stojący pulpit w kształcie litery U, dający możliwość obsługi wszystkich manipulatorów i obserwacji wszystkich wskaźników przez jednego człowieka, bez opuszczania przez niego fotela. Pomieszczenia mieszkalne zarówno na „Bizonie” II, jak i na „Bizonie” III są jednakowe. Zostały zaprojektowane na 6 osób załogi: kapitana, mechanika i 4 marynarzy. Dla kapitana i mechanika przewidziano kabiny indywidualne, a dla marynarzy dwuosobowe. Cały blok mieszkalny zawieszony jest w kadłubie niezależnie, na amortyzatorach, w celu wytlumienia drgań (rys. 1).

Niektóre dane charakterystyczne pchacza „Bizon” II:

Długość całkowita	22,65 m
Szerokość całkowita	8,09 m
Zanurzenie	1,10 m
Wysokość nierozbieralna nad lustrem wody	4,00 m
Prędkość maksymalna z zestawem	10,5 km/h
Moc silników głównych	2×200 KM
Załoga	6 osób

Główny projektant: mgr inż. Janusz Perski.
Projektant architektury: arch. Juliusz S. Wadowski.
Projekt wykonano w Biurze Projektów i Studiów Taboru Rzecznego we Wrocławiu, Pracownia NP-2.

1 Rzut pomieszczeń załogi na pchaczach „Bizon” II i III

2 Pchacz odrzański „Bizon” II. Fot. Janusz Perski

3 „Bizon” I

4 „Bizon” II

5 „Bizon” III

Na pierwszym planie „Bizon” II, za nim „Bizon” I z opuszczoną sterówką. Fot. Janusz Perski

Problemy wzornictwa przemysłowego w przemyśle okrętowym

Alina Ignatowicz

Z różnorodności problemów składających się na proces projektowania statku, na pierwszy plan wysuwają się zagadnienia eksploatacyjne i bezpieczeństwa pracy, jednakże coraz większej wagi nabierają również zagadnienia humanizacji życia i pracy załóg pływających. Okres ostatnich trzydziestu lat charakteryzuje się znaczną poprawą warunków bytowych załóg, zarówno pod względem bhp, jak i estetyki miejsca pracy.

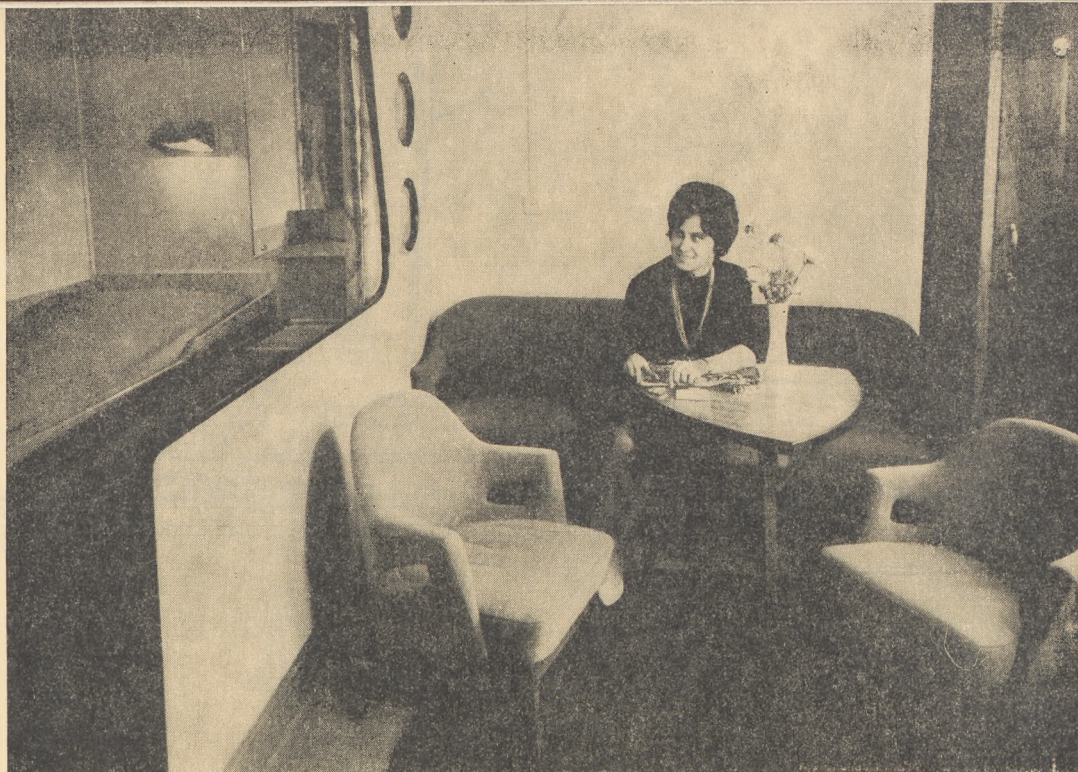
Specyfika budowy okrętu, tak różna od specyfiki budownictwa lądowego, musi być dostosowana do warunków długotrwałego przebywania załogi na statku, który spełnia funkcje domu, miejsca pracy i wypoczynku. Racjonalne rozwiązanie tego problemu jest znacznie trudniejsze na statku niż w budownictwie lądowym.

Istnieją zasadnicze różnice w trybie życia na lądzie i na morzu. Długi okres przebywania na statku, mała przestrzeń do poruszania się, monotonia otoczenia, niezmiennie ten sam zespół ludzi – to czynniki kształtujące nastroje załogi, konflikty i warunki pracy. Czynniki te wymagają dokładnej analizy i takiego projektowania architektonicznego, aby warunki bytu zapewnione poprzez właściwe rozplanowanie wnętrz, wyposażenie pomieszczeń mieszkalnych i rekreacyjnych, częściowo rekompensowały żwężony na statku zakres doznań w porównaniu z różnorodnością i zmiennością wrażeń życia na lądzie.

Na prace projektowe z zakresu wnętrz okrętowych, które powinny przede wszystkim uwzględniać aspekt wygody użytkowników, ma wpływ wiele różnych ograniczeń. Wzdłużny kształt kadłuba, obłoc ścian bocznych, rozmieszczenie maszynowni i ładowni uzależniają usytuowanie rejonów mieszkalnych. Podział przestrzeni statku na właściwe rejony funkcjonalne decyduje o jego zaletach użytkowych. Wartość rejonu rozpatrywana z punktu widzenia wygody związana jest z ruchem kołysania statku wzdłużnym, a przede wszystkim bocznym.

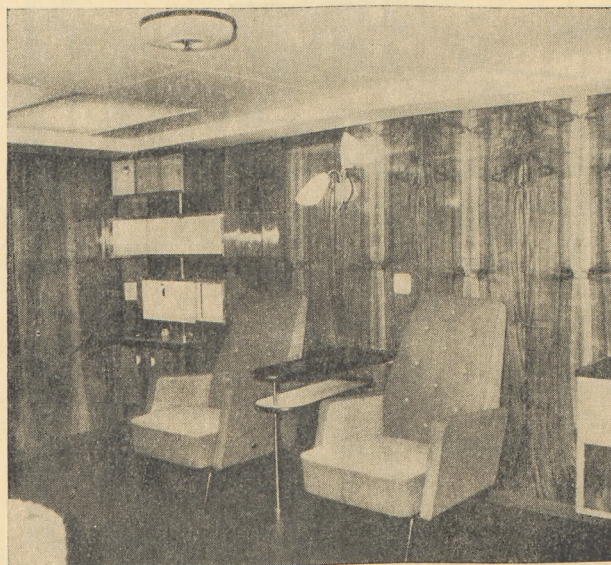
Wygodniejsze dla użytkownika są pomieszczenia sytuowane w nadbudówkach, zwłaszcza na śródokręciu, gdzie ruch kołysania statku jest stosunkowo najmniej wyczuwalny. Ze względu na większy dostęp do światła naturalnego, pomieszczenia mieszkalne sytuowane są w traktach bocznych nadbudów statku, natomiast trakty środkowe wykorzystywane są na szyb maszynowy, klatki schodowe i korytarze. Ze względów bezpieczeństwa konieczne jest zapewnienie szybkiej ewakuacji ludzi i dlatego wyjścia na pokład rozplanowane są symetrycznie, umożliwiając dojście do łodzi ratunkowych umieszczonych na obu burtach. Współczesny statek zbliżony jest do hotelu, wnętrza okrętowe mają jednak pewne cechy różniące je zasadniczo od wnętrz mieszkalnych na lądzie. Krzywizny pokładów i burt, małe okna, okrągłe lub prostokątne, zmniejszone gabaryty przestrzenne zmuszające do maksymalnego wykorzystania każdego centymetra powierzchni, są istotnymi czynnikami tworzącymi charakter wnętrza. Pomijając problemy związane z rozplanowaniem pomieszczeń służbowych (mostek kapitański, radiokabina, biura) i gospodarczych (kuchnie, kredensy, pralnie, magazyny), zasadniczą przestrzeń mieszkalną na statkach handlowych dzielimy na pomieszczenia mieszkalne załogi i pomieszczenia rekreacyjne. Przez okres szeregu miesięcy powinny one spełniać funkcjonalną rolę domu, zapewnić załodze możliwość atrakcyjnego wypoczynku i rozrywki (asortyment rozrywek dla marynarzy jest stosunkowo niewielki – lektura, gry w szachy czy karty, filmy wyświetlane przeważnie dwa razy w tygodniu).

W tworzeniu charakteru wnętrza istotną rolę odgrywają czynniki wykończenia materiałowego, ko-



1

2

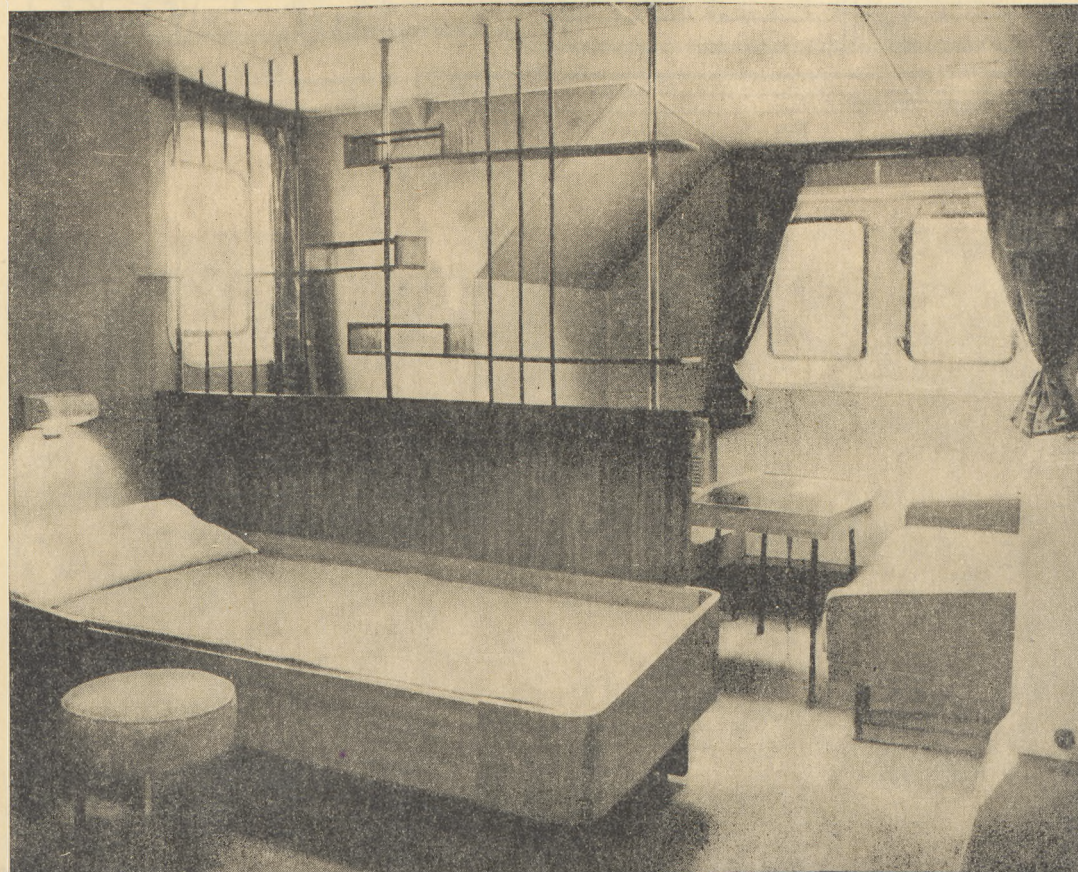


1 Wnętrze jednoosobowej kabiny pasażerskiej. Fot. E. Pepliński

2 Salon kapitański. Typowy kinkiet jest plastycznym i funkcjonalnym dysonansem

3 Kabina armatora. Fot. „Fotoplastyka” – Sopot

3



lorystyki, światła, rozplanowania oraz kształtu mebli i drobnych elementów wyposażenia. Wystrój plastyczny musi być organicznie związany z ogólną koncepcją architektoniczną, powinien tworzyć nastrój sprzyjający wypoczynkowi, a przez bogatą gamę różnorodnych kolorów, faktur i akcentów plastycznych nie powinien stwarzać wrażenia monotonii.

Podstawowym elementem wyposażenia wnętrza jest mebel okrętowy. Konieczność dostosowania mebli do różnorodnych usytuowań, do obfoci pokładów i krzywizn ścian burtowych ma wpływ na jego kształt i konstrukcję. Ciągłe drgania maszyny wyczuwalne na całym statku powodują drgania wszystkich elementów wyposażenia, które wymagają właściwego opracowania konstrukcyjnego, zarówno ze względu na powodowany hałas, jak i możliwość zniszczenia. Silne przechyły statku, dochodzące w czasie pogody sztormowej do 35-40 stopni, zmuszają do stałego mocowania mebli do ścian lub pokładu oraz narzucają takie opracowanie kształtu, aby wykluczyć możliwość kaleczenia ciała wystającymi krawędziami.

Ograniczona przestrzeń poszczególnych kabin zmusza do stosowania mebli o niewielkich gabarytach, kosztem wygody i użyteczności. Na przykład wyniki ankiet przeprowadzonych wśród załogi m/s „Oliwa” wykazują, że pojemność szaf jest zbyt mała w stosunku do potrzeb marynarza przebywającego na statku przez ok. 50 dni, mimo że gabaryt szaf jest zgodny z obowiązującymi normami.

Wobec niewielkiej przestrzeni dwuosobowych kabin załogowych (oficerowie zajmują przeważnie kabiny pojedyncze) istotnym czynnikiem jest psychologiczne oddziaływanie wnętrza poprzez kolorystykę pomieszczeń, akcenty plastyczne. Stosowane elementy dekoracyjne, jak malarstwo ścienne, obrazy, grafiki, powinny być starannie dobrane zarówno pod względem tematu, jak i techniki wykonania. Kształt i gabaryty detalu architektonicznego muszą być dostosowane do oglądania z niewielkiej odległości, a wykonawstwo musi być na wysokim poziomie.

Różnorodność kolorystyki wykończenia poszczególnych pomieszczeń zarówno wykładzinami ściennymi (unilam, płyty pilśniowe, linkrusta), jak i materiałami tapicerskimi, byłaby jednym z elementów kontrastujących z monotonią otaczającego pejzażu. Niestety, wymagania przepisów bhp, przeciwpożarowych i antykorozyjnych ograniczają zakres stosowanych materiałów, a tym samym – możliwości stosowania szerokiego asortymentu materiałów wyposażeniowych. Często względy ekonomii produkcji i organizacji prac konserwatorskich kolidują z humanistycznymi założeniami projektowymi. Na przykład większość załóg wypowiada się za różnorodnością kolorystyki wykończenia pomieszczeń, co utrudnia proces organizacji produkcji.

Istotną rolę w procesie koordynacji prac projektowych oraz przesłanek ekonomicznych ma wzornictwo przemysłowe, które jako wykładnik potrzeb z zakresu kultury plastycznej i postępu technicznego, powinno być głównym czynnikiem inicjującym zagadnienia humanizacji życia i pracy załóg pływających.

Centralny Ośrodek Konstrukcyjno-Badawczy Przemysłu Okrętowego zatrudnia kilkunastu inżynierów architektów, absolwentów Politechniki Gdańskiej, i kilkunastu architektów – artystów plastyków, absolwentów Państwowej Wyższej Szkoły Sztuk Plastycznych. Zadaniem ich jest opracowanie projektu architektonicznego statku, wnętrza okrętowych i elementów wyposażenia, wykonywanie zarówno dokumentacji konstrukcyjnej, jak i projektów koncepcyjnych na poszczególne statki.

Podstawą prawną rozwoju wzornictwa przemysłowego w przemyśle okrętowym są zarządzenia Ministerstwa Przemysłu Ciężkiego i Zjednoczenia Przemysłu Okrętowego z 1961 r. w sprawie podniesienia poziomu estetyki produkowanych wyrobów. Zalecają one tworzenie w wiodących biurach konstrukcyjnych komórek wzornictwa przemysłowego i postulują szeroki zakres współpracy plastyków z technikami – konstruktorami opracowującymi projekty mebli, galanterii, a również mechanizmów maszyn i urządzeń.

Ruch wzornictwa przemysłowego w przemyśle okrętowym znajduje coraz większe zrozumienie w środowisku technicznym. Dziś już nikt nie neguje potrzeby zatrudniania architektów i plastyków przy projektowaniu sylwetki statku, układu funk-

cjonalnego wnętrza, mebli czy drobnych elementów wyposażenia. Współpraca projektantów z konstruktorami i technologami ma już w tym zakresie dorobek, tradycję, ustalony tryb i roboczy zakres pracy. Dowodem wzrostu rangi zagadnień wzornictwa przemysłowego i jego wpływu na jakość wyrobów są zarządzenia Ministerstwa Przemysłu Ciężkiego odnośnie do zagadnień wzornictwa przemysłowego i ergonometrii.

Jednak praktyczne stosowanie zasad wzornictwa przemysłowego w pracach projektowych napotyka jeszcze na duże trudności. Przy założeniu, że podstawowym walorem elementów wyposażenia statku powinno być maksymalne dostosowanie go do różnorodnych psychofizycznych potrzeb człowieka, do prawidłowego projektowania wyposażenia niezbędne jest wykonanie wielu prac naukowo-badawczych, zwłaszcza z zakresu psychologii inżynierskiej.

W odniesieniu do gospodarki morskiej prace badawcze z tej dziedziny są w stadium początkowym. Nawet badania prototypów ograniczają się do określenia parametrów technicznych, nie uwzględniając szerokiego zakresu badań użytkowania wyposażenia statku przez człowieka. Projektanci mogą korzystać jedynie z nielicznej literatury i opracowań placówek naukowo-badawczych (Instytut Wzornictwa Przemysłowego, Centralny Instytut Ochrony Pracy), których opracowania z zakresu np. układów sygnalizacyjnych i sterowniczych mogą być częściowo wykorzystywane przez analogię warunków eksploatacji morskiej i lądowej. Istnieje jednak szereg dziedzin wiedzy i pracy typowej dla specyfiki morskiej, które wymagają oddzielnych badań eksperymentalnych w naturalnym środowisku morskim. Do dziedzin takich z pewnością należeć będzie przetwórstwo rybne, jak też analiza prac w zakresie rejonu dowodzenia. Coraz większa automatyzacja wymaga szczegółowej analizy warsztatu pracy nie tylko z punktu widzenia techniki, ale również możliwości percepcyjnych i ruchowych człowieka, oddziaływań psychologicznych i estetycznych otoczenia.

Warunkiem właściwego traktowania procesu projektowania oraz kryterium jakości i nowoczesności wyposażenia statku w aspekcie wzornictwa przemysłowego jest zapewnienie projektantom dopływu informacji z zaplecza analityczno-badawczego z zakresu psychologii inżynierskiej, jak również zapewnienie kompleksowości procesu projektowania i to zarówno w sensie współpracy różnych specjalistów, jak i właściwego trybu wykonywania projektu. Etapy pracy projektanta przemysłowego współpracującego w zespole powinny obejmować wszystkie fazy projektu: od założeń, poprzez szkice wstępne, modelowanie, wykonanie dokumentacji formy plastycznej, często wykonanie wzorca w skali 1:1 łącznie z niezbędnymi szkicami kolorystycznymi lub próbkami wykończenia powierzchni – aż do uzgodnień w trakcie wykonywanej przez zakłady dokumentacji roboczej i odbioru prototypu. Niestety, czas upływający od powstania założeń projektowych do wykonania prototypu trwa nieraz kilka lat, zwłaszcza przy takich wyrobach, jak mechanizmy czy urządzenia (przy elementach z tworzyw sztucznych okres ten sięga również dwóch lat). Projektant-plastyk, który wykonał dokumentację projektową, często traci kontakt z producentem, nie orientując się, jakie zmiany zostały wniesione do jego koncepcji. Paradoksalnie, okres przeznaczony na wykonanie dokumentacji roboczej jest stosunkowo krótki i czasami nie pozwala zakładom na konsultowanie z projektantem dokumentacji roboczej, a nawet fazy prototypowej. Wpływa na to również obawa producenta przed koniecznością nanoszenia poprawek lub zmian.

Wskutek tego projektant często dowiaduje się o wykonaniu wyrobu wówczas, gdy jest on oddany do eksploatacji i znajduje się na statku. Rzuca to często na jakość produkcji i zmniejsza estetykę elementów.

Dla uzyskania w pełni nowoczesnego elementu konieczna jest stała współpraca projektanta form przemysłowych z konstruktorem-technikiem i to we wszystkich fazach przygotowania produkcji przemysłowej. Realizacja zasad kompleksowego opracowania projektu poprzez włączanie projektantów form przemysłowych bezpośrednio do zespołów konstrukcyjnych wymaga zwiększenia liczby etatów. Zjednoczenie Przemysłu Okrętowego kooperuje z ok. 700 zakładami, rozmieszczonymi na terenie całego kraju. Kilkanaście zakładów kooperacji wewnętrznej jest rozrzuco-

nych na terenie czterech województw. Niektóre z nich mają własne rozbudowane biura konstrukcyjne, inne wykonują wyroby projektowane w COKB. Wobec bardzo dużego asortymentu elementów wyposażenia produkowanych przez zakłady, koordynacja prac projektowych w zakresie opiniowania i czynnej współpracy przy wykonywaniu projektu jest zadaniem bardzo trudnym, wymaga częstych wyjazdów i licznej korespondencji. Częściowe rozwiązanie tego problemu mogłoby nastąpić w drodze etatowego zatrudnienia projektantów przez zakłady kooperacji wewnętrznej, co wpłynęłoby korzystnie na poprawę jakości produkowanych wyrobów.

Czynnik estetyki w pracach produkcyjnych jest często niedoceniany lub celowo pomijany, jako powodujący zakłócenia toku produkcyjnego, np. w wypadku konieczności poprawy stosowanego tworzywa lub technologii wykończenia powierzchni.

Specyfika wnętrza okrętowych wymaga projektowania i produkowania prawie całkowitego asortymentu elementów przeznaczonych dla potrzeb przemysłu okrętowego, pozwalając na stosowanie zaledwie niewielkiego zakresu materiałów wykończeniowych produkowanych jednocześnie dla potrzeb gospodarki lądowej.

Wytępowanie właściwych tworzyw konstrukcyjnych uzależnione jest w znacznym stopniu od wielkości serii uruchamianych elementów. Na przykład dla producenta galanterii meblowej z tworzyw sztucznych opłacalna jest produkcja, gdy wielkość serii wynosi ok. 10 tys. sztuk. Wielkość zapotrzebowania w przemyśle okrętowym sięga nieraz zaledwie kilkuset sztuk, a wymagania antykorozyjne, zabezpieczenia przeciwpalnego i wytrzymałościowe, nie pozwalają na stosowanie elementu produkowanego dla potrzeb rynku krajowego. Uruchamianie produkcji napotyka wówczas na wiele trudności, a wykonanie prototypu jest na ogół finansowane ze środków Funduszu Postępu Technicznego i Ekonomicznego. Zakłady niechętnie wykonują na koszt własny prototypy elementów projektowanych przez COKB, uzasadniając to ryzykiem strat w wypadku niepomyślnych wyników prób eksploatacyjnych lub niezatwierdzenia wzorca przez armatora nawet wobec zadowalających wyników badań fizyko-mechanicznych. Dotyczy to przede wszystkim elementów z tworzyw sztucznych.

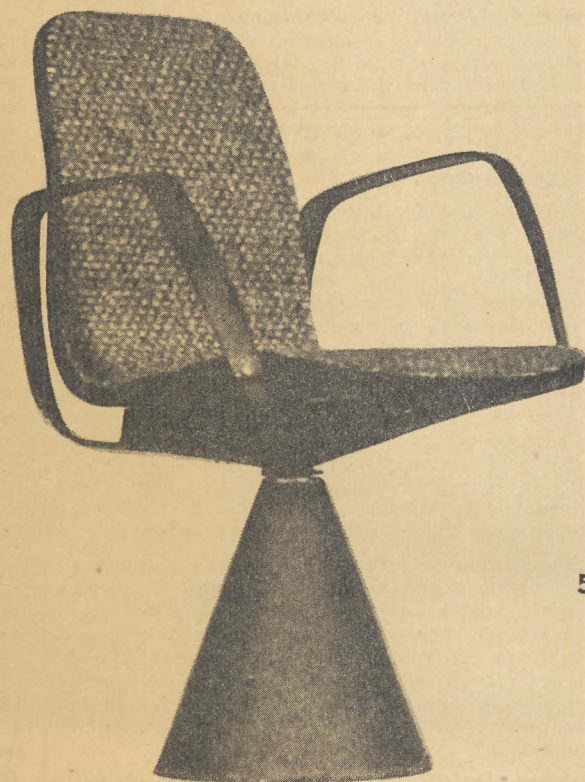
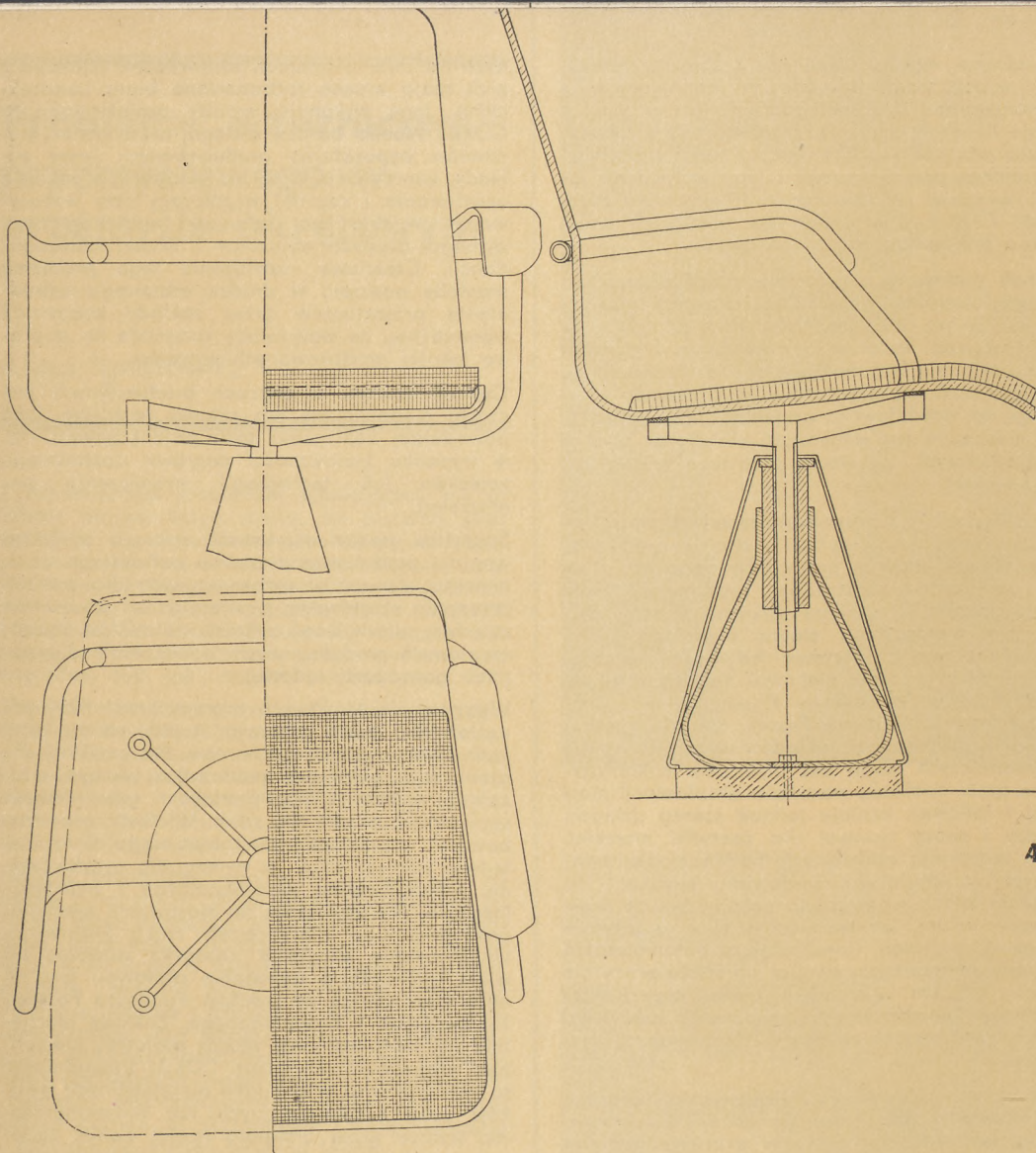
Projektanci plastycy zatrudnieni w COKB, a zajmujący się zagadnieniami form przemysłowych, współpracowali dotychczas z zakładami kooperującymi w zakresie opracowania modeli, galanterii meblowej, maszyn i urządzeń kuchennych, obudów urządzeń elektrycznych, włączali się do prac projektowych przy opracowaniu pulpistów sterowniczych, urządzeń kontroli i pomiarów.

Najszerze uwzględnienie zasad projektowania w aspekcie wymagań wzornictwa przemysłowego mają prace związane z projektowaniem mebla okrętowego. W ciągu ostatnich lat w dziale architektury w COKB, przeprowadzono szereg prac związanych z normalizacją i unifikacją mebli okrętowych, a dalsze prace zmierzają do powiększenia zakresu mebli typowych i maksymalnej unifikacji elementów i podzespołów. Dużą pomocą jest zorganizowana w Fabryce Mebli Okrętowych w Starogardzie Gdańskim prototypownia, w której istnieją realne możliwości wykonania prototypów mebli i elementów wyposażenia.

Wspomniane wyżej trudności – brak rozbudowanego zaplecza modelowo-prototypowego, brak zaplecza analityczno-badawczego, niewielu projektantów zajmujących się zagadnieniami form przemysłowych – z konieczności ograniczają zakres prac, powodując wycinkowe traktowanie zagadnień projektowych z zakresu maszyn i mechanizmów.

Jednakże popularyzacja zagadnień wzornictwa dociera do coraz szerszych kręgów konstruktorów i inżynierów zwracając ich uwagę na konieczność humanizacji konstruowanych maszyn i urządzeń technicznych. Obecnie coraz wyraźniej kształtuje się pogląd, że współpraca plastyków i inżynierów na odcinkach prac projektowych jest integralnym zagadnieniem w koordynacji wartości użytkowych, technicznych i estetycznych.

Dla dalszego prawidłowego rozwoju produkcji przemysłowej sprawa jakości ma zasadnicze znaczenie, interesy gospodarki narodowej wymagają traktowania wartości estetycznych na równi z parametrami techniczno-ekonomicznymi.



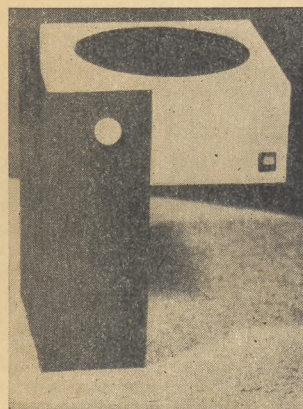
5

4

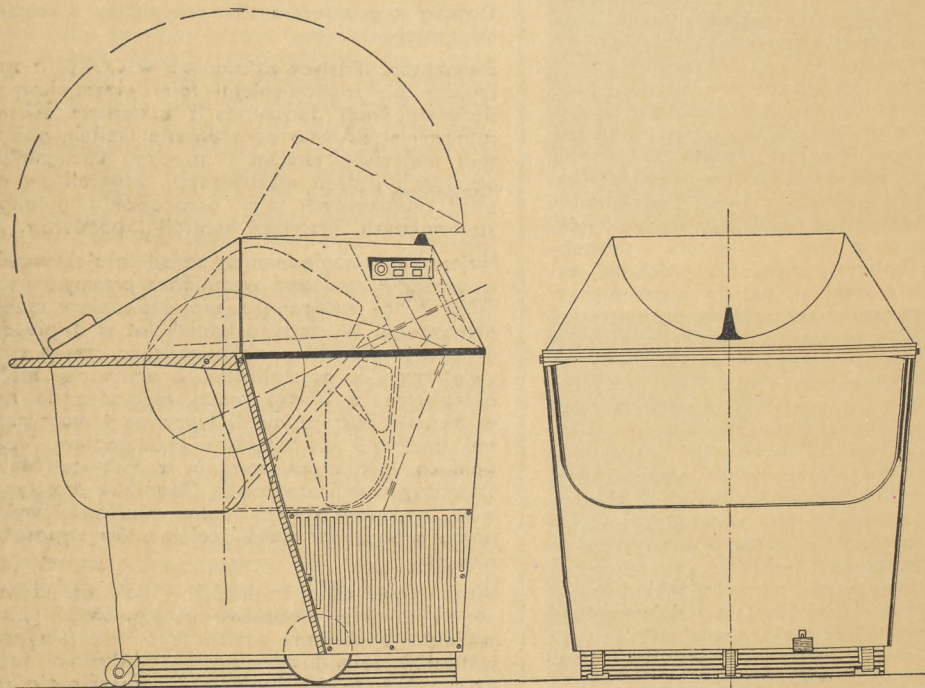
4, 5
Kzesło obrotowe – projekt
i model. Autor:
Bronisława Brej

6
Lampa projektu Ewy Cofalik –
model

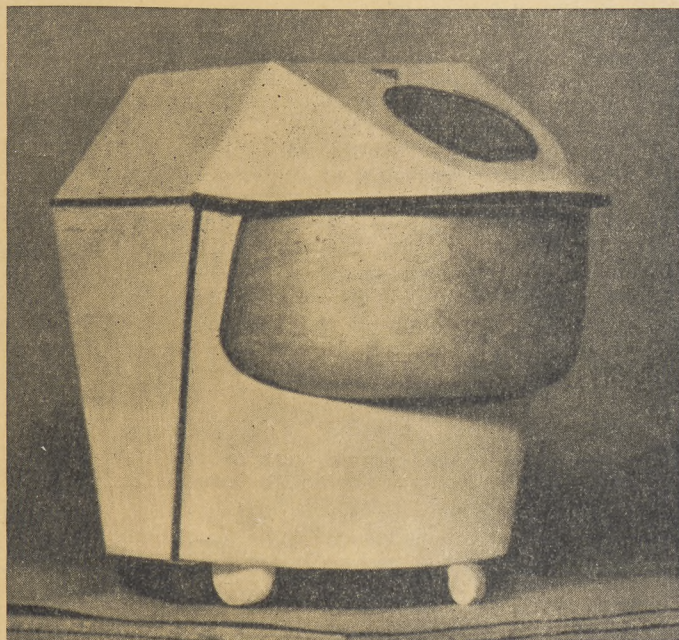
7, 8
Maszyna do mieszania ciasta –
projekt i model. Autor:
Bronisława Brej



6



7



8

Prace dyplomowe z architektury okrętowej

Witold Arkuszewski

Jako przedmiot nauczania architektura okrętowa powstała w 1949 r. na Politechnice Gdańskiej. Inicjatorami tego studium byli profesorowie: Wacław Tomaszewski, architekt, i Witold Urbanowicz, konstruktor okrętów. Należy podkreślić, że dotychczas na uczelniach państw morskich nie wykładano takiego przedmiotu i byliśmy w Polsce pierwsi, którzy nadali formy organizacyjne współdziałania tych dwóch odmiennych dyscyplin.

Zainteresowanie i współpraca architektów przy budowie okrętów istniały wcześniej. W stoczniach okrętowych zatrudniani byli architekci, jednak ich praca ograniczała się do tworzenia „stylów i wystrójów” wnętrz pasażerskich w gotowych już statkach. Pierwsze inicjatywy w kierunku szerszego wykorzystania wiedzy architekta podjęto w latach dwudziestych naszego wieku. W 1927 r. architekt Karl Frantz ogłosił rozprawę na temat statku Kolumbus*. Opracowanie to było próbą nawiązania dialogu oraz współpracy architekta i konstruktora okrętów, lecz nie trafiło wówczas na podatny grunt. Aż do czasów po drugiej wojnie światowej tylko kilka reprezentacyjnych statków atlantyckich, jak m. in. Bremen, Conte di Savoia, Normandie, było projektowanych z udziałem architektów. Na Normandie widać np. wyraźnie świadomie skomponowane układy przestrzenne wnętrz i sylwety. Jednak i tu tradycja dekorowania pomieszczeń spowodowała zastosowanie materiałów i elementów obcych okrętownictwu, jak marmurowe wykładziny ścienne, tafle rżniętego szkła kryształowego, rzeźby o wysokości ponad 6 m itp.

Dzisiaj architekt okrętowy współpracuje z konstruktorem począwszy od fazy ustalenia koncepcji przestrzennej i bryły statku, poprzez projekty wstępne, techniczne, do detali i dalej, w czasie pełnienia nadzoru nad budową i wyposażeniem. Współpraca ta, aczkolwiek początkowo negocjowana i zwalczana, została w końcu uznana jako element wnoszący do współczesnego statku wiele wartości przestrzennych, socjalnych i artystycznych.

Zadania, które powinien spełniać architekt okrętowy, wymagają wielu specjalnych wiadomości z zakresu teorii i budowy okrętu, rejonizacji grup funkcjonalnych i komunikacji, znajomości przepisów bezpieczeństwa, przeciwpożarowych oraz wielu innych zasad i tradycji, odmiennych od spotykanych w budownictwie lądowym.

Te zagadnienia są przedmiotem specjalnych wykładów i ćwiczeń na Wydziale Architektury Politechniki Gdańskiej prowadzonych na semestrach VIII–X**, a mających na celu doszkolenie i przygotowanie architekta do pracy w okrętownictwie. Zajęcia prowadzone są równoległe z projektowaniem obiektów lądowych i obowiązują grupę studentką dyplomowaną później w Katedrze Projektowania Architektury Przymorza. Na semestrze XI w tejże grupie, liczącej rocznie 8–15 osób, wytypowanych zostaje 1–3 kandydatów, którzy otrzymują zadanie dyplomowe z zakresu architektury okrętów. Zadanie określa żądane funkcje statku, zarys programu użytkowego, spis załogi itp. Student otrzymuje ponadto okrętowy plan konstrukcyjny służący jako kanwa opracowania i określający wymagania techniczne i technologiczne obiektu.

Do obowiązków dyplomanta-okrętowca należy:

– zebranie materiałów z literatury dotyczącej tematu i opracowanie na tej podstawie szczegółowego programu użytkowego i wskaźników projektowych;

– opracowanie rejonizacji grup funkcjonalnych i planu generalnego przy równoczesnym kształ-

towaniu bryły, sylwety i kolorystyki statku w zakresie projektu wstępnego,

– opracowanie wybranych rejonów w formie projektów wnętrz (detal architektoniczny, kolorystyka, meble),

– wykonanie opisu technicznego uzasadniającego przyjętą koncepcję przestrzenną, funkcjonalną i plastyczną, jej zgodność z przepisami okrętowymi i postawionym zadaniem.

Dotychczas wykonano 39 proc. magisterskich z architektury okrętowej. Tematyka opracowań we wszystkich przypadkach nawiązywała do aktualnych lub przyszłościowych zadań przemysłu okrętowego.

Należy także wspomnieć o opracowaniach naukowych dotyczących omawianej dyscypliny. W 1959 r. ukazała się książka Witolda Urbanowicza „Architektura okrętów”. W przygotowaniu jest książka autora niniejszego artykułu o statkach śródlądowych. Obroniono dwie prace doktorskie traktujące o przedmiocie. Dwie dalsze są w opracowaniu.

Zainteresowanie przemysłu okrętowego w uzyskaniu architektów okrętowych jest coraz większe, czego dowodem jest szereg ufundowanych stypendiów i ofert zatrudnienia. Polskie statki zaprojektowane przy współudziale architektów cieszą się dobrą opinią w świecie żeglugowym, co potwierdza bieżący eksport i nowe zamówienia. Załączony materiał ilustracyjny przedstawia fragmenty prac dyplomowych, wykonanych w 1968 r. na Politechnice Gdańskiej, pod kierunkiem prof. W. Urbanowicza.

* Karl Frantz – Die Ästhetische Gestaltung des Seeschiffes auf der Grundlage technischer Zweckmäßigkeit, Berlin 1927.

** Obecnie terminy i zakres zajęć architektury okrętów ulegają reorganizacji, co spowodowane jest skróceniem studiów architektonicznych o jeden semestr.

Praca dyplomowa Teresy Jaroszewskiej Temat: Statek wczasowy

Praca należy do grupy wariantowych opracowań statku wczasowego dostosowanego do polskich warunków. Dotychczas zaprojektowano w tej grupie szereg jednostek różnych co do wielkości, liczby pasażerów i zasięgu pływania. Prezentowana praca stanowi najmniejszą z przedstawionych wersji statku wczasowego tak co do wymiarów kadłuba, jak i zastosowanych wskaźników. Jako zasadniczy rejon pływania przewidziano Bałtyk i Morze Północne z bazą w Gdyni, w sezonie zimowym ewentualnie Morze Śródziemne z zaokrętowaniem pasażerów w portach Jugosławii. Inspiracją tematu są istniejące flotyle statków wczasowych NRD i ZSRR.

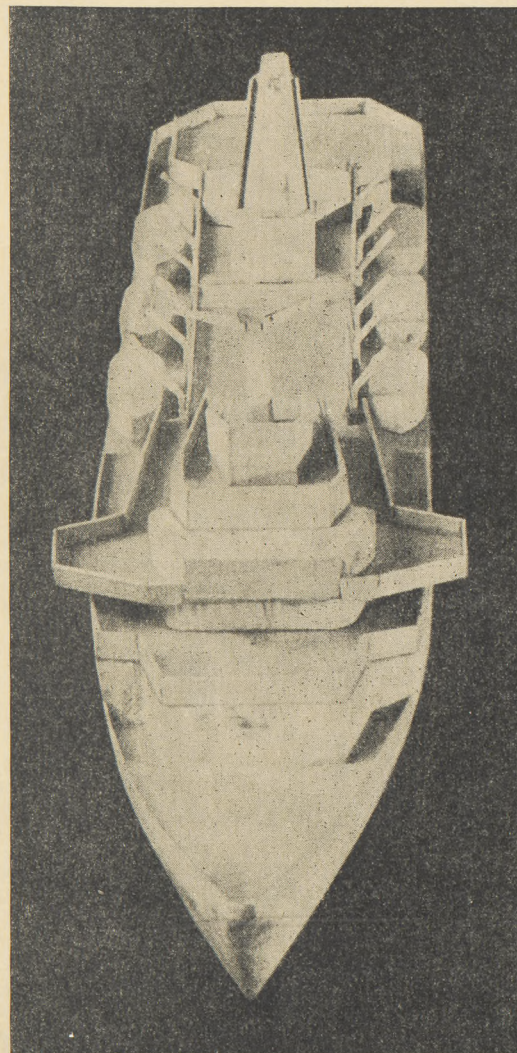
Charakterystyczne wielkości:

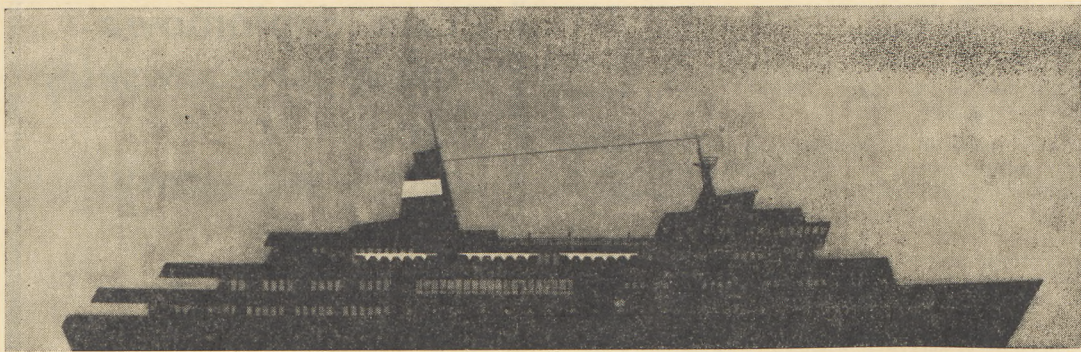
Długość statku – 94 m
Szerokość kadłuba – 14,2 m
Pasażerowie – 256 osób
Załoga – 73 osoby

Projekt charakteryzuje się korzystnymi, niskimi wskaźnikami powierzchniowymi i kubaturowymi, co jednak nie umniejsza założonego stopnia wygody. Rejonizacja funkcji jest przejrzysta, łatwa dla orientacji.

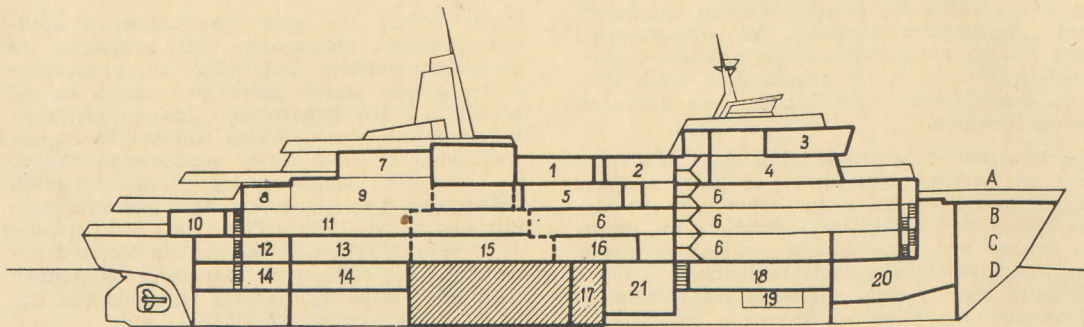
Kabiny pasażerskie zaprojektowano przeważnie jako dwuosobowe. Aczkolwiek wymiary statku są niewielkie, autorce projektu udało się zaprojektować

1

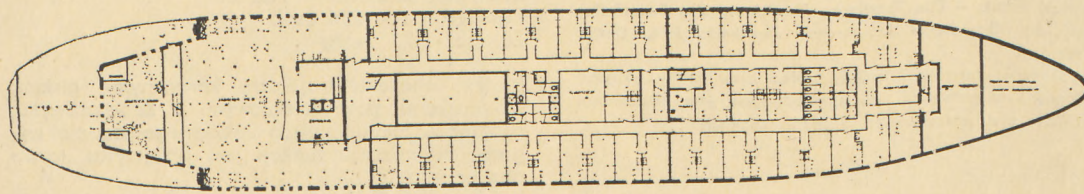




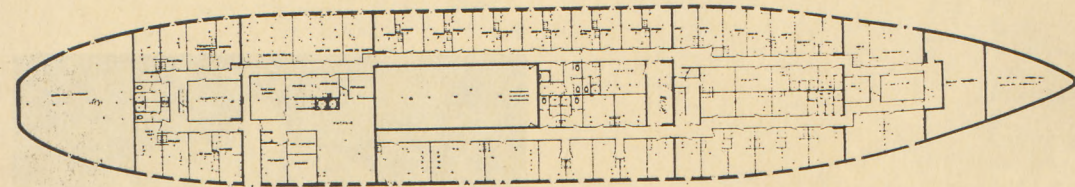
2



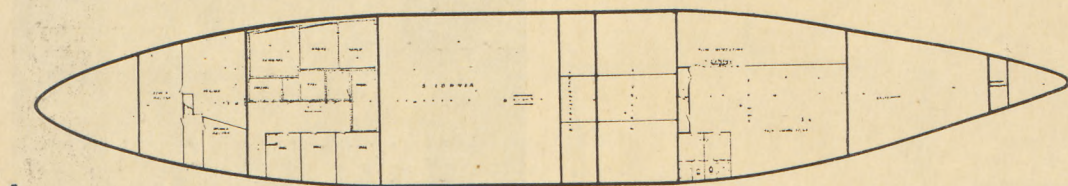
3



POKŁAD B · 1:100



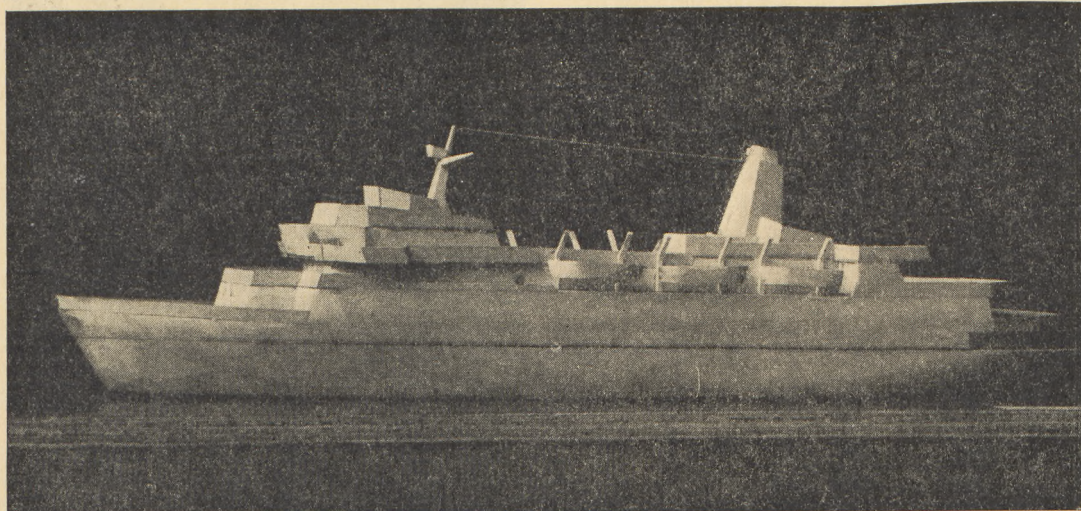
POKŁAD C · 1:100



4

POKŁAD D · 1:100

5



wać szereg zróżnicowanych pomieszczeń dziennych, wystarczających dla potrzeb niedługich rejsów. Do atrakcji na tak małym statku należą tzw. piwnica młodzieżowa i salka gimnastyczna z basenem kąpielowym. Bryła i sylweta mają zwartą budowę i konsekwentnie przeprowadzone uproszczenia konstrukcyjne nadbudówek, z których wyeliminowano kosztowne obłe formy. Umożliwia to prostą i tanią realizację.

2
Sylweta statku

3
Schemat przekroju podłużnego obrazuje funkcjonalny podział wnętrza na rejonu. Jest to odpowiednik urbanistycznego planu ogólnego: 1 – messa oficerów 2 – kabiny oficerskie, 3 – sterownia, 4 – kabiny oficerskie, 5 – szpital, 6 – kabiny pasażerskie, 7 – bar, 8 – basen otwarty, 9 – kawiarnia, 10 – świetlica załogi, 11 – jadalnia, 12 – kabiny załogi, 13 – messa załogi, kuchnia, 14 – magazyny, pralnia, 15, 16 – kabiny załogi, 17 – stabilizator kołysań, 18 – klub młodzieżowy, 19 – basen, 20 – ładownia, 21 – zbiorniki

4
Rzuty pokładów

1, 5
Makieta. Wyraźnie widoczne uproszczenia obłych zazwyczaj nadbudówek

6
Sylweta statku. Bryła nadbudówki rufowej włączona kolorystycznie w formę kadłuba. Odmienny kolor komina obniża optycznie wysoką nadbudówkę

7
Przekrój podłużny. Widoczne charakterystyczne dla statków elementy: poprzeczne grodzie wodoszczelne i ogniowe, niskie kondygnacje (2,40 m)

8, 9
Fragmenty rzutów nadbudówki. Na tych kondygnacjach rozmieszczono pomieszczenia dzienne i sypialne załogi i personelu naukowego, oraz pomieszczenia wspólnego użytkowania, jak szpital i sala kinowa

10
Model roboczy

11
Rozwiązanie wnętrza salonu oficerskiego

12
Rozwiązanie wnętrza świetlicy na rufie

Praca dyplomowa Henryka Gronowskiego Temat: Statek szkolny- -handlowy

Pracę wykonano w oparciu o program przeznaczony do przyszłej realizacji przez Szkołę Morską w Szczecinie. Tego typu obiekty szkolne są nowością w światowej żegludze. Genezą ich powstania jest konieczność zapewnienia wysoko kwalifikowanych kadr kierowniczych dla coraz bardziej skomplikowanych technicznie statków (elektronika, automatyka).

Głównym założeniem projektu było zachowanie możliwie wysokich walorów technicznych przewozowych i rentowności eksploatacyjnej statku handlowego przy zaokrętowaniu i szkoleniu dużej liczby uczniów. Oprócz stałej załogi statku program przewidywał mieszkania personelu dydaktycznego, sale szkolne, kabiny pasażerskie, pomieszczeniaienne i gospodarcze.

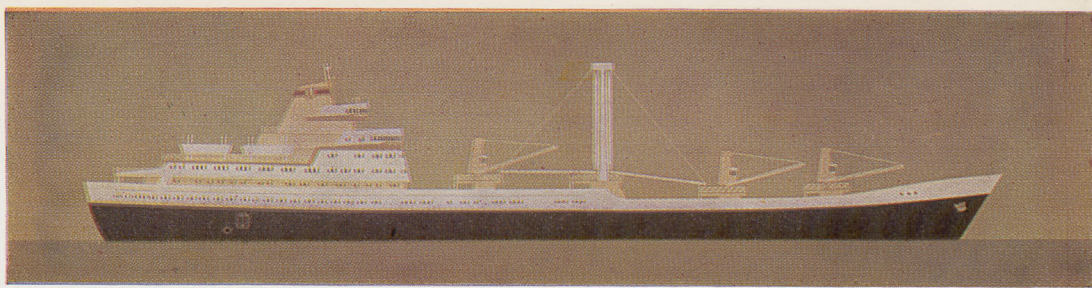
Dane charakterystyczne:

Długość statku – 162 m
Szerokość kadłuba – 20,5 m
Uczniowie – 120 osób
Personel naukowy – 10 osób
Załoga stała – 42 osoby
Pasażerowie – 8 osób
Nośność – 9000 DWT

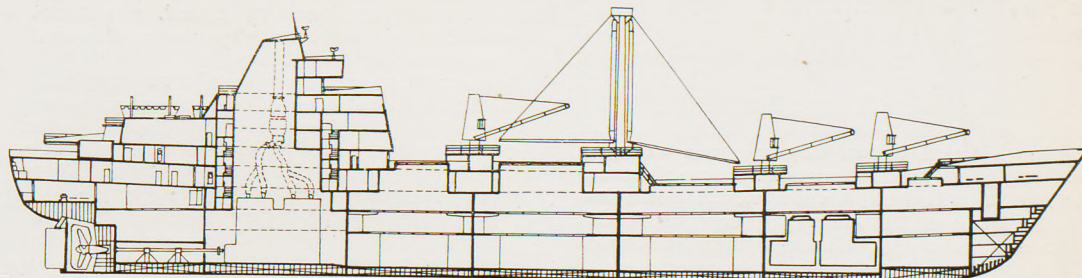
Autor projektu dobrze rozwiązał postawione zadanie. Układ przestrzenny jest przejrzysty, funkcjonalny i umożliwia elastyczne wykorzystanie wnętrza. Prawdłowo zrejonizowano wymagane programem liczne grupy pomieszczeń, stwarzając pomiędzy nimi wygodne i nie krzyżujące się powiązania komunikacyjne. Należy podkreślić rozwiązanie wszystkich pomieszczeń uczniowskich na poziomie jednego pokładu. Ułatwi to, niewątpliwie, przeprowadzenie zaplanowanych zadań dydaktycznych i wychowawczych.

Pomimo dużego zróżnicowania funkcji wewnętrznych, bryła nadbudowy jest zwarta, nie utrudnia przewozu i przeladunku towarów. Ustawienie jej na wysuniętym pokładzie szkolnym stworzyło korzystne powiązanie kompozycyjne z wydłużonym kadłubem statku.

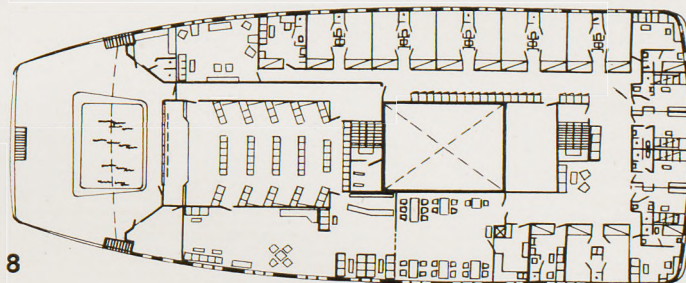
Urządzenia, takie jak szkolna sterownia, maszty ładunkowe o różnym udźwigu itp., zostały dobrze wykorzystane w kształtowaniu sylwety.



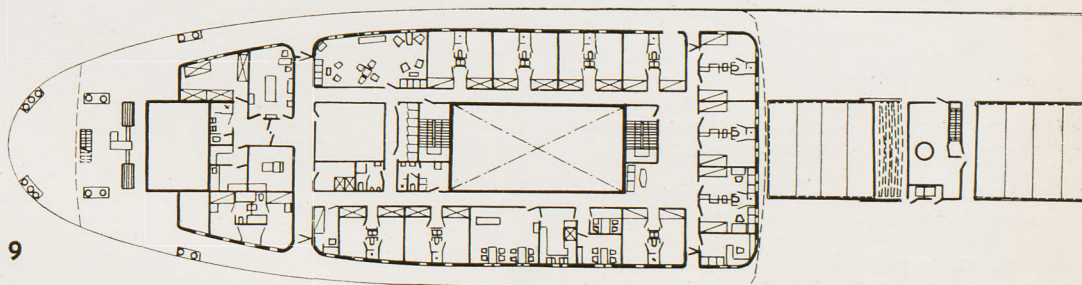
6



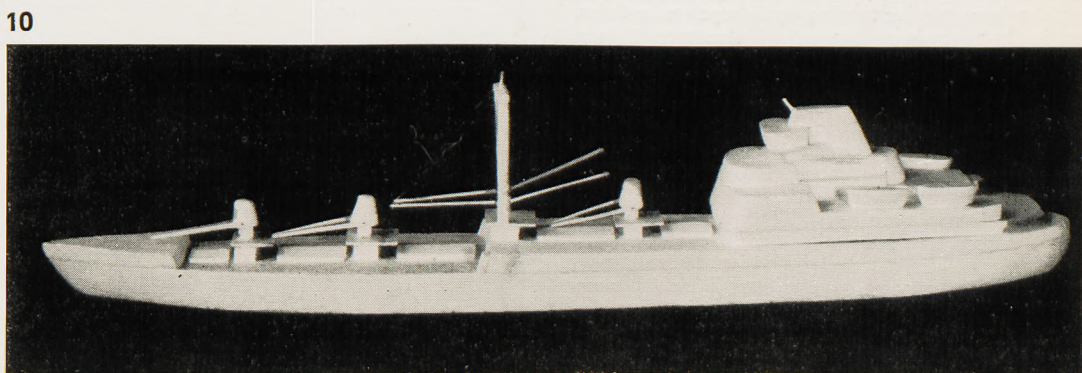
7



8

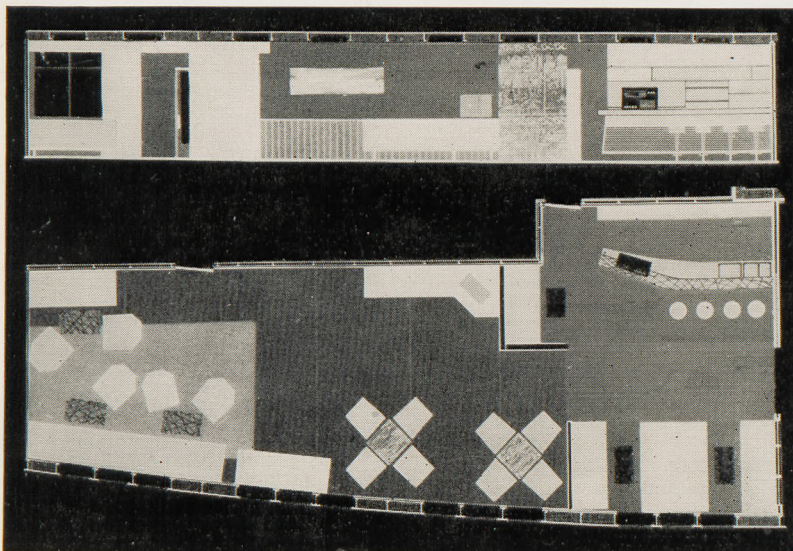


9

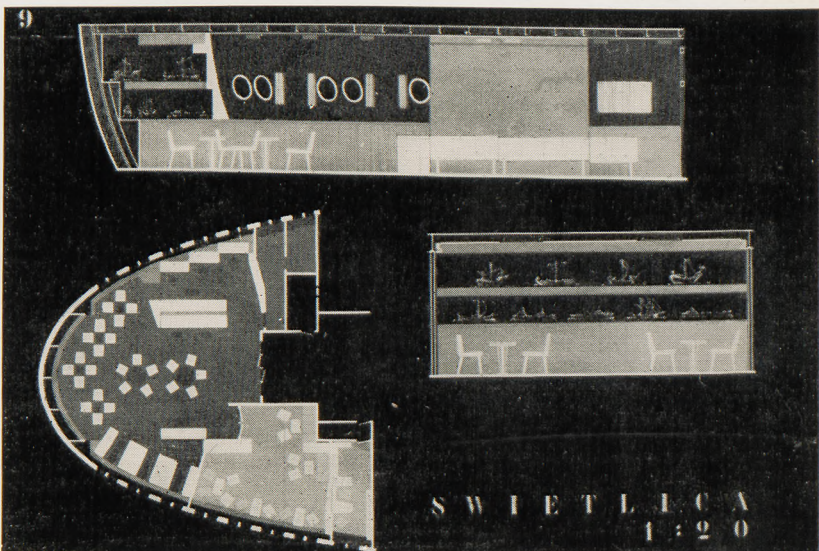


10

11



12



Pływające ośrodki kulturalne

Krystyna Starachowicz

Zastanawiając się nad przyjęciem lokalizacji dla teatru, sali kinowej, czy pawilonów wystawowych, myślimy również o tym, aby były one dostępne pod względem komunikacyjnym. Tramwajem, autem, a z odległych terenów nawet pociągami ściągać będą do budowanego przez nas obiektu widzowie, pokonując nieraz znaczne trudności. Z pewnego punktu widzenia rozumowanie nasze jest tradycyjne. Dlaczego sytuacji nie pragniemy odwrócić? Dlaczego dobrego przedstawienia teatralnego, operowego, czy znakomicie zaaranżowanej wystawy malarstwa i rzeźby nie staramy się dowieźć do najbardziej odległych osiedli ludzkich?

Doskonale wystawiane w telewizji sztuki teatralne, film, nienagannie technicznie nagrania muzyki w wykonaniu najlepszych mistrzów, nie są w stanie zastąpić żywego kontaktu z wykonawcą. Przecież nie chodzi tu o byle jakiego wykonawcę. Zorientowana w skali wartości, dzięki środkom masowego przekazu, publiczność domaga się najlepszego, najdoskonalszego wykonawcy, co się jej słusznie należy. Z kolei publiczność ta, chociażby ze względu na trudności komunikacyjne lub brak czasu, nie ma możliwości podziwiania wybitnych artystów bezpośrednio. Pamiętajmy, że przejazd z miasteczek powiatowych do miasta wojewódzkiego to czasem kwestia kilku godzin, którymi zmęczony codzienną pracą człowiek musiałby okupić krótkotrwały żywy kontakt ze sztuką. Trudno się dziwić, że nie zawsze decyduje się na ten wysiłek.

Również z historycznego punktu widzenia – sztuka sama docierała do konsumenta. Najlepsze zespoły teatralne, czy też operowe, były wędrownie i dopiero czasy późniejsze przywiązały artystów do dworów, do bogatych miast. Wykorzystując zapotrzebowania kulturalne mniejszych ośrodków, ludzie komercyjnie nastawieni dostarczali tam sztukę, już pośledniejszego gatunku. I stąd może wywodzi się nasz współczesny pogląd, że zespół objazdowy to zespół nie reprezentujący żadnej istotnej wartości, to kiepski cyrk i variété. Ze zdaniem tym usiłują walczyć objazdowe sceny najlepszych teatrów, teatr jednego aktora, wędrujące wystawy malarstwa i grafiki.

Zadanie dotarcia do widza bezpośrednio z bogatym programem kulturalnym w bardzo oryginalny sposób usiłuje rozwiązać Komitet Pływającego Centrum Kulturalnego na Jeziorze Zuryskim wraz z jego inicjatorem, Georgiem Müllerem, zuryskim reżyserem teatralnym*.

Powołując się na tradycje pływających jednostek, które w XIX i na początku XX wieku niosły kulturę do osiedli pionierskich rozrzuconych po północno-zachodniej Ameryce, Komitet rozpoczął badania i pracę nad organizacją centrum kulturalnego dla kantonów otaczających Jezioro Zuryskie. Biorąc pod uwagę wzrastającą znacznie liczbę mieszkańców regionu otaczającego jezioro – z 330 200 w 1900 r. do 649 400 w 1965 r., a w perspektywie wzrost do 1 170 000 – stwierdzono, że zarówno ze względów ekonomicznych, jak i ze względu na niedostateczną liczbę pierwszorzędnych wykonawców nie można pokryć zapotrzebowania kulturalnego. Stąd powstał pomysł jednego, świetnie zorganizowanego, w zasadzie wszechstronnego ośrodka kulturalnego i to wędrującego wodą.

Owoce rozpoczętych w 1964 r. prac była urządzona w 1967 r. wystawa, oczywiście pływająca, na której eksponowano kilkanaście projektów takiego ośrodka wykonanych przez zespoły architektoniczne z różnych krajów, m. in. z Polski. Mimo technicznych ograniczeń, podanych przez specjalistów od spraw nawigacji, projekty reprezentują różnorodne formy rozwiązań funkcjonalnych, przestrzennych i plastycznych. Wynika to może po części z różnego stopnia przygotowania i składu osobowego zespołów – np. projekt opra-

cowany przez prof. inż. Witolda J. Urbanowicza, znanego i cenionego polskiego specjalistę od spraw architektury okrętów, został ustawiony obok prac szwajcarskich studentów politechniki.

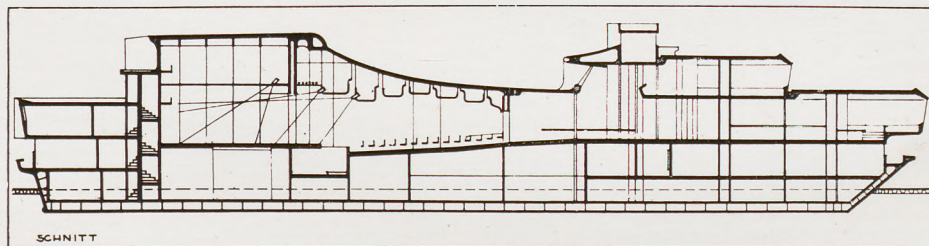
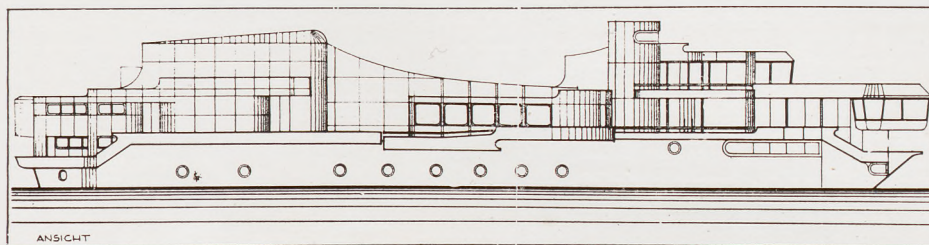
Zasadą, jaką wszyscy autorzy przyjęli w swych projektach, jest traktowanie tradycyjnego teatru ze sznurownią i wszystkimi towarzyszącymi mu pomieszczeniami (magazynowymi, stolarnią itp.) jako centralnego agentu kompozycji. Głównym tego powodem była ustalona wielkość teatru (500 widzów). Większość zespołów projektowała teatr jako kubaturę zamkniętą, część włączała otaczającą naturę – brzegi jeziora, gdy pływające centrum kulturalne było zakotwiczone przy brzegu, czy nawet wodę i odległy pejzaż, gdy centrum sytuowano na środku jeziora – do współdziałania z projektowaną architekturą.

Studenci VI semestru politechniki zuryskiej postawili sobie za cel stworzenie z pływającego centrum „agory”, miejsca spotkań i dyskusji mieszkańców – zatem ściśle przedłużenie roli, którą spełnia w przybrzeżnych miasteczkach główna ulica prowadząca w kierunku jeziora.

W projekcie Edwina Waldera cały ośrodek podzielony jest na dwie części: widownię i część sceniczną z restauracją, które mogą działać niezależnie od siebie; brzeg jeziora może być zorganizowany jako element ośrodka kulturalnego, ewentualnie powierzchnia wody może być wykorzystana dla celów np. scenicznych.

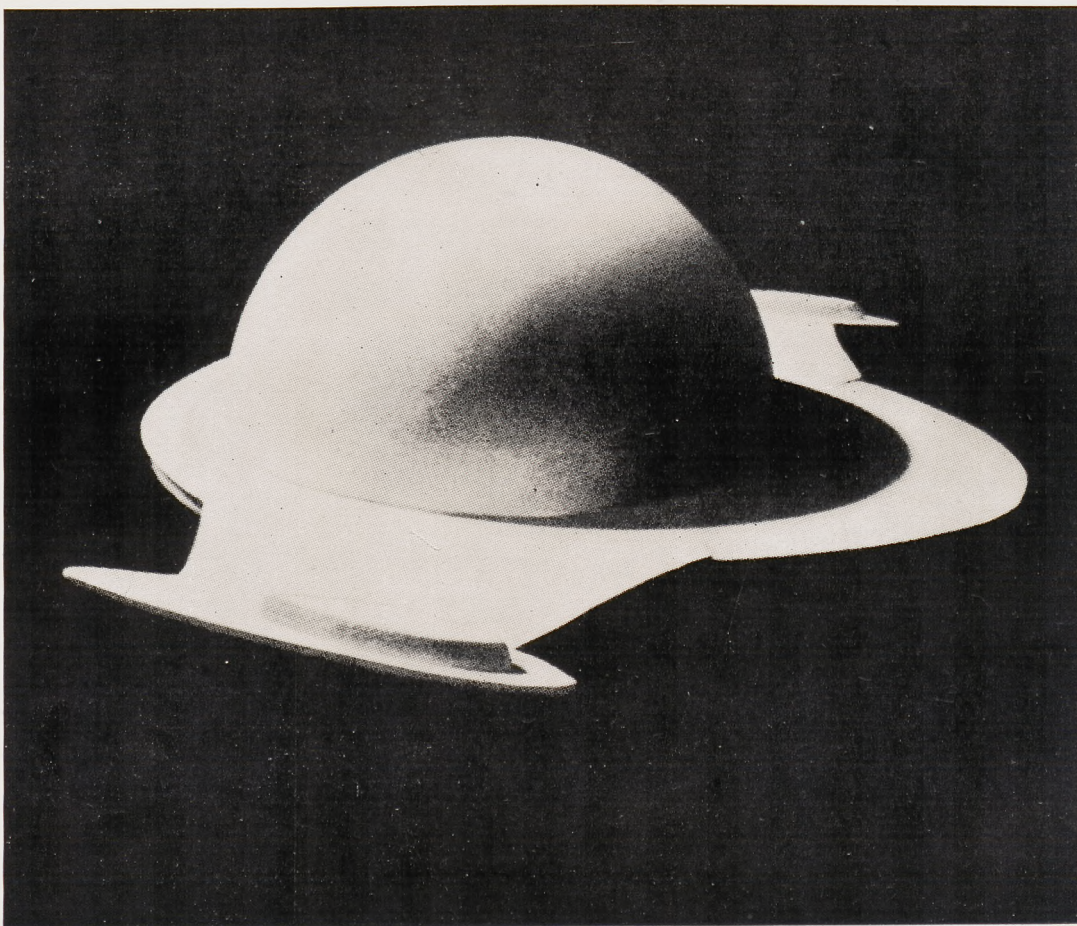
Jeżeli chodzi o rozwiązania formalne, to projekty można by podzielić na dwie grupy. Pierwsza, najliczniejsza, obejmowałaby projekty nawiązujące formą do historycznych i współczesnych jednostek pływających. Do grupy tej należałoby zakwalifikować dwa projekty polskich zespołów: profesora Witolda J. Urbanowicza i dr inż. Lecha Zalewskiego z Politechniki Gdańskiej. Projekty grupy pierwszej, powołujące się na tradycje marynistyczne, które raczej trudno przypisywać Szwajcarii, nie eksponują unikalnego charakteru pływającego centrum. Druga grupa projektów pokazuje nam formy abstrakcyjne, mniej lub bardziej rzeźbiarskie, gorzej lub lepiej wkomponowane w krajobraz. W grupie tej należałoby może wyróżnić projekt Waltera Jonasa, artysty malarza i architekta z Zurychu. Projekt jego kojarzy się z formami wręcz kosmicznymi – jest to świecąca półkula o promieniu ok. 40 m, z dwoma satelitami-statecznikami. Obiekt ten, wykonany z materiału syntetycznego, dzięki swej zwartości nie stanowi konkurencji dla otaczającego go krajobrazu, a widoczny z daleka może wskazywać miejsce pobytu ośrodka.

Do ciekawszej strony projektów należą niewątpliwie rozwiązania konstrukcyjne zmierzające do uzyskania wymaganego niewielkiego zanurzenia (ok. 2 m), koniecznego ze względu na płytkość jeziora i możliwość dobijania do brzegu oraz wyrównania skutków zmiennego obciążenia.



1

2



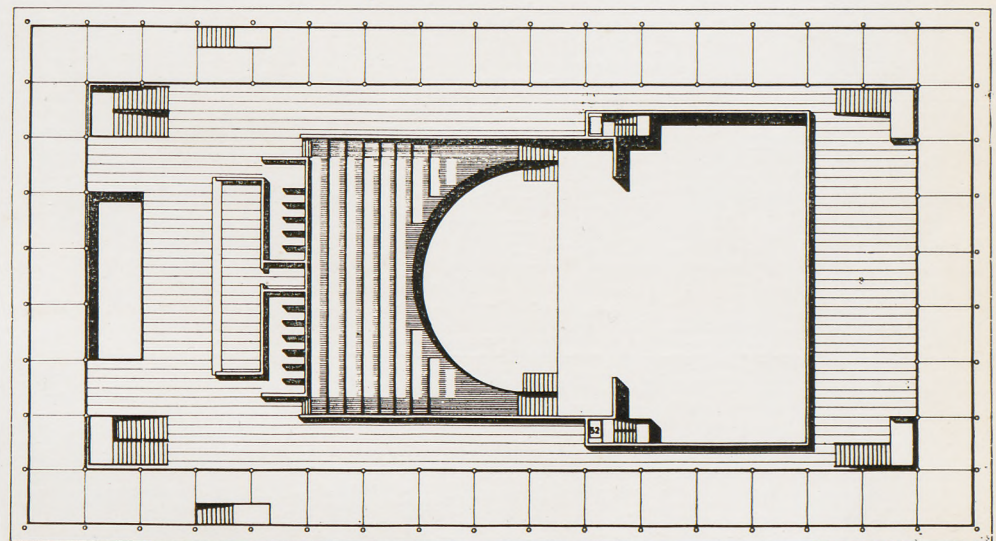
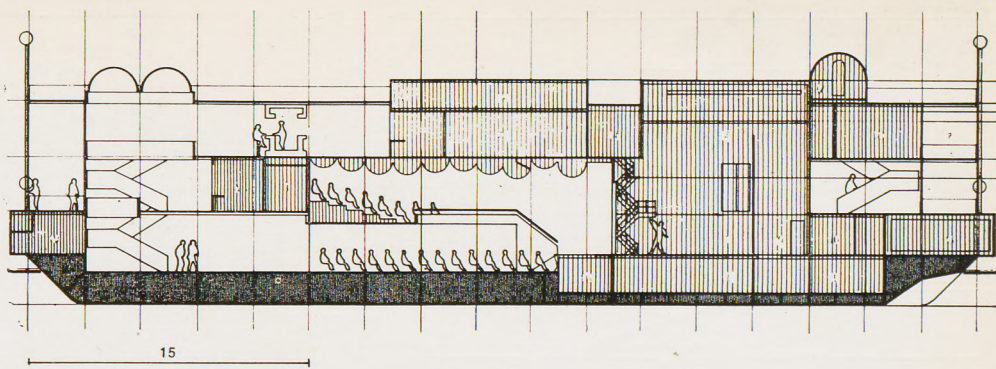
Autorzy projektów, szukając odpowiedniego tworzywa dla projektowanych przez siebie form, sięgnęli po wszelkie materiały dostępne współczesnym architektom. Proponowano tradycyjne drewno, stal, zalecaną przez konstruktorów zespołu programującego, i materiały syntetyczne.

W projektach podświadomie uniknięto narzucającej się dla tego rodzaju ośrodka tymczasowości. Jak wspomniano, projektowane teatry mają rozbudowane zaplecza, a pomieszczenia kuchenne i zaplecza barów i restauracji nie ustępują pomieszczeniom lokali naziemnych o stałej lokalizacji.

Pomysł pływającego centrum należy uznać za bardzo interesujący. O celowości jego realizacji może świadczyć to, że dotychczas wykonywane prace nie są finansowane z budżetu państwowego – robione są społecznym wysiłkiem na zamówienie społeczeństwa. Zresztą od tegoż społeczeństwa będą zależały dalsze losy ośrodka, to znaczy ewentualna jego budowa. Należałoby może wspomnieć, że i Polska ma „w kulturze na wodzie” pewnego rodzaju doświadczenie; w okresie powojennym zorganizowano bowiem zespół operowy na barkach spływających Wisłą. Można by się zastanowić nad ożywieniem tego rodzaju tradycji i, korzystając z doświadczeń Komitetu Pływającego Centrum Kulturalnego dla Jeziora Żuryskiego, pomyśleć o dopływającym do nadwiślańskich miasteczek ośrodka teatralnym i wystawienniczym, oczywiście nie o tak dużym programie jak omówione szwajcarskie centrum.

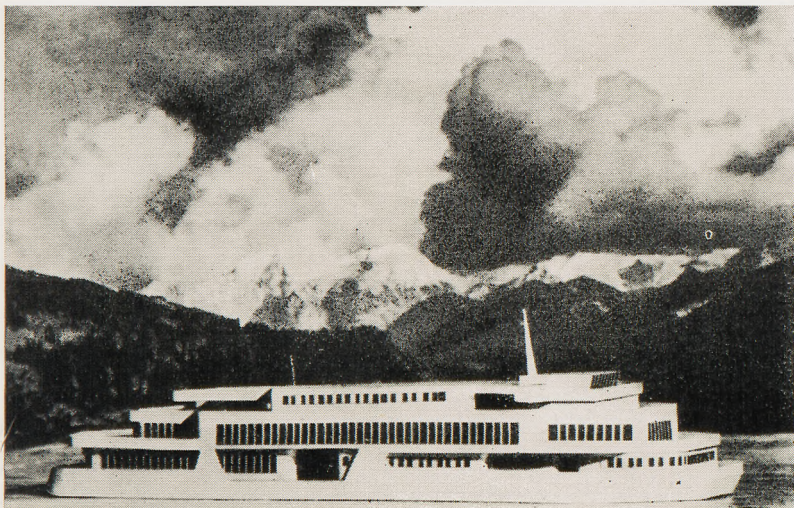
* Floating Arts Centre, Zürich 1969.

- 1 Projekt Karla Fleiga, Zurych
- 2 Projekt Waldera Jonasa, Zurych
- 3 Projekt Manuela Pauliego, Zurych
- 4 Projekt Witolda J. Urbanowicza, Gdańsk
- 5 Projekt zespołu Schwarz, Gutmann, Gloor, Zurych
- 6 Projekt Eckharda Schulzer-Fielitza, Essen
- 7 Projekt Haralda Deilmanna, Münster

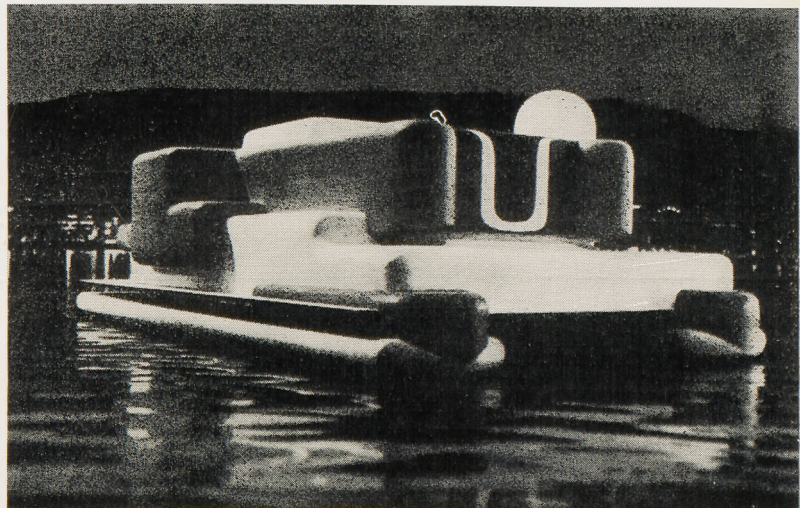


3

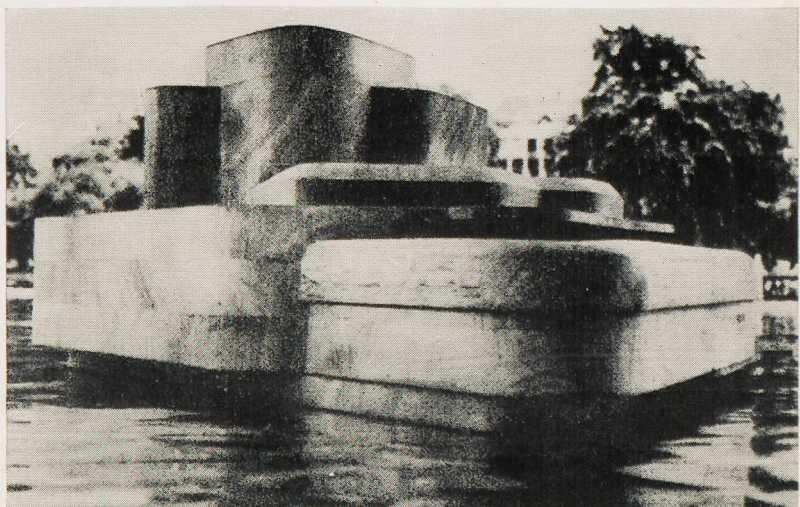
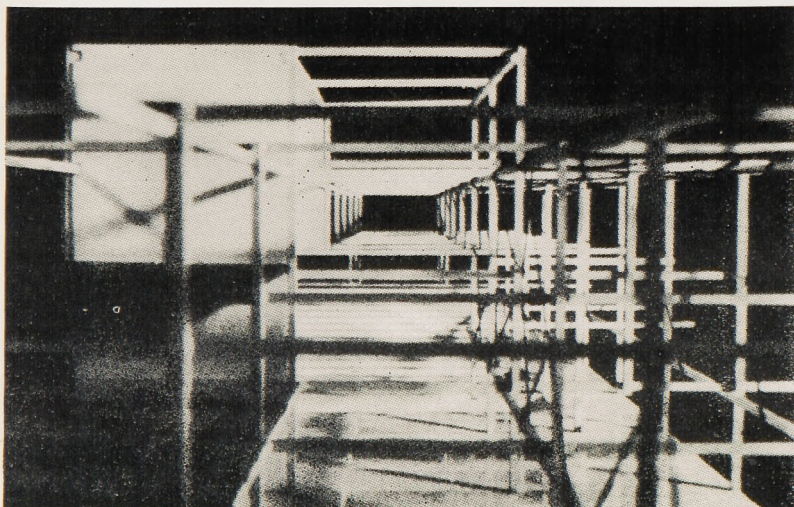
4



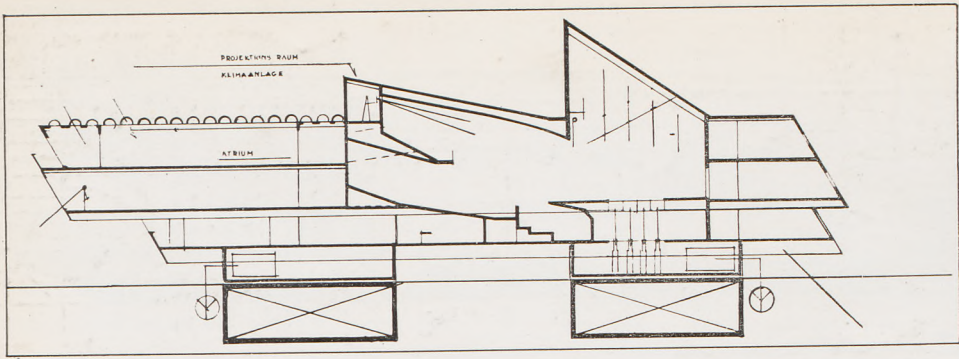
6



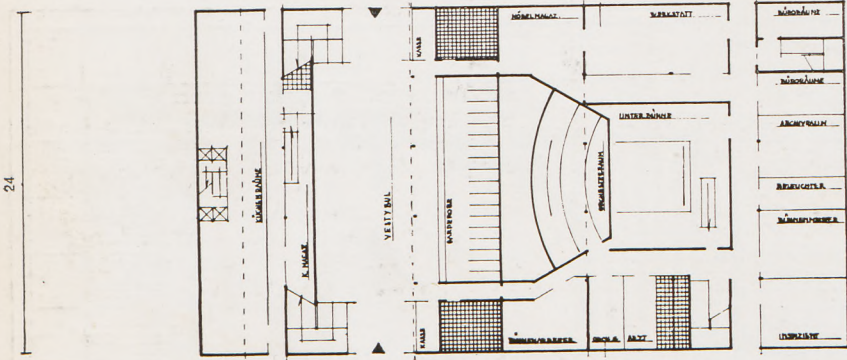
5



7



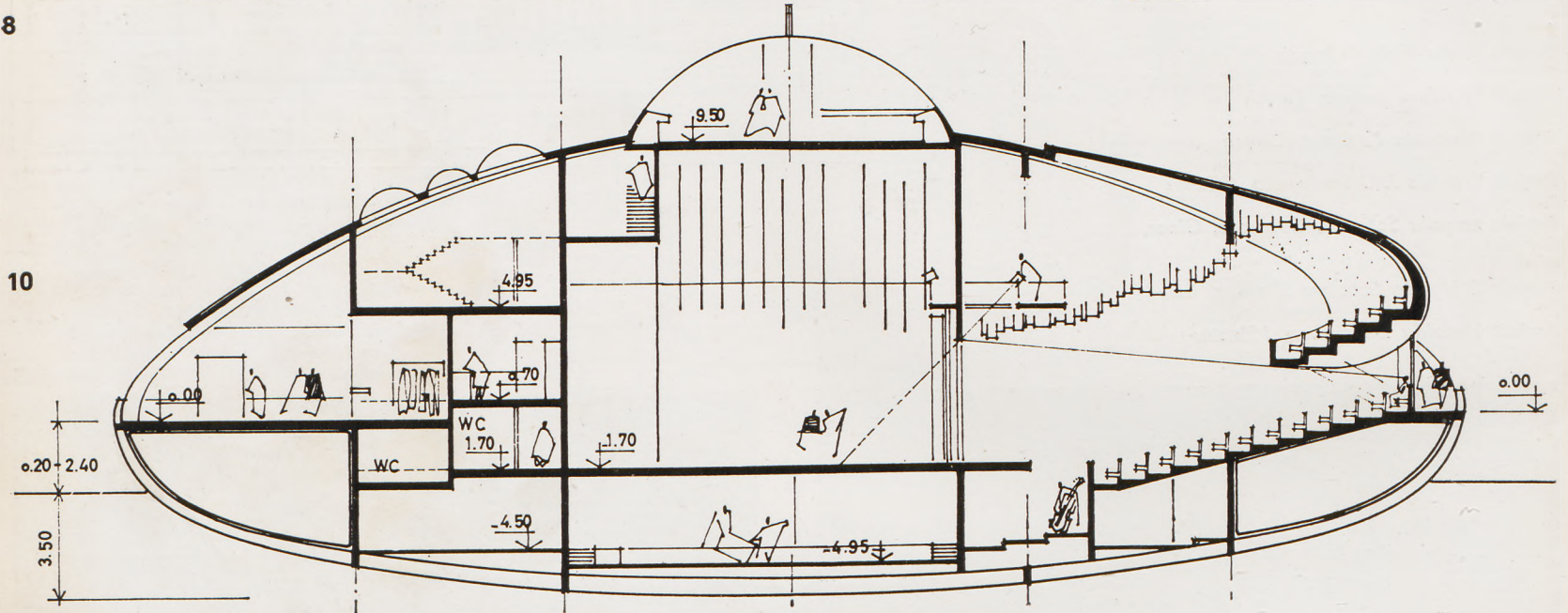
9



24

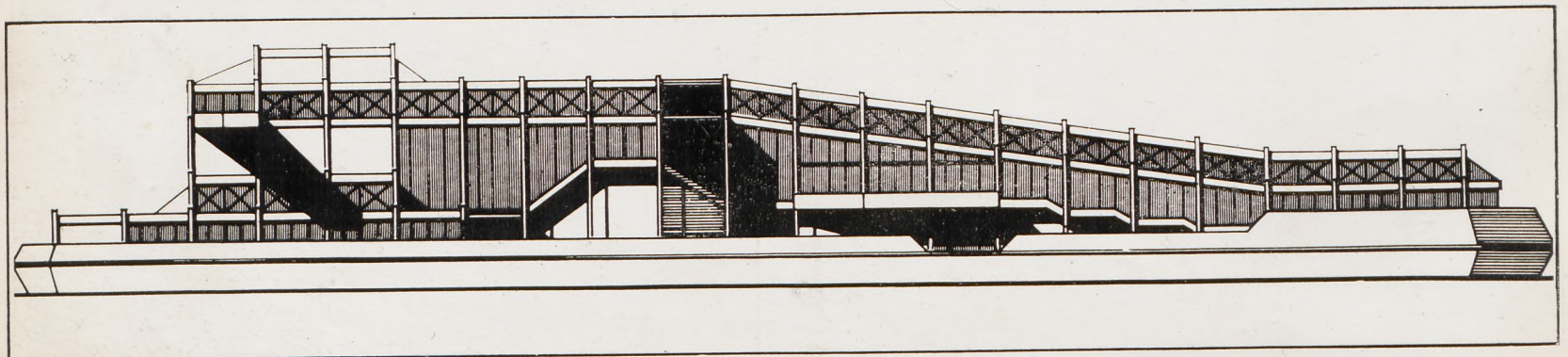
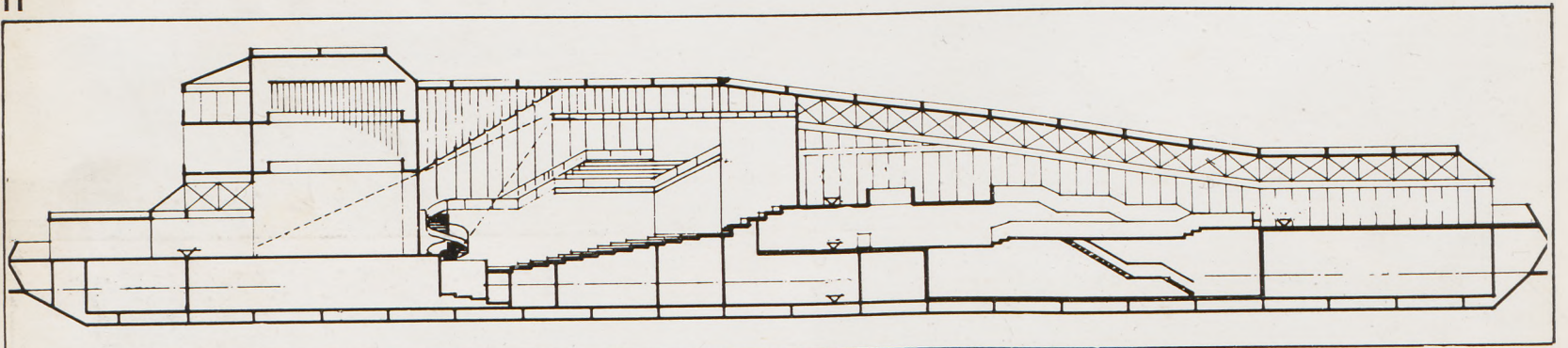
8

8, 9
Projekt Lecha Zalewskiego, Gdańsk;
uwzględnić możliwość utrzymania obiektu w
równowadze przy zmiennych obciążeniach
10
Projekt Justusa Dahindena, Zurych;
przekrój
11
Projekt studentów VI semestru Politechniki
Zuryckiej



10

11



Międzynarodowy konkurs na projekt ratusza w Amsterdamie

Lech Kłósiewicz

Konkurs na projekt ratusza w Amsterdamie był nie lada zagadką architektoniczną. Słowo „ratusz” w rozumieniu tradycyjnym nie bardzo odpowiadało treści programu przedstawionego uczestnikom konkursu. Bardziej dokładnie odzwierciedla przedmiot konkursu określenie „centrum administracyjno-socialne”.

Jak to wielokrotnie się już zdarzało, w ścisłej czołówce międzynarodowego konkursu znalazło się niejedno nazwisko polskiego architekta.

Praca Ewy Pruskiej Buszkiewicz i Jerzego Buszkiewicza z Poznania otrzymała jedno z wyróżnień I stopnia, a nadesłana z Francji praca zespołu polsko-francuskiego Ewy Uchmańskiej-Karczewskiej, Jana Karczewskiego i Andrzeja Kozielewskiego, architektów, którzy uzyskali dyplomy Warszawskiego Wydziału Architektury w 1963 r., wraz z J. H. Maisonneuve zdobyła III nagrodę. Ponadto do trzeciej przedostatniej eliminacji konkursu otwartego, do której zakwalifikowano jedynie 8% nadesłanych prac, weszły dwie inne polskie prace:

- zespołu krakowskiego w składzie: G. Dürschke, J. T. Gawłowski, D. Kozłowski, A. Wojda oraz
- zespołu warszawskiego w składzie: M. Różański, M. Szwedziński, A. Znojkiwicz.

W konkursie wzięły udział 52 zespoły z Polski. Ten wielki wkład pracy polskiego środowiska architektonicznego, prezentowanej na międzynarodowej arenie, skłonił redakcję do zwrócenia się za pośrednictwem oddziałów SARP do uczestników konkursu, aby udostępniili swe projekty do publikacji. Pomijając bowiem rezultaty osiągnięte przez poszczególne prace stanowią one dorobek polskiej współczesnej myśli architektonicznej, który wart jest odnotowania i upamiętnienia. Wszystkim autorom, którzy zechcieli nadesłać materiały dotyczące ich prac, redakcja wyraża swe podziękowanie.

Staraliśmy się dać możliwie pełny ich przegląd. Nie zawsze jednak materiały te odpowiadały pod względem technicznym warunkom ich reprodukcji w naszym miesięczniku. Tym też zwłaszcza powodowane są różnice w ilości przedstawionego materiału dotyczącego poszczególnych prac.* Obok materiału ilustracyjnego podaliśmy wybrane fragmenty z wypowiedzi autorów, które stanowią interesującą konfrontację poglądów na temat konkursu.

Mając w rękę opinię sądu konkursowego i mając już projekty nagrodzone i wyróżnione oraz przeglądając nadesłane materiały dotyczące prac polskich architektów, można przeprowadzić próbę oceny przedmiotu i wyników konkursu.

– Wspaniałe otoczenie miasta o historycznej zabudowie, wśród której miał być zaprojektowany współczesny ratusz – centrum administracyjne – stanowiło czynnik niezwykle zobowiązujący. Wyłaniało się tu bez wątpienia wiele sprzecznych ze sobą argumentacji dla podjęcia takiej, czy innej decyzji projektowej.

Jak zestawiać zabudowę o stosunkowo drobnej skali z architekturą ratusza o współczesnym programie?

Ratusz bywał tradycyjnie akcentem w przestrzennym układzie historycznym miast. Poszukiwanie rozwiązania o układzie pionowym wydawało się zatem dla wielu drogą najwłaściwszą. Niosło jednak niebezpieczeństwo „zarznięcia” skali zarówno bezpośredniego sąsiedztwa, jak i całego zespołu miasta. Było to ryzyko, na które nie wszyscy się zdecydowali. Stąd wynikły koncepcje właściwe innej grupie prac, które projektowaną architekturę wpisywały w gabaryt historycznego otoczenia. Tu na odwrót, istniała obawa, że pro-



1

jektowany ratusz ztraci swój charakter i szanse stania się dominantą w przestrzeni miasta. Do innych trudnych decyzji, związanych z przyjętym sposobem rozwiązania funkcji w układzie poziomym czy pionowym, należało uformowanie rzutu samego placu, na którym ratusz ma być wzniesiony.

Tradycja, zrozumiałą szczególnie w geograficznych warunkach Holandii, jest ekonomia wykorzystywania terenu, na którym się buduje, a stąd dążność do stosunkowo zwartej zabudowy. W Holandii nie spotykamy wielkich rynków i placów, tak nieraz charakterystycznych dla krajobrazu naszych miast.

Wydaje się, że bliższym tradycji miejscowej i opinii sądu był pogląd wyrażony w pracach, które wciągały do kompozycji przestrzeń placu, a unikały stawiania ratusza tak, jak czasem sytuuje się pomniki, czy pałace kultury.

Rzut oka na prace najwyższej przez sąd ocenione daje świadectwo niemal jednoznacznej opinii sądu co do sposobu podejścia do rozwiązania tematu konkursu. Nagrodzono bowiem prace, które są jakby w jednym duchu, choć w różnych konwencjach artystycznych.

Wspólny duch – właściwy tym pracom wyraził się w niezwykle skromnym – kulturalnym ustosunkowaniu w skali w formie architektury projektowanej do istniejącej. Jaką tu widać różnicę w porównaniu z niedawnym konkursem na ratusz w Toronto!

Jest charakterystyczne, że wśród innych w zasadzie „poziomych” rozwiązań wyróżniono pracę Buszkiewiczów proponującą rozwiązanie wysokościowe – ale... przewodnim motywem kompozycyjnym tej pracy było świadome zwielokrotnienie w pionie wątku zabudowy istniejącej.

W nagrodzonych i wyróżnionych pracach obok cech, o których mowa wyżej, można odnaleźć jeszcze jedną – wysoki poziom warsztatu architektonicznego, przejawiający się też w świetnym, precyzyjnym i syntetycznym jednocześnie rysunku rzutów w nietawnej skali 1:500.

Analiza rzutu pracy, która uzyskała I nagrodę, świadczy o rzeczywistym mistrzostwie autora.

Konkurs ogłoszony był przez Radę Miejską Amsterdamu w oparciu o regulamin konkursów międzynarodowych UIA. Konkurs był dwuetapowy. Zgłoszenia udziału w konkursie przyjmowano od 8 maja 1967 r. do 3 lipca 1967 r.

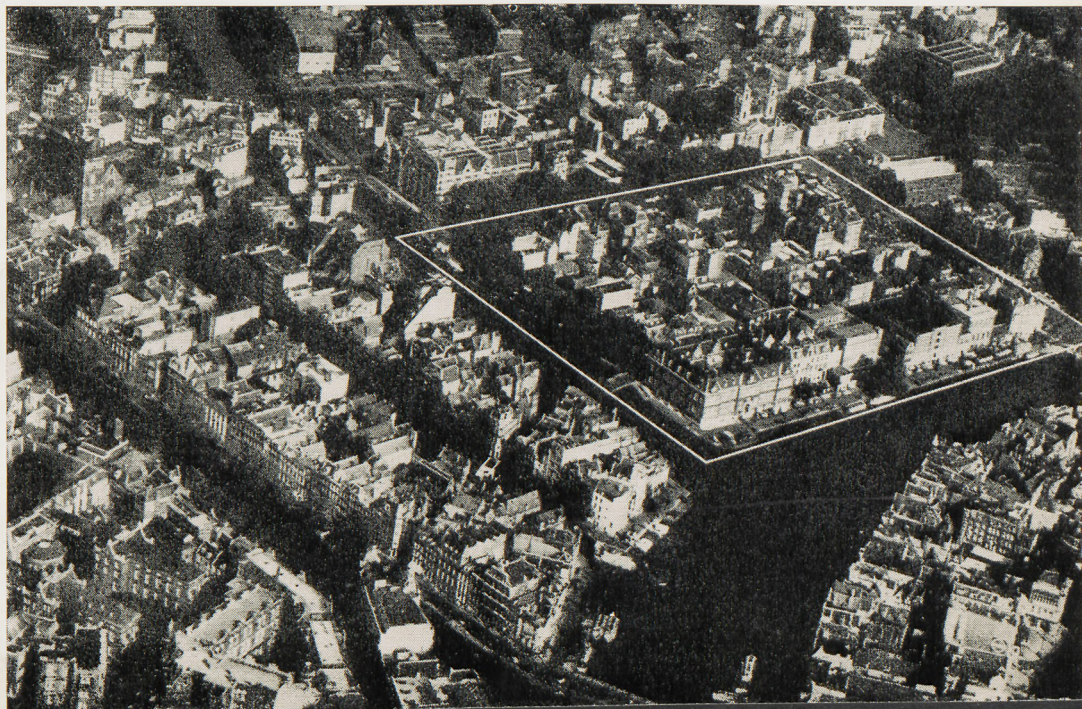
Termin wysyłki prac I etapu miał 30.XI.1967 r. Na konkurs nadesłano 803 prace z całego świata.

Konkurs ograniczony dla wybranych po I etapie 7 prac rozpoczął się 8.IV.1968 r. i kończył 7.X.1968 r.

1, 2

Widok z lotu ptaka sytuacji ratusza (z materiałów dostarczonych uczestnikom konkursu)

2



Międzynarodowe jury przyznało następujące nagrody:

- I NAGRODA – W. HOLZBAUER – WIEDŃ, AUSTRIA
- II NAGRODA – B. WINKLER, F. HAHMANN, H. HAHMANN – STARNBERG, NRF
- III NAGRODA – J. KARCZEWSKI, E. KARCZEWSKA, A. KOZIELEWSKI, J. H. MAISSONNEUVE – PARYŻ, FRANCJA

Ponadto 4 prace: HOLENDERSKA, SZWAJCARSKA, HISZPAŃSKA i KANADYJSKA otrzymały wyróżnienia specjalne, równe wysokości trzeciej nagrody.

Wszystkie te prace brały udział w konkursie ograniczonym i nagrody zostały im przyznane po jego rozstrzygnięciu.

Do przedostatniej fazy konkursu weszło 20 prac, z których wybór 7 do opracowania w ramach konkursu ograniczonego nastąpił po wykonaniu modeli dla wszystkich tych 20 prac i precyzyjnej analizie nadesłanych materiałów.

Części spośród owych 20 prac, które nie brały udziału w Konkursie ograniczonym, jury przyznało wyróżnienia:

I stopnia trzem pracom, wśród nich pracy E. i J. Buszkiewiczów,

II stopnia czterem pracom i III stopnia trzem pracom.

Ważnym kryterium oceny przyjętym przez jury była – obok spełnienia warunków funkcjonalno-programowych – relacja projektowanej architektury do istniejącego otoczenia.

Program konkursu przedstawiał wielki i skomplikowany zespół przestrzeni koniecznych do rozwiązania, o trudnych nieraz do pogodzenia wymogach.

Wyciąg z programu, który ogólnie określa przeznaczenia poszczególnych przestrzeni, obrazuje w pewnym stopniu zakres zadania:

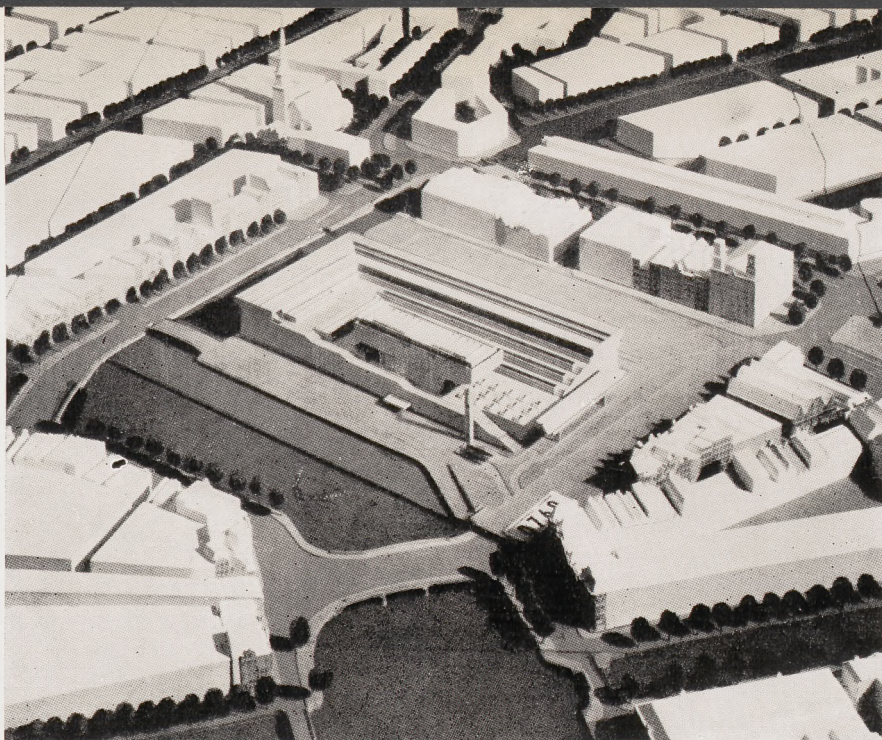
- sale przyjęć,
- pokoje burmistrza i sekretariatu burmistrza,
- sale konferencyjne dla burmistrza i rady,
- pokoje radnych i sekretarza wraz z salami konferencyjnymi,
- sale ślubów,
- biuro sekretarza rady miejskiej,
- rejestracje urodzin, zgonów, ślubów,
- restauracje, kawiarnie,
- sale spotkań rady miejskiej z mieszkańcami,
- hall główny, który miał też mieć połączenie ze stacją metra.

W sumie ok. 30 tys. m² powierzchni pomieszczeń ze sobą powiązanych i separowanych jednocześnie.

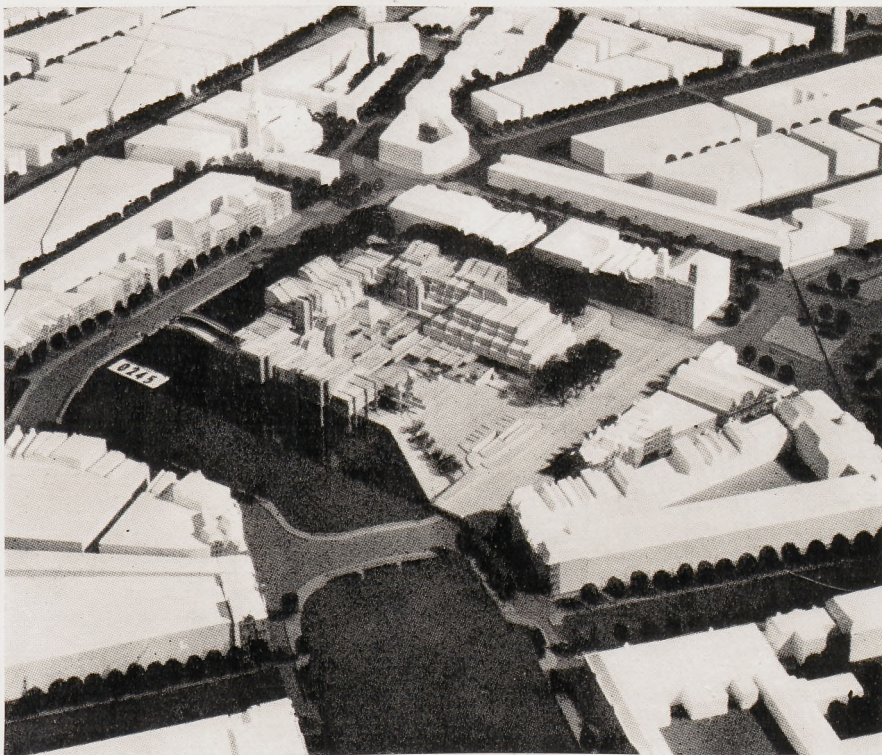
Dla wszystkich tych użyteczności odpowiednia przestrzeń parkingowa, dla wielu z nich niezależne wejścia i podjazdy oraz zapewnienie dziennego oświetlenia.

Projekt miał być podany w skali 1:500 – co nie było zadaniem łatwym z uwagi na precyzyjne wymagania programowe i konieczność rozrysowania rzutów w tej skali o dokładności projektu architektonicznego.

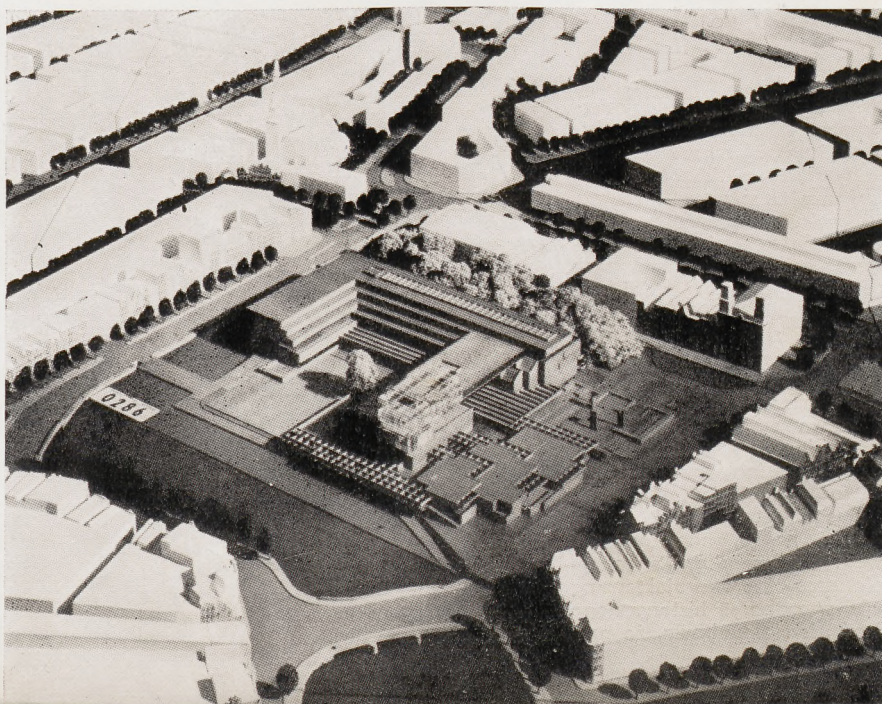
* Z przyczyn technicznych musieliśmy z przykrością zrezygnować z publikacji nadesłanych materiałów dotyczących prac konkursowych architektów: Jerzego Petelena i Reginy Pawuły.



3



4



5

3
I nagroda. W. Holzbauer,
Wiedeń, Austria

4
II nagroda. B. Winkler,
F. Hahmann,
H. Hahmann,
Starnberg, NRF

5
III nagroda. Grupa GIA.
J. H. Maissonneuve,
J. Karczewski,
E. Karczewska,
Paryż, Francja,
A. Kozielewski,
Polska

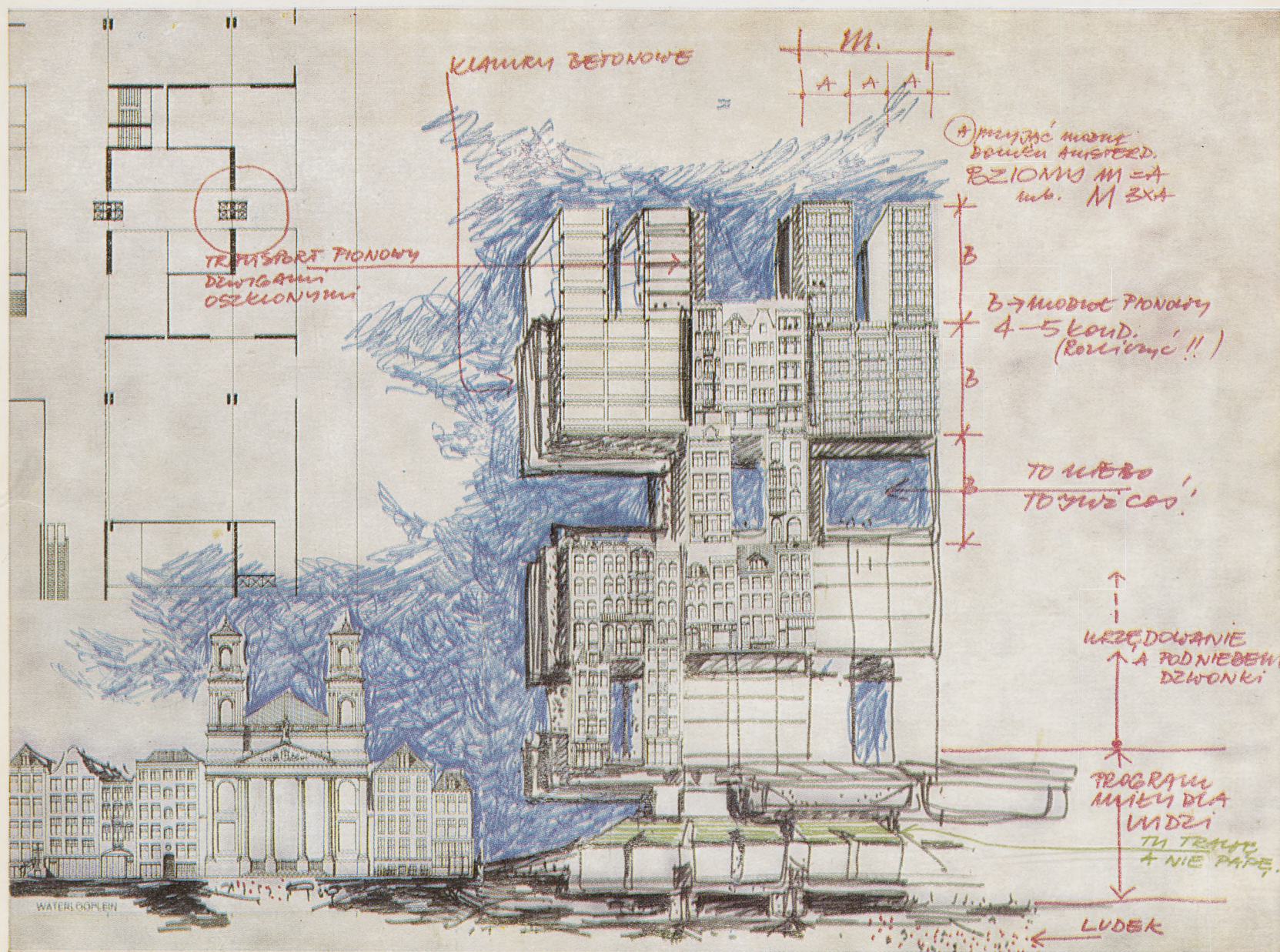
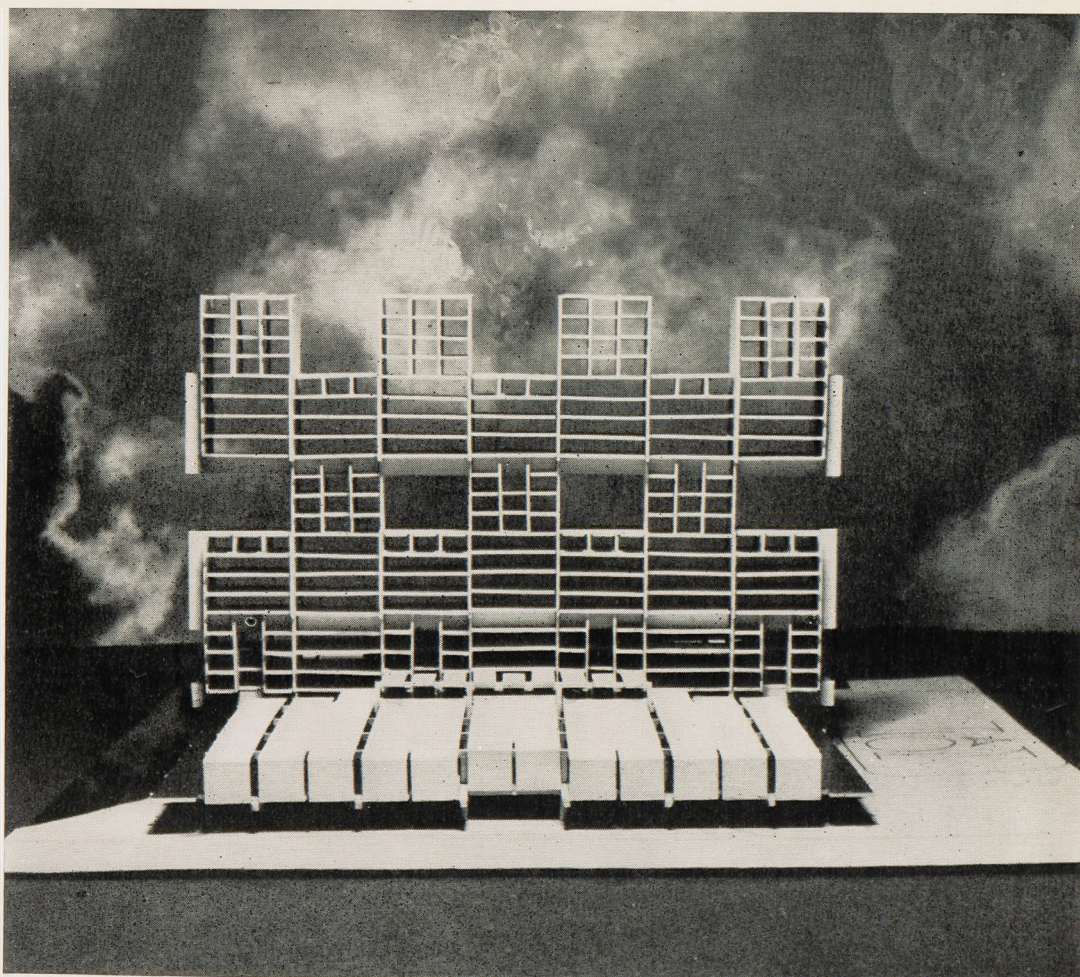
Wyróżnienie I

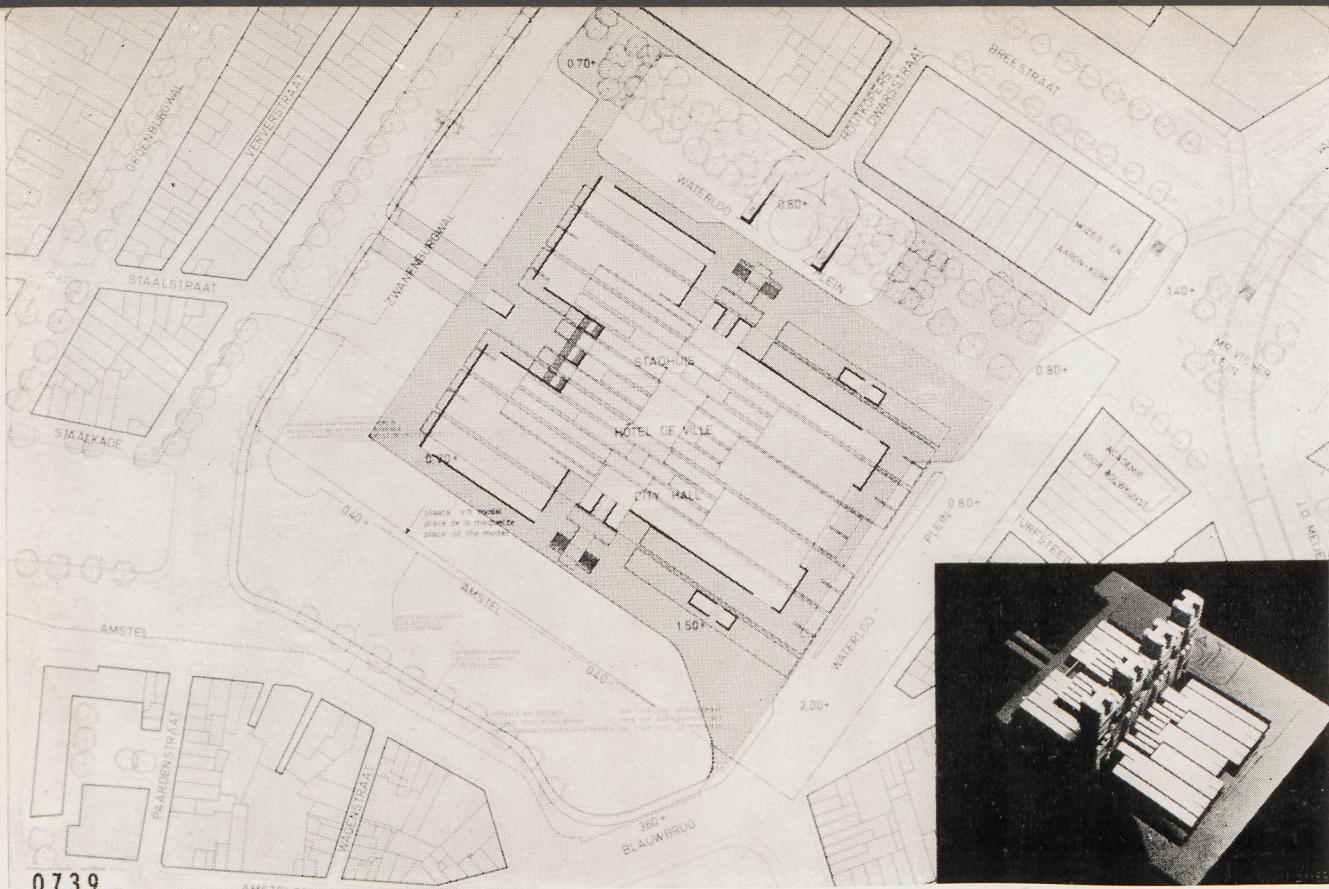
Projekt konkursowy

Autorzy:
 art. plast. Ewa Pruska-Buszkiewicz – ZPAP,
 Poznań
 arch. Jerzy Buszkiewicz – SARP, Poznań

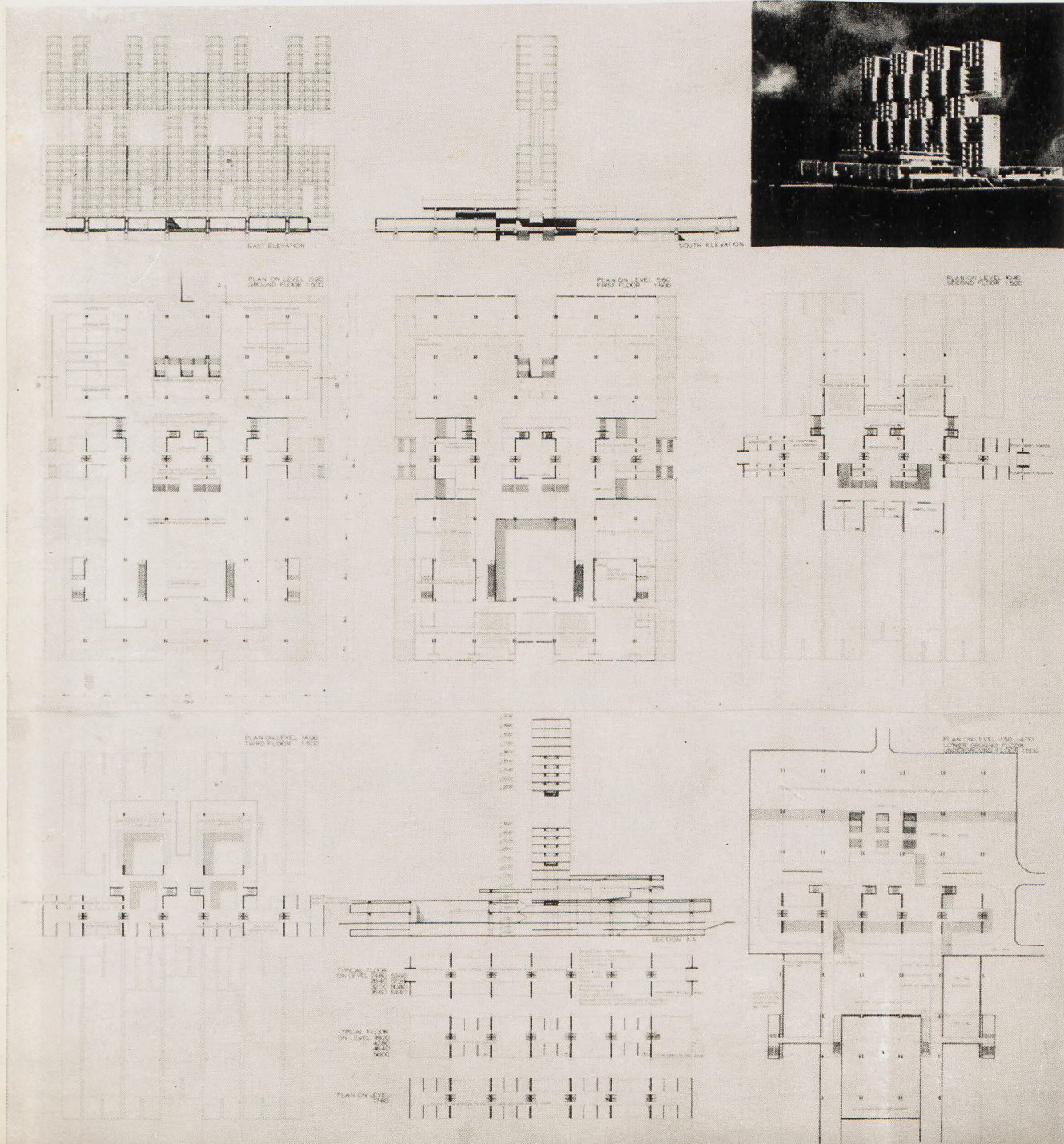
Z wypowiedzi autorów:

- „...1 tydzień nie mamy pomysłu...
- 2 tydzień nie mamy pomysłu...
- 3 tydzień nie mamy pomysłu...
- 4 tydzień nie mamy pomysłu...
- 3 miesiące nie mamy pomysłu...
- 3 miesiące i tydzień nie robimy konkursu...
- 3 miesiące i 2 tygodnie awantura domowa...
- 3 miesiące i 3 tygodnie nie robimy konkursu, a szkoda!
- 4 miesiąc – Ewa oblepiła klocki Pita panoramą Amsterdamu. To wystarczyło.
- 4 miesiące i 2 dni – ustawiła klocki z ażurem.
- 4 miesiące i 2 tygodnie – paskudna robota z upychaniem programu.
- 4 miesiące, 2 tygodnie i 1 dzień – goście z odwiedzinami – mieli kiedy przyjść!
- 4 miesiące i 3 tygodnie – końcówka i wysyłka.
- 1 rok, 4 miesiące, 5 dni – wiadomość o wyróżnieniu i radość...”





0739



Projekt konkursowy

Jedna z trzech prac, nadesłanych z Polski, które weszły do trzeciej rundy konkursu.

Autorzy: architekci

Gerard Dürschke – SARP, Kraków

Tadeusz Gawłowski – SARP, Kraków

Dariusz Kozłowski – SARP, Kraków

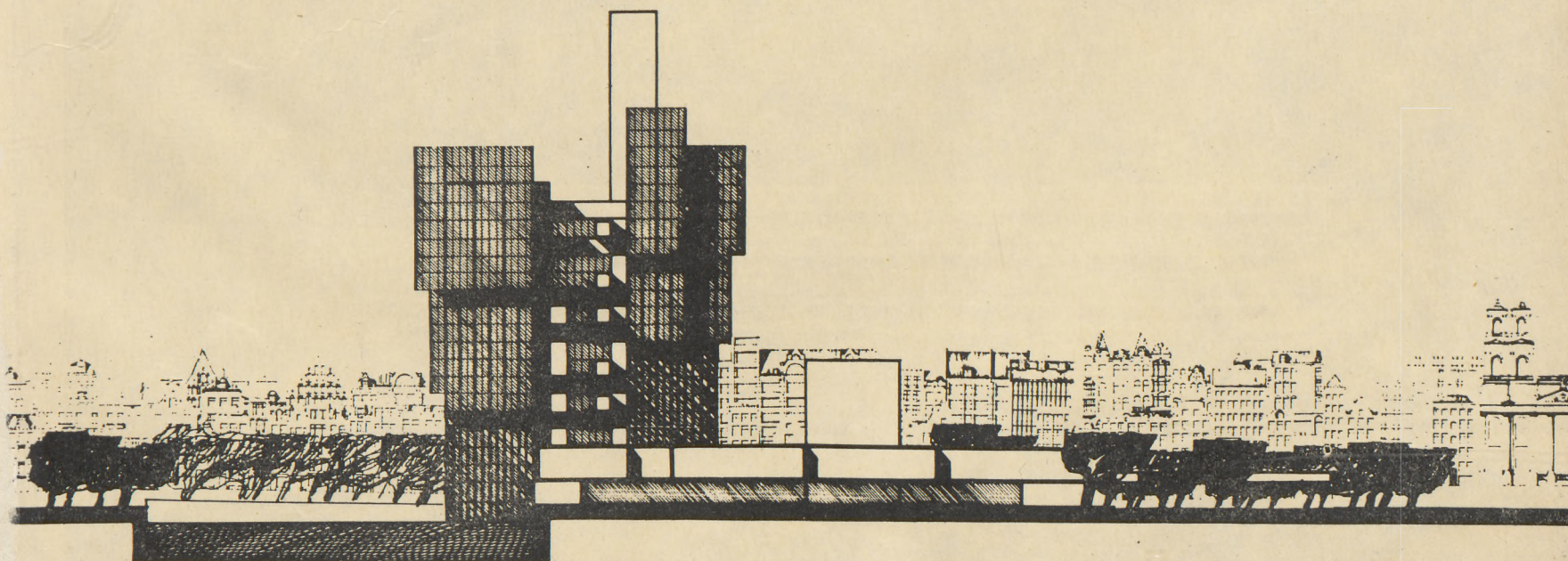
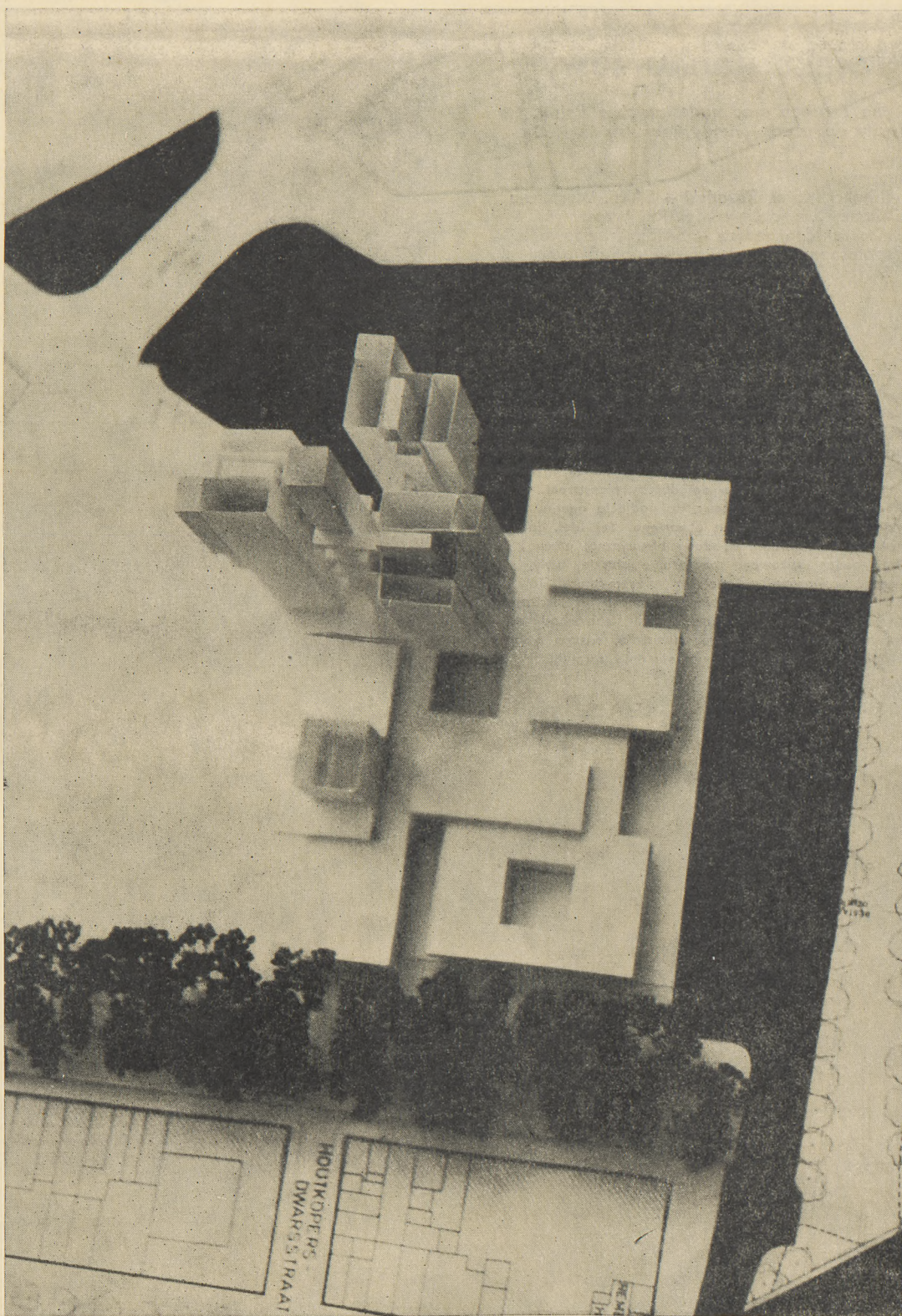
Andrzej Wojda – SARP, Kraków

Z wypowiedzi autorów:

„...Do podstawowych tez projektu należy uzyskanie:

- charakterystycznego – indywidualnego uformowania nadającego się na symbol miasta,
- kontrastu z płaską zabudową Amsterdamu dla wyróżnienia obiektu i stworzenia elementu urbanistycznego, ułatwiającego orientację i poruszanie się w mieście.
- możliwie dużej elastyczności użytkowej.

Dla realizacji postawionych tez podzielono program na funkcje, które nadają się do piętrzenia w budynku wielokondygnacyjnym, oraz na takie, które do tego się nie nadają. Z tego powodu bryła budynku składa się z części wysokiej i części płaskiej. Aby uzyskać dużą elastyczność użytkowej części wysokiej, wydzielono pionowy komunikacyjny w oddzielny element, najwyższy w całym układzie. Co kilka kondygnacji jest on połączony napowietrznymi korytarzami z trzema budynkami biurowymi. Całość tworzy rzeźbiarską wieloplanową grupę budynków...”



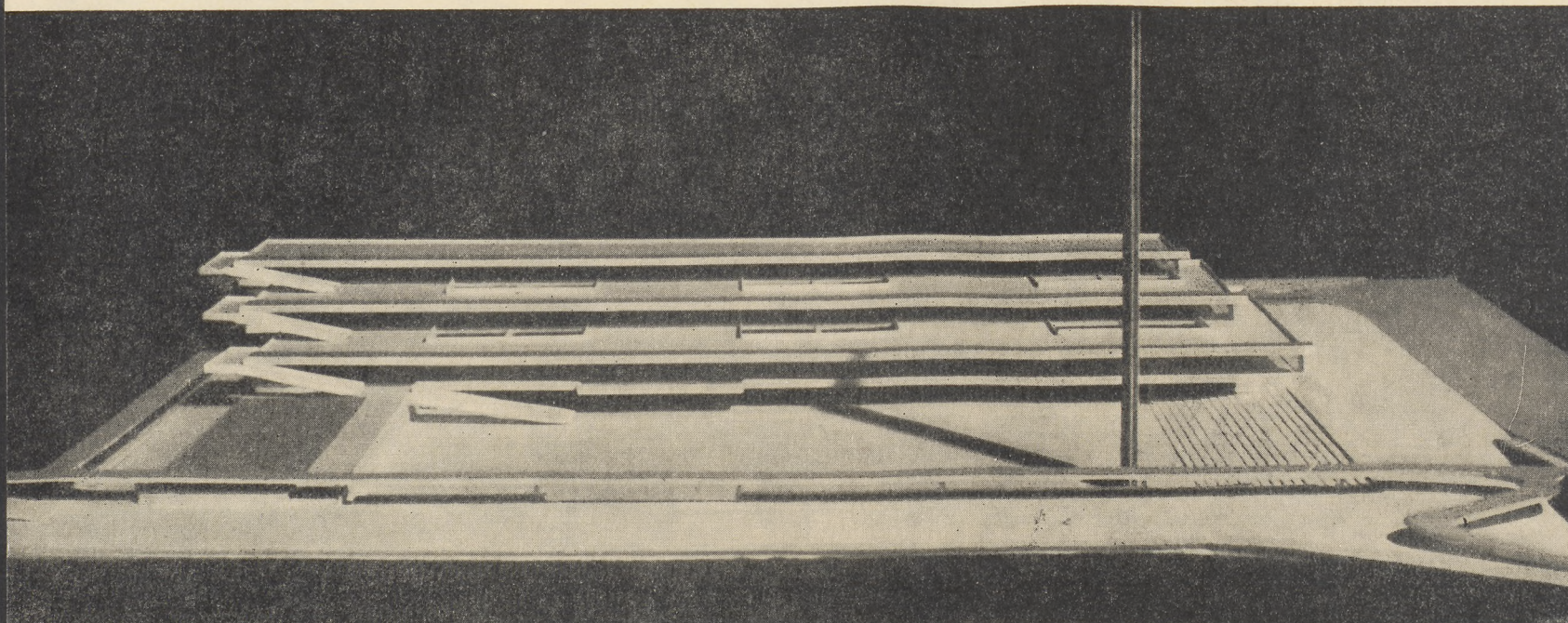
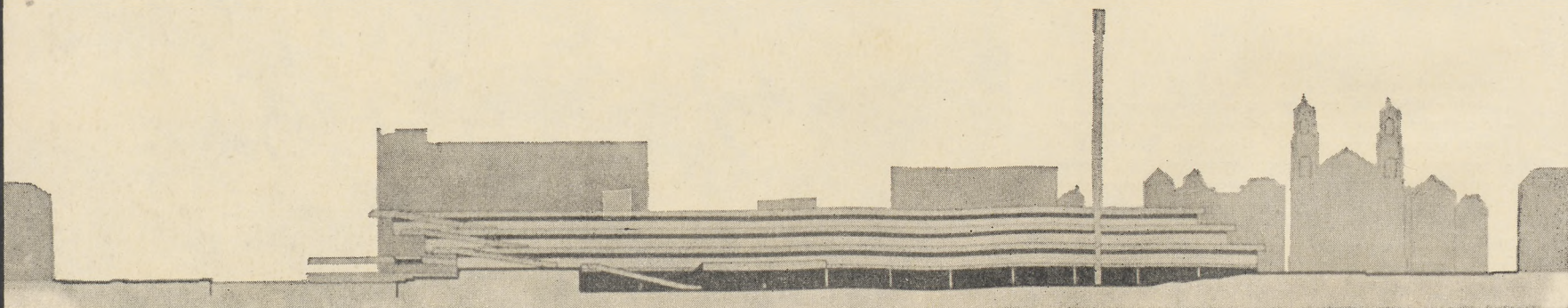
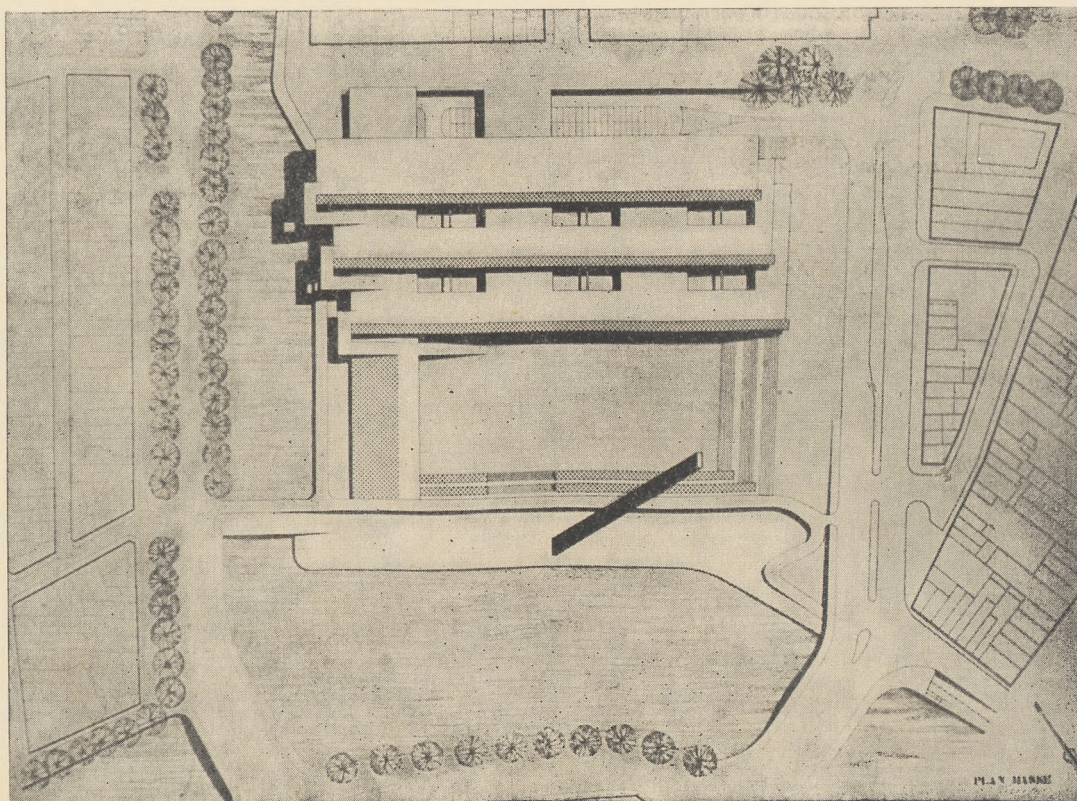
Projekt konkursowy

Jedna z trzech prac nadesłanych z Polski, które weszły do trzeciej rundy konkursu.

Autorzy:
architekci Marek Różański – SARP, Warszawa
Maciej Szwedziński – SARP, Warszawa
Andrzej Znojkiwicz – SARP, Warszawa
Współpraca: architektki Elżbieta Rodkiewicz
Marek Przepiórkiewicz

Z wypowiedzi autorów:

„...Podstawowym założeniem naszego projektu było ustunkowanie się do przestrzennych wartości jednego z najpiękniejszych miast Europy. Jednorodna, intensywna struktura tkanki miejskiej, która wyrosła na bazie niewymiernej wprost wartości gruntów wydartych morzu, wyeliminowała wszelkie tendencje do dużych przestrzeni. Stwierdzenie to stało się podstawą do podjęcia generalnej decyzji stworzenia założenia otwartego. Tej idei, jak również dla uszanowania obudowy historycznej placu i jego skali, podporządkowano rozwiązanie płaskiej bryły, organicznie powiązanej z miejskim placem-forum. Tarasowe rozwiązanie umożliwiło łatwą dostępność przejeżdżającym różnymi środkami komunikacji (rower, samochód, metro, tramwaj wodny), jak również stwarzało, naszym zdaniem, najwłaściwsze funkcjonalne rozwiązanie ratusza.



Projekt konkursowy

Autorzy: architekci

Tadeusz Zipser – SARP, Wrocław

Erhard Kloza – SARP, Wrocław

Edmund Kiełtyka – SARP, Wrocław

Zbigniew Malinowski – SARP, Wrocław

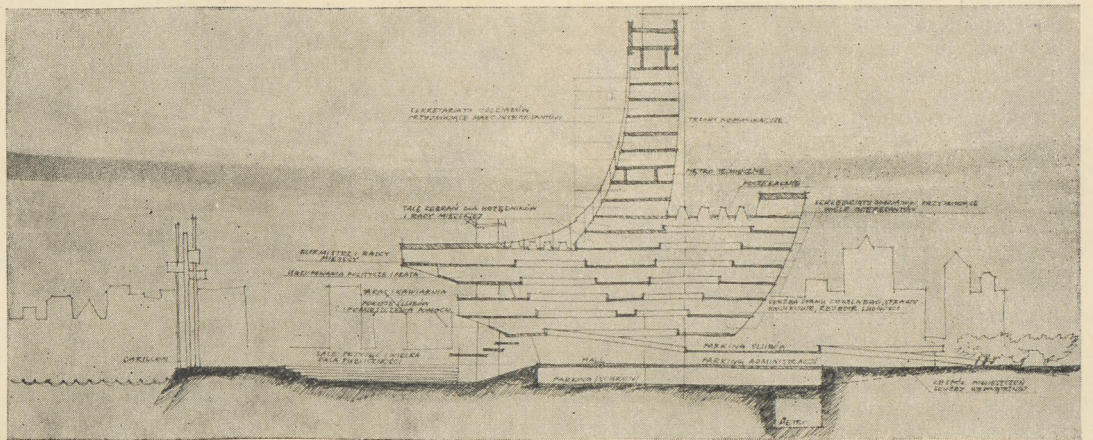
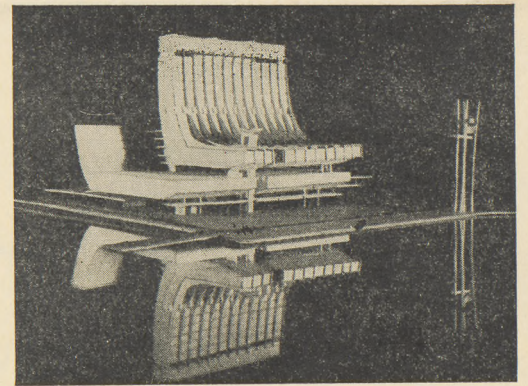
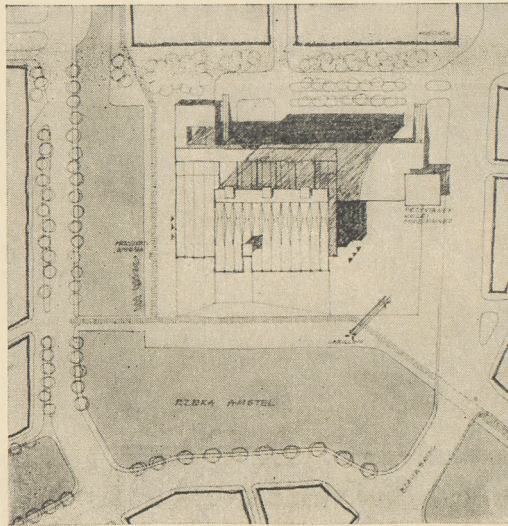
Alicja Woron – SARP, Wrocław

Z wypowiedzi autorów:

„...Ratusz usytuowano w północno-zachodniej części zadanego terenu, a to w celu uzyskania bryły – dominanty skierowanej główną elewacją w kierunku rzeki Amstel. W ten sposób bryła ta zamyka najważniejsze widoki z nadbrzeży Amstel oraz z placu Muntplein. Plac został więc podzielony na trzy części, każda o różnym charakterze i przeznaczeniu:

- część północną spinającą ratusz z siecią uliczną,
- część wschodnią przeznaczoną dla ruchu tranzytowego,
- tarasowo obniżone „forum” między południową elewacją budynku a promenadą wzdłuż Amstel.

Szukając kształtu bryły ratusza usiłowano zaakcentować w symboliczny sposób pewne właściwości samego Amsterdamu, jak też i jego władz. Jedność i spójność obywateli gminy z władzami gminy symbolizują dwie bryły w kształcie litery „L” złączone wspólnym hallem głównym. Wzięto również pod uwagę aspekt marynistycznej tradycji Amsterdamu próbując uwzględnić jakby pewne elementy starego żaglowca, którego sylweta, niegdyś tak charakterystyczna, zniknęła obecnie z krajobrazu miasta. Elementy te rozważano jako wzorce dla formy i konstrukcji budynku...”



Projekt konkursowy

Autorzy: architekci

Ryszard Trzaska – SARP, Warszawa

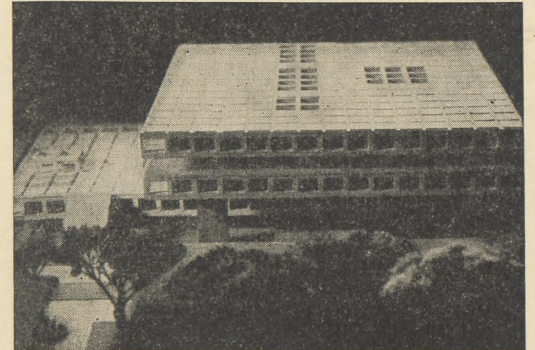
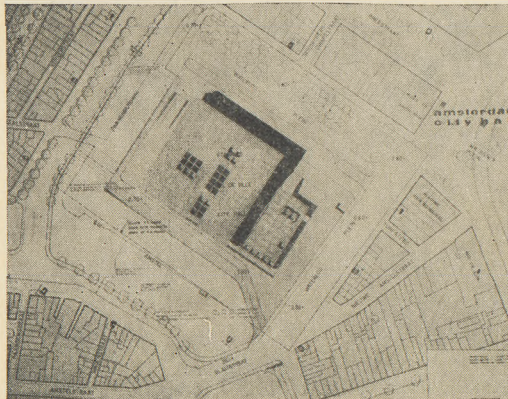
Jacek Janczewski – SARP, Warszawa

Z wypowiedzi autorów:

„...W istniejących warunkach otoczenia (bliskość wody, niewysoka wąska zabudowa zabytkowych kamieniczek, wieża kościoła przy Waterloo Plein oraz będąca w kontakcie przestrzennym wysoka 66-metrowa wieża Kerkkonen) starano się zachować dotychczasową równowagę przestrzenną i stąd próba utrzymania gabarytu zabudowy nie przekraczającej wysokości kamieniczek oraz takie usytuowanie obiektu, które umożliwiłyby podkreślenie eksponowanej w tym rejonie pozycji kościoła i szkoły architektury z jednoczesnym adaptowaniem pasa wysokich drzew.

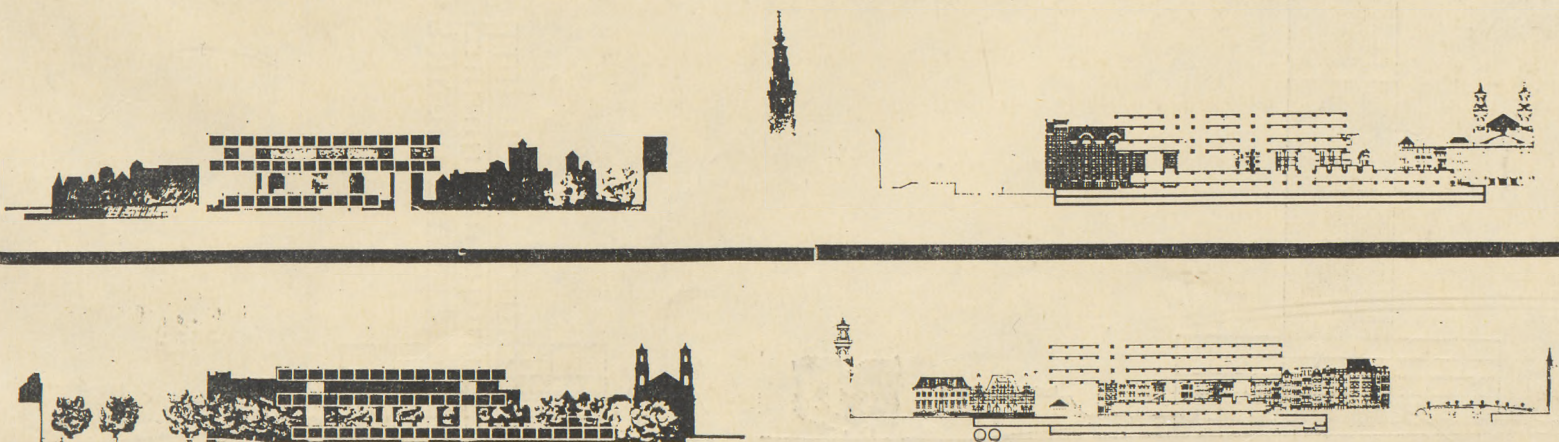
Praca zakłada potrzebę stworzenia czterech sytuowanych jedna nad drugą płaszczyzn przebitych wspólną komunikacją pionową, z przeznaczeniem dla nich funkcji uzupełniających zadania placów przedratuszowych.

W płaszczyźnie pierwszej, poniżej terenu, zlokalizowano komunikację masową typu metro oraz dojazdy samochodowe wraz z parkingami i ruchem gospodarczo-dostawczym; następna płaszczyzna to ogólnie dostępna forma



rekreacji rodzaju forum publicznego z umieszczonym w nim kurantem: wyżej – poziom tarasów burmistrza i radnych; ostatnia płaszczyzna przejmując zadania lądowiska helikopterów, zachowując walory tarasu widokowego. Powyższe wyobrażenia rozwiązane są w formie trzech niezależnych struktur żelbetowych na module 6,0 x 6,0 m, wspartych w części centralnej na czterech konstrukcyjnych pionach komunikacji awaryjnej oraz – w części poniżej terenu – dodatkowo na ścianach żelbetowych organizujących jednocześnie tę przestrzeń”.

leżnych struktur żelbetowych na module 6,0 x 6,0 m, wspartych w części centralnej na czterech konstrukcyjnych pionach komunikacji awaryjnej oraz – w części poniżej terenu – dodatkowo na ścianach żelbetowych organizujących jednocześnie tę przestrzeń”.



Projekt konkursowy

Autorzy: architekci
Władysław Bryzek – SARP, Kraków
 Współpraca: *Zdzisław Banaś* – SARP, Kraków
Piotr Drozd
 Makieta: *Bronisław Giermala*

Z wypowiedzi autora:

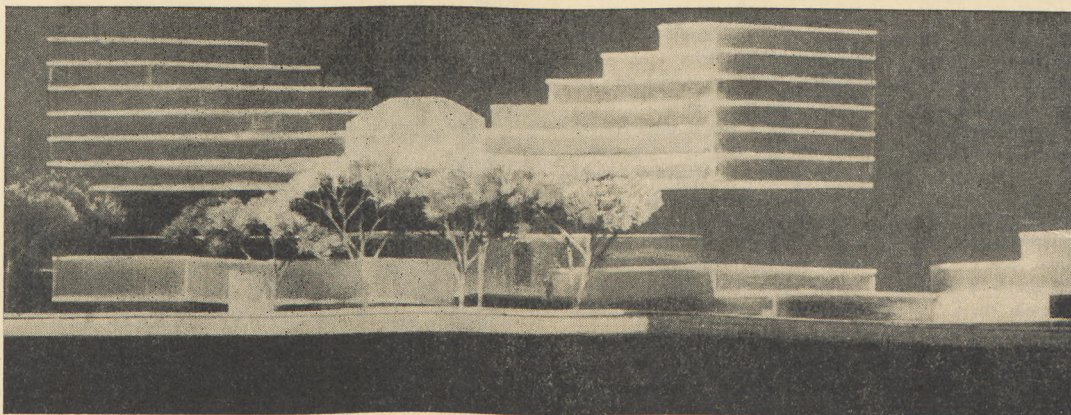
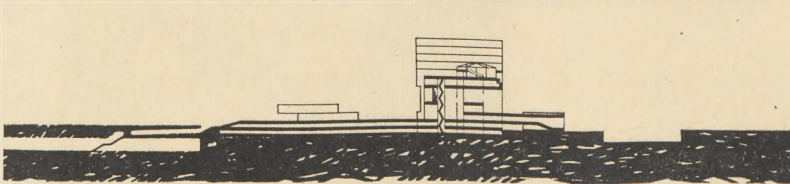
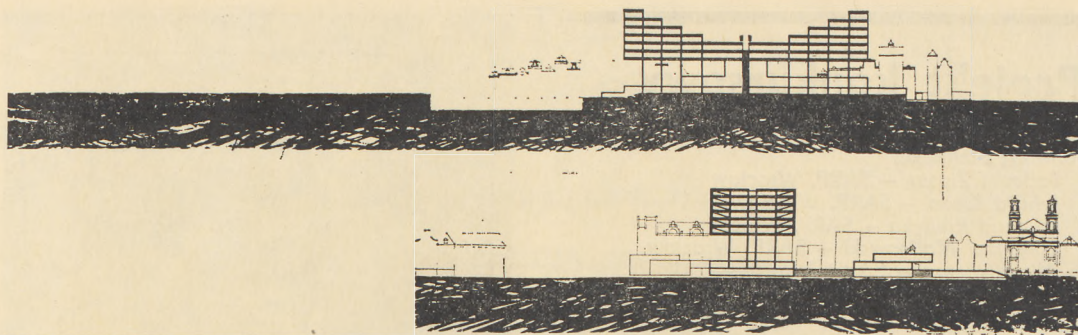
„...Szczególnie istotnym problemem konkursu było takie określenie skali urbanistycznej i charakteru architektury ratusza, aby – odpowiadając randze obiektu – nie powodowały, że stanie się on dysonansem w zabudowie Starego Miasta.

Z tego względu zrezygnowałem z dwóch skrajnych kierunków:

- rozdrobnienia układu brylowego (nie w charakterze ratusza),
- formowania akcentów wysokich (deprecjonowanie sąsiedztwa).

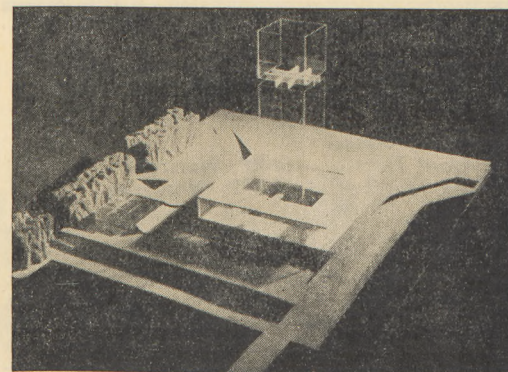
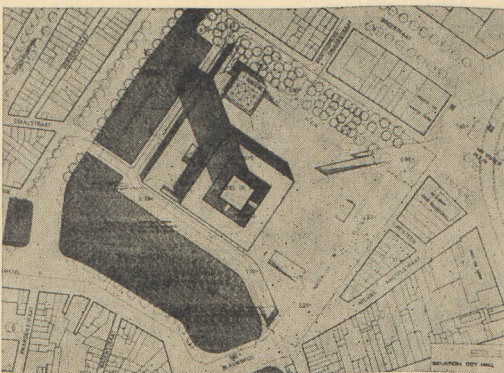
We wnętrzu, otoczonym zabytkowymi pierzejami ulic i nadbrzeży kanałów, ratusz – wyodrębniając się wielkością i charakterem – nie powinien tej architektury przesłaniać i eliminować. Stąd dalsza teza projektu: włączenie otaczającej zabudowy w kompozycję jako tła.

Architektura ratusza jest próbą swobodnej transpozycji form i ogólnego nastroju historycznej zabudowy ulic starego Amsterdamu: o schodkowo ząbkowanych pierzejach, wyrazistych kratkach podziałów elewacyjnych, wplasnyc w trójkąt szczytach...”



Projekt konkursowy

Autorzy: architekci
Witold Korski – SARP, Kraków
Jan Rączy – SARP, Kraków
Ryszard Szpila – SARP, Kraków
Marek Kozień – SARP, Kraków



Z wypowiedzi autorów:

„...Projekt miał spełniać następujące założenia:

- stworzenie w zabytkowym centrum, o monotonnej dotychczas sylwecie, unikalnego akcentu zamykającego perspektywę widokowe miasta,
- uzyskanie obiektu o pomnikowej architekturze dominującej nad monumentalnym placem.

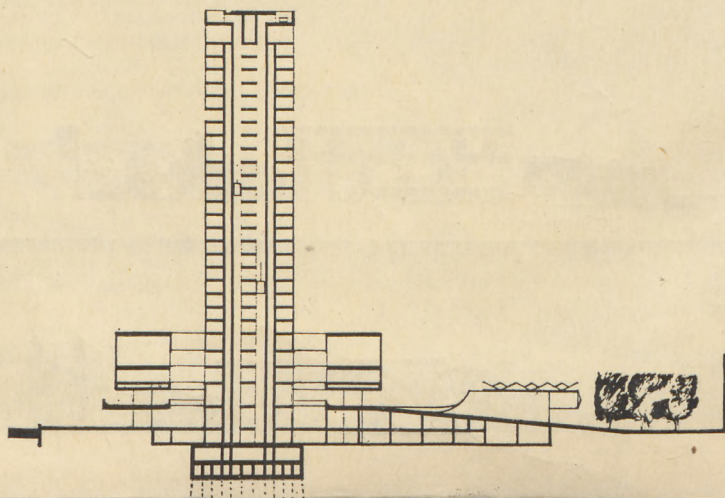
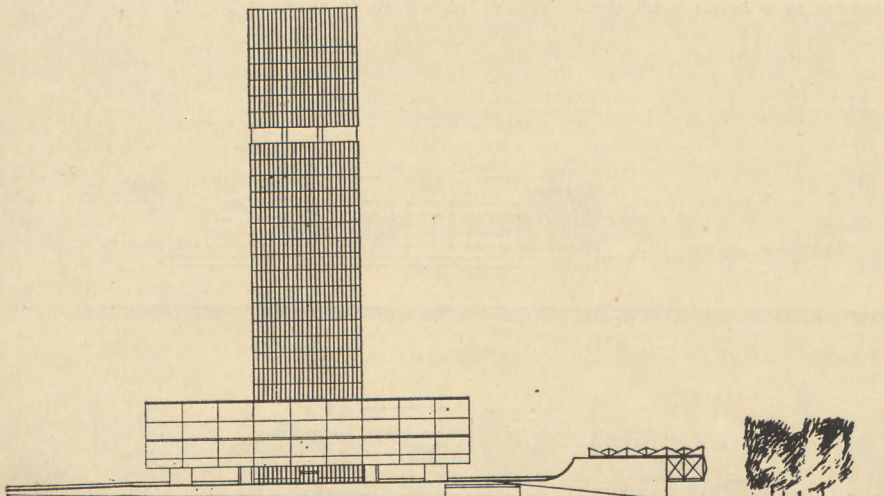
Dla realizacji tych założeń rozmieszczono poszczególne grupy funkcjonalne tak, aby uzyskać rozległy plac wyłączony z wszelkiego ruchu kołowego.

Plac ma jedynie dwa kraterowe wycięcia doświetlające, z których „wyrastają”: dwuczęściowy budynek ratusza oraz pałac ślubów.

W nadwieszonym nad placem niższym elemencie ratusza znajdują się pomieszczenia burmistrza, sekretarza gene-

ralnego, rady miejskiej i innych instancji, sale konferencyjne, sale przyjęć i użytkowania ogólnego oraz biura ewidencji ludności.

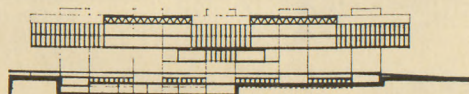
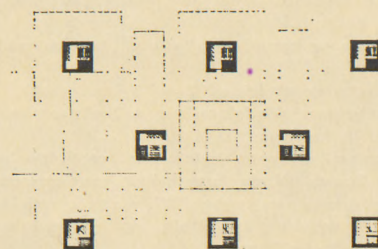
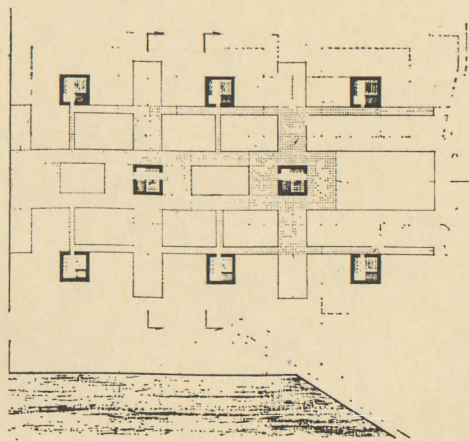
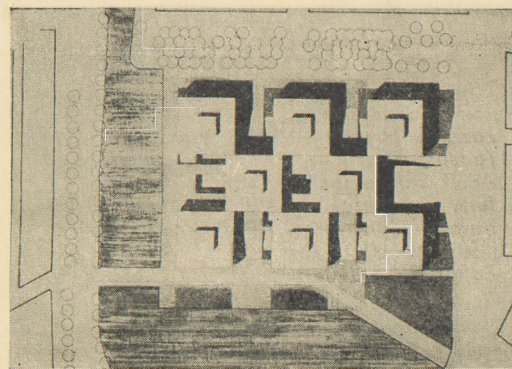
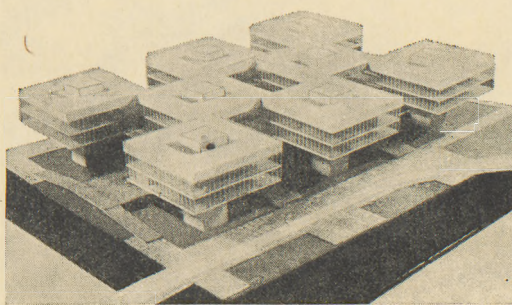
W elemencie wysokim, oprócz dwukondygnacyjnego hallu głównego, umieszczono na 26 kondygnacjach pomieszczenia radnych miejskich oraz wszystkie pomieszczenia sekretariatu rady miejskiej...”



Projekt konkursowy

Autorzy: architekci

Jacek Cianciara – SARP, Warszawa
 Hubert Dąbrowski – SARP, Warszawa
 Bogdan Lachert – SARP, Warszawa



Z wypowiedzi autorów:

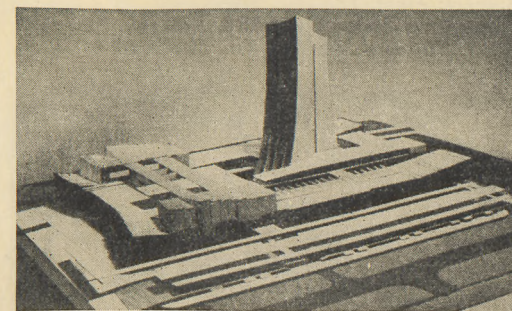
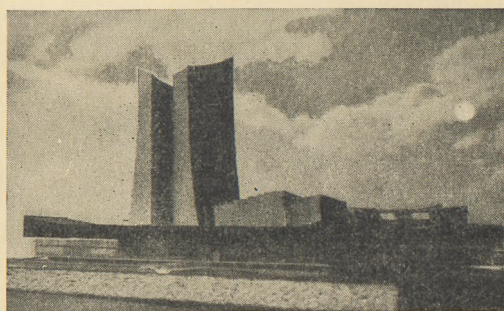
„...Budynek ratusza zaprojektowano z elementów powtarzalnych o wymiarach w planie 36 X 36 m. Przez wzniesienie budynku ponad poziom ziemi uzyskano bezkolizyjny podział ruchu kołowego i pieszego z możliwością bezpośredniego dojazdu i dojścia do każdego elementu. Zespół otwartych dziedzińców i niezabudowany poziom przyziemia daje możliwość oglądania zabytkowych pierzei Waterloo Plein z poziomu pieszego.

W części centralnej zaprojektowano hall łączący funkcjonalnie najbardziej reprezentacyjny program ratusza: pomieszczenia burmistrza, restaurację z kawiarnią oraz salę przyjęć. Na obrzeżach budynku usytuowano pozostały program.”

Projekt konkursowy

Autorzy: architekci

Barbara Smólska – SARP, Kraków
 Janusz Krawecki – SARP, Kraków
 Zbigniew Radziewanowski – SARP, Kraków



1 – pawilon ślubów, 2 – ratusz (część niska), 3 – biura (część wysoka), 4 – główne wejście do ratusza, 5 – plac zebrania, 6 – wjazd do garaży

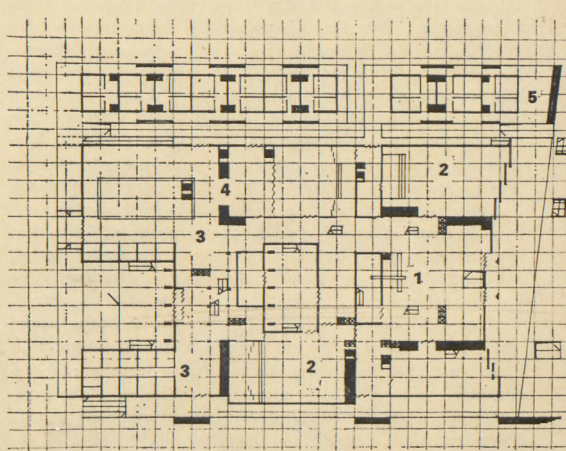
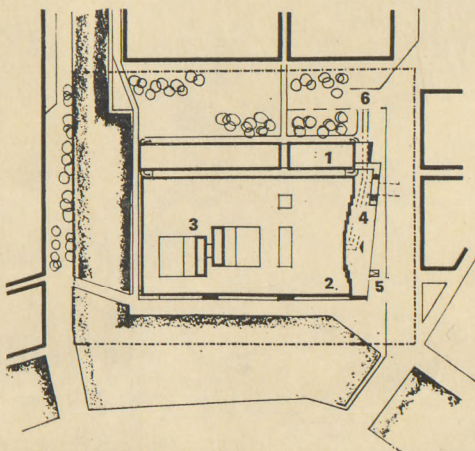
1 – hall główny, 2 – zespół sal reprezentacyjnych, 3 – hall i biura masowego użytku, 4 – pomieszczenia pomocnicze, 5 – pawilon ślubów

Z wypowiedzi autorów:

„...Proponowane rozwiązanie jest wyrazem dążności do: — ukształtowania bryły obiektu jako dominanty dla tej strefy miasta; — utrzymania zasadniczej horyzontalnej części ratusza w gabarycie wysokościowym sąsiedniej historycznej zabudowy.

W koncepcji funkcjonalnej przyjęto zasadę wyraźnego wydzielenia poszczególnych funkcji obiektu, uwytłumiając to w zróżnicowaniu bryły i wystroju elewacji.

W ukształtowaniu bryły i wystroju ratusza staraliśmy się nawiązać do tradycji marynistycznych miasta. Tak więc zwieńczenie wieży ratuszowej sugeruje formę żagle; formę tę przyjęto również jako nawiązanie do zwieńczenia sąsiednich kamieniczek miejskich...”



Projekt konkursowy

Autorzy: architekci
 Zdzisław Hryniak – SARP, Warszawa
 Tadeusz Pawluć – SARP, Warszawa
 Adolf Skrzypczak – SARP, Warszawa
 Jerzy Skrzypczak – SARP, Warszawa
 Barbara Zbrożyna – ZPAP, Warszawa
 Konstrukcja: Jerzy Cyganecki
 Bohun Zwoliński

Z wypowiedzi autorów:

„...Projekt ratusza rozwiązano ze szczególnym uwzględnieniem wartości historycznych otaczającej zabudowy i układu funkcjonalnego terenu, eksponując jednocześnie budynek ratusza jako podstawowy element kompozycji przestrzeni.

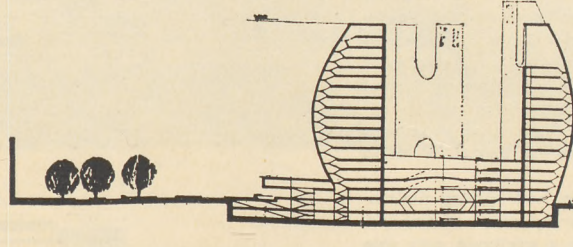
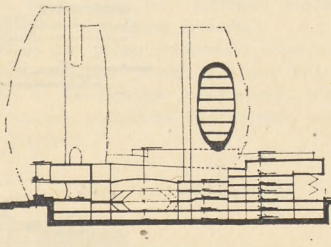
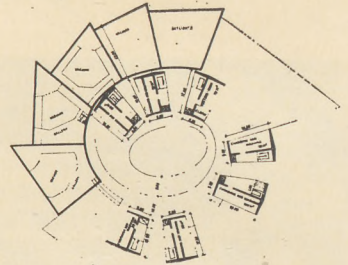
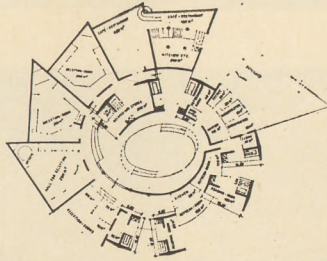
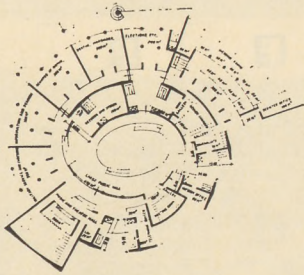
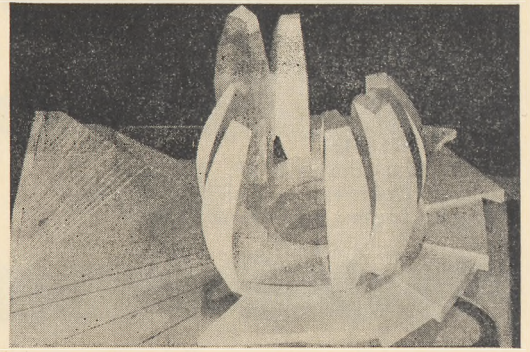
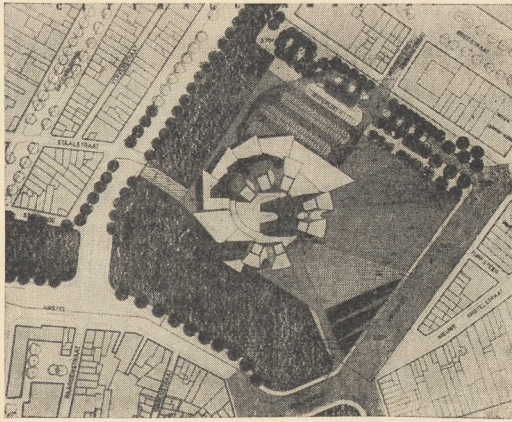
Ideą rozwiązania przestrzennego było uzyskanie ekspozowanego wnętrza placu, o różnorodnym przeznaczeniu, umożliwiającego uzyskanie perspektywy widokowej na bryłę budynku.

Projektowany zespół składa się z dwóch podstawowych elementów:

- bazy o wysokości od 2 do 3 kondygnacji,
- nadbudowy składającej się z 7 elementów o wysokości 16 kondygnacji.

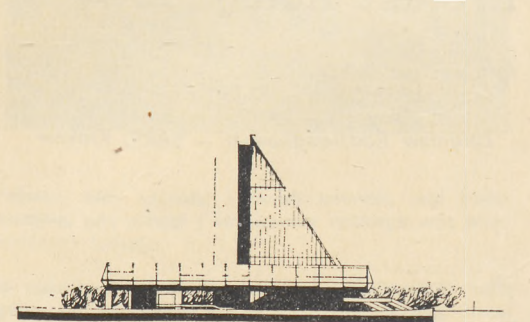
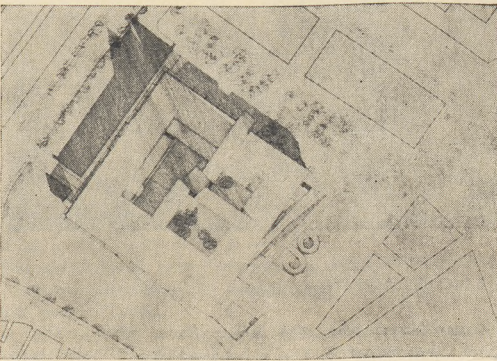
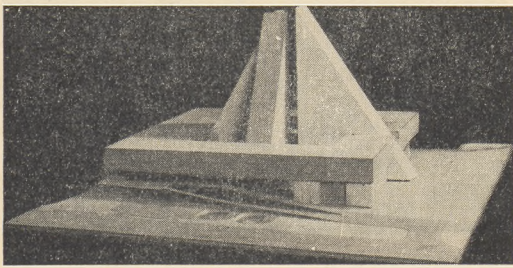
Elementem wiążącym całość jest centralny hall, stanowiący kanwę układu, przy którym rozmieszczono poszczególne działy pomieszczeń. W wierzchołkach trzech elementów wysokich projektuje się zawieszenie dzwonów i mechanizmów kuranta.

Autorzy spodziewają się, że dźwięki powstające na obwodzie wewnętrznej przestrzeni stworzą pożądany efekt stereofoniczny...”



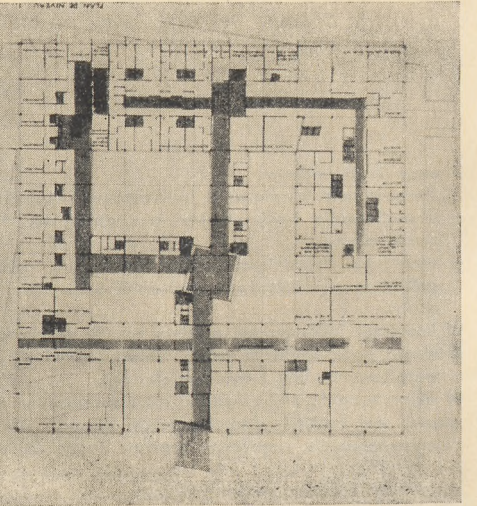
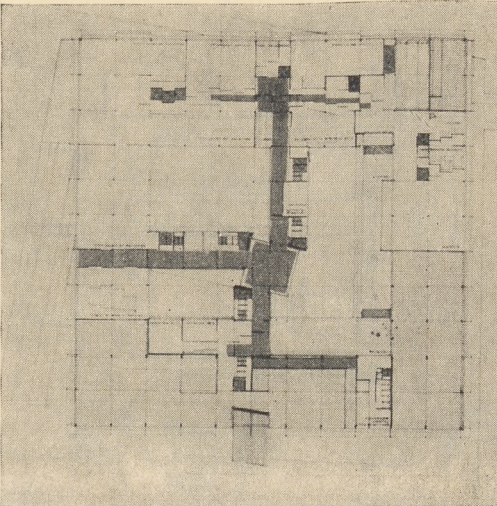
Projekt konkursowy

Autorzy: architekci
 Sławomir Podolak – SARP, Kraków
 Ewa Podolak – SARP, Kraków



Z wypowiedzi autorów:

„...Założeniem pracy było przyjęcie koncepcji ratusza jako najważniejszego budynku w mieście, a jednocześnie podkreślenie demokratycznego charakteru wspólnoty miejskiej. Próba realizacji tej koncepcji było podniesienie całej bryły i stworzenie na poziomie placu pewnego rodzaju ogólnie dostępnego forum. Kwadratowa w rzucie bryła części niskiej, maksymalnie zbliżona do wody, mieści w sobie sale obrad, urząd stanu cywilnego, sale recepcyjne i społeczne. Skrzydło południowe – najwyższe władze miejskie, przy czym podjazd reprezentacyjny zaprojektowano od strony Waterloo Plein, tj. północnej, z podejściem pod częścią niską do klatki schodowej. Część zachodnią przeznaczono na sale obrad, a północną na sale recepcyjne, koncertowe i restaurację. W drugiej i trzeciej kondygnacji części niskiej pomieszczono urzędy o największym ruchu interesantów oraz klub pracowniczy i stołówkę. Na pomieszczenia socjalne pracowników wykorzystano tarasy wewnętrzne części niskiej. Części wysokiej, która jest reminiscencją wieży ratuszowej, starano się nadać kształt jak najbliższy, przy zachowaniu funkcji użytkowej. Ponadto pozostawiono prześwit pomiędzy trzema trójkątami, aby uzyskać efekt wnętrza w widoku z patia części niskiej. W części wysokiej znajdują się pomieszczenia o małym ruchu. Trzy pionowe komunikacyjne łączone są przewiązkami widocznymi na elewacjach. Pewien efekt przewidywano również przez pokrycie połaci dachowych trójkątów połyskującymi płytami metalowymi...”



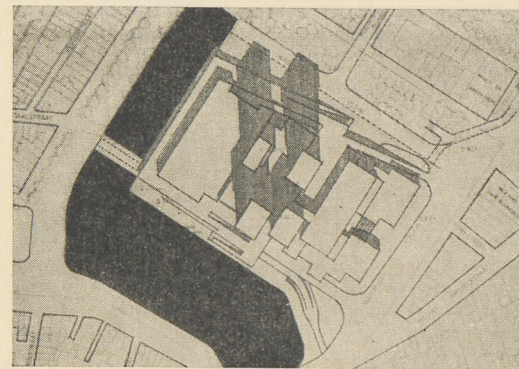
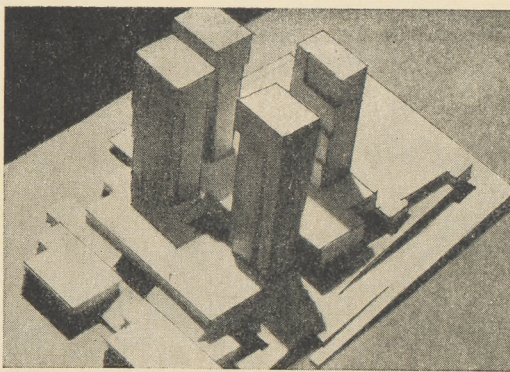
Projekt konkursowy

Autorzy: architekci
Jan Kozub – SARP, Kraków
Makieta: Jerzy Kubica – SARP, Kraków

Z wypowiedzi autorów:

„Przy opracowywaniu projektu konkursowego ratusza w Amsterdamie przyjęliśmy jako założenie:

- dostosowanie formy i wielkości ratusza do skali człowieka i otoczenia przez odpowiednie rozbięcie bryły i stworzenie wnętrza,
- stworzenie w sylwecie miasta obiektu symbolizującego władzę będącą odbiciem demokratycznego życia, reprezentowanego przez radnych i władzę wykonawczą,
- nawiązanie w kompozycji bryłowej do charakterystycznych cech krajobrazu Holandii, a mianowicie zespołu wiatraków i pól tulipanów. Mają one symbolizować cztery elementy pionowe pnące się z zabudowy.



Wiązki światła słonecznego wpadające do wnętrza o każdej porze dnia dadzą ciekawe efekty plastyczne. Niższa część ratusza dorównuje swą wysokością pierzejom placu, zaś wieże nie przewyższają istniejących w Amsterdamie. Na jednej z wież od strony Waterloo Plein

umieszczono kurant, na drugiej zegar. Zgodnie z założeniami oddzielono ruch pieszy od kołowego – projektując dwa poziomy ruchy: przyjemny dla komunikacji kołowej i wysoki parter dla pieszych...”

Projekt konkursowy

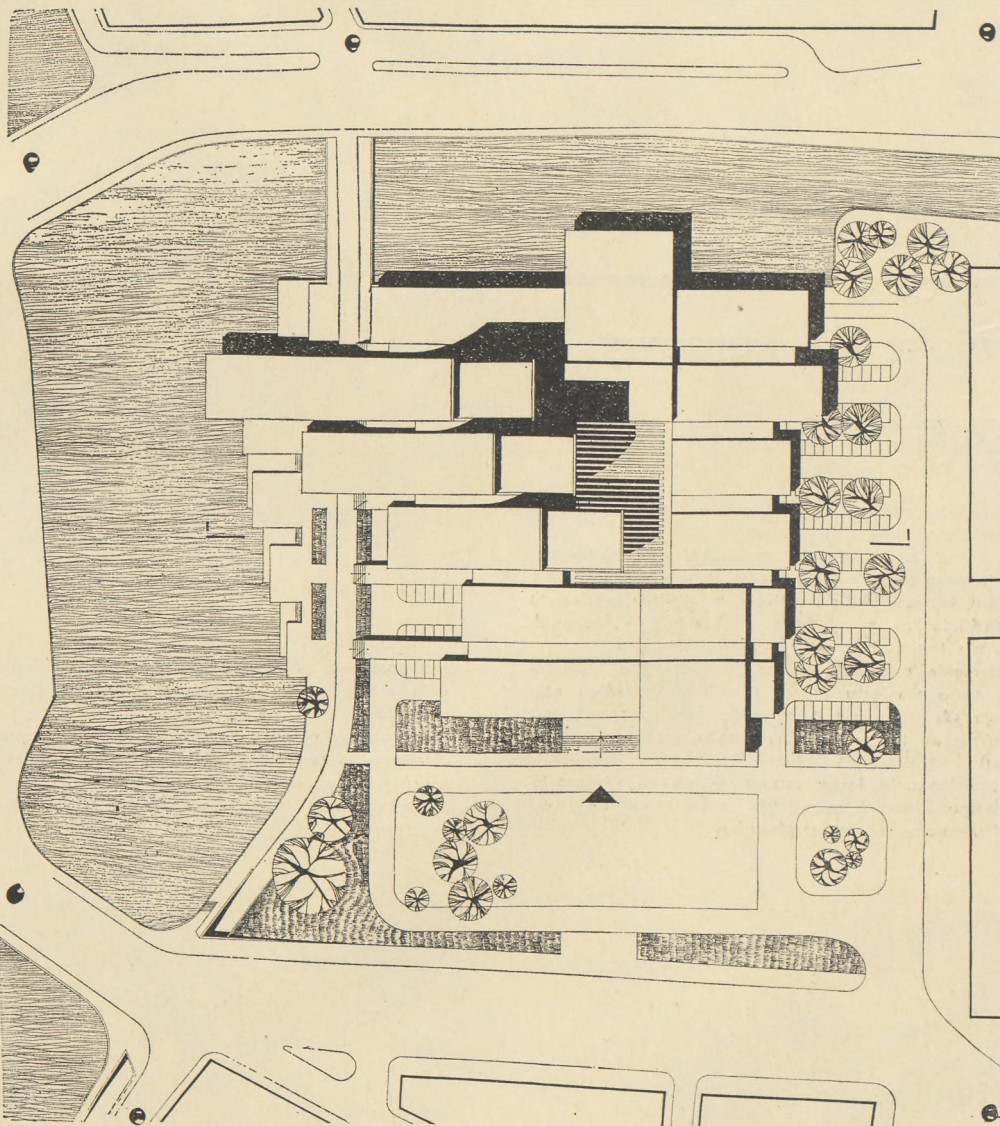
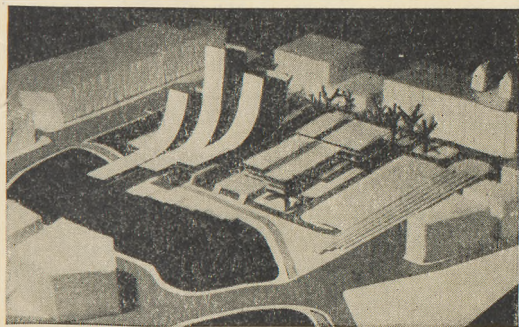
Autorzy: architekci
Zdzisław Jońca, – SARP, Warszawa
Irmina Osińska – SARP, Warszawa
Konstrukcja: Jerzy Pluta

Z wypowiedzi autorów:

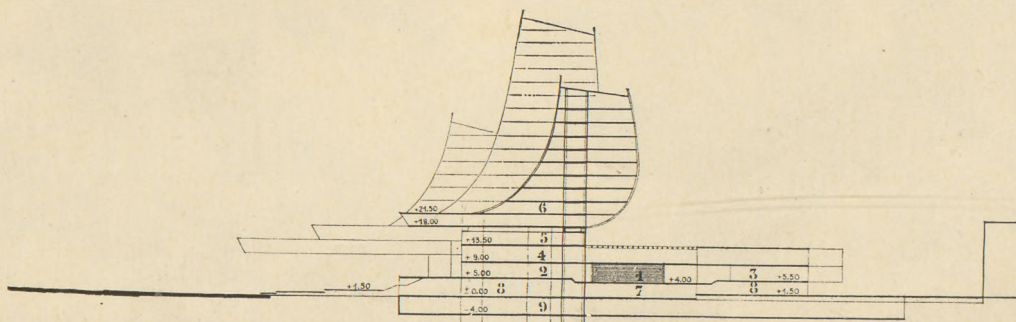
„...W skali urbanistycznej Amsterdam stanowi zwartą, jednolitą strukturę sieci kanałów i charakterystyczny układ drobnej zabudowy, stanowiące łącznie bardzo ciekawy i niepowtarzalny charakter miasta.

Przyjęty układ przestrzenny ratusza nawiązuje do pasmowego układu urbanistycznego miasta, a nowoczesna forma i konstrukcja podkreśla unikalność i rolę tego rodzaju budynku w mieście.

Budynek ratusza składa się z części niższej oraz trzech elementów pionowych...”



1 – hall główny, 2 – hall administracji, 3 – urząd stanu cywilnego, 4 – poziom reprezentacyjny, 5 – biuro burmistrza i radnych, 6 – biura sekretariatu rady miejskiej, rejestracja zgonów, ślubów, urodzeń oraz sprawy wojskowe, 7 – sala gimnastyczna, teatralna i stolówka, 8 – parkingi, 9 – parkingi, garaże oraz magazyny i warsztaty



Projekt konkursowy

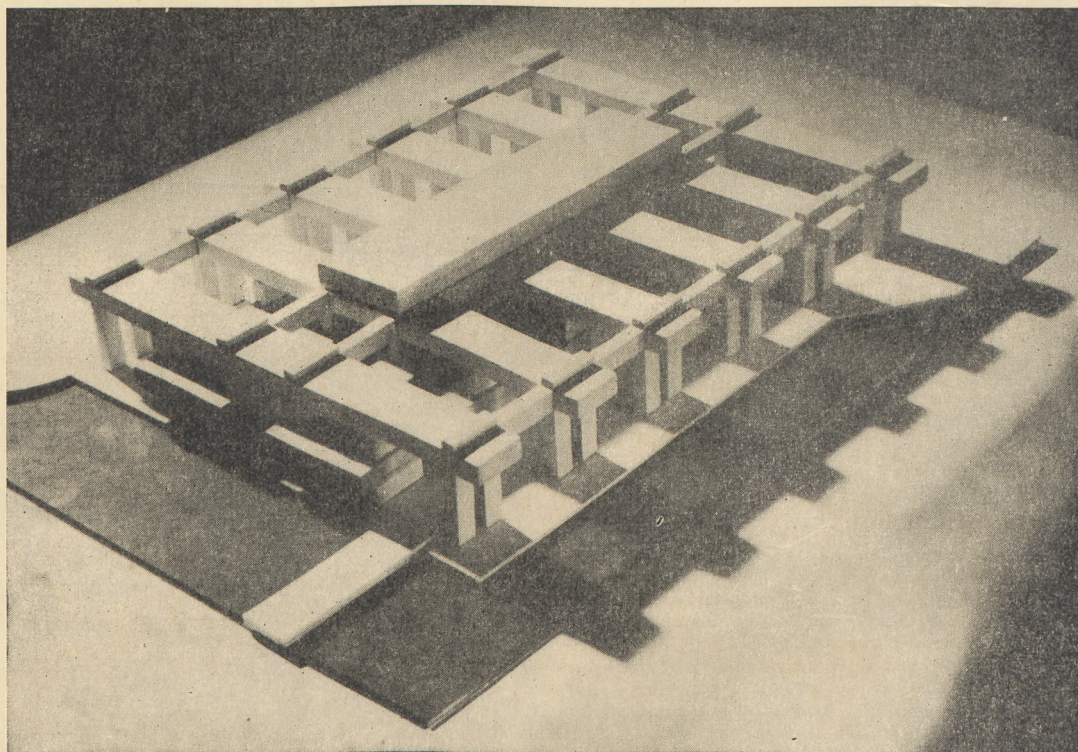
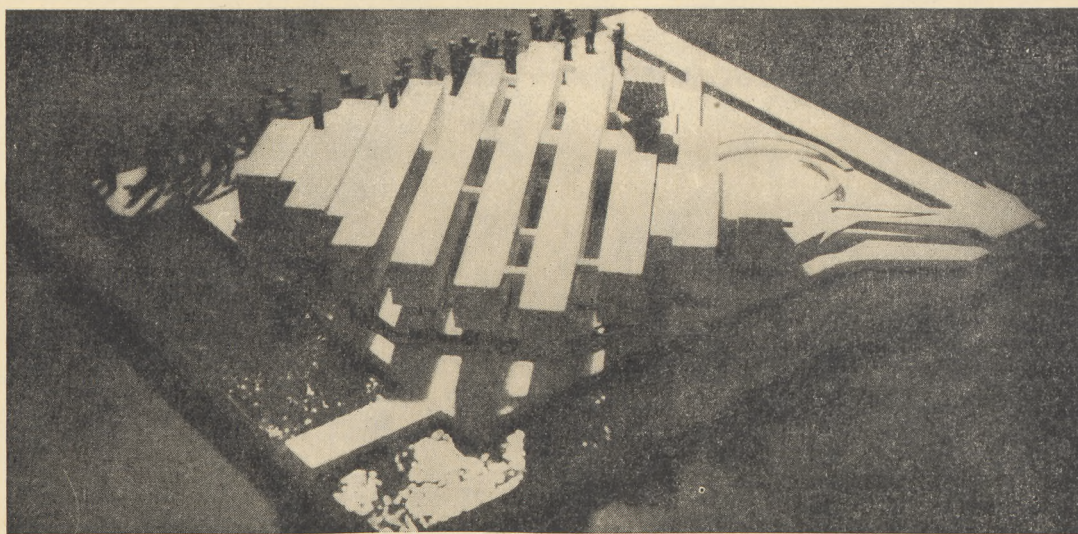
Autorzy: architekci
 Zbigniew Bać – SARP, Wrocław
 Józef Gierczak – SARP, Wrocław

Z wypowiedzi autorów:

„...Ratusz rozwiązano w formie obiektu o umiarkowanie rozczłonkowanym planie. Horyzontalnemu układowi budynku ratusza przeciwstawiono dominantę wieży kurantowej. Gabaryty pionowe ratusza nawiązują do przeciętnej wysokości zabudowy otaczającej.

Podjazd do wejścia głównego zaprojektowano w poziomie estakady łączącej Blauwburg i Mr. Visser Plein. Jedno wejście do ratusza zaprojektowano na płycie, na poziomie 4 m powyżej terenu, drugie zaś na poziomie terenu. Wejście to znajduje się w poziomie ciągu pieszego i rowerowego przebiegającego wzdłuż Amstel.

Z hallu wejściowego przewidziano dostęp do sal ślubnych, pomieszczeń reklamowych i informacyjnych, biur rejestracji oraz restauracji. Wejście do pomieszczeń burmistrza, gabinetów radnych, sal posiedzeń, sal konferencyjnych itp., zaprojektowano w wieży kurantowej.



Projekt konkursowy

Autorzy: architekci
 Zdzisław Lipski – SARP, Łódź
 Jakub Wujek – SARP, Łódź

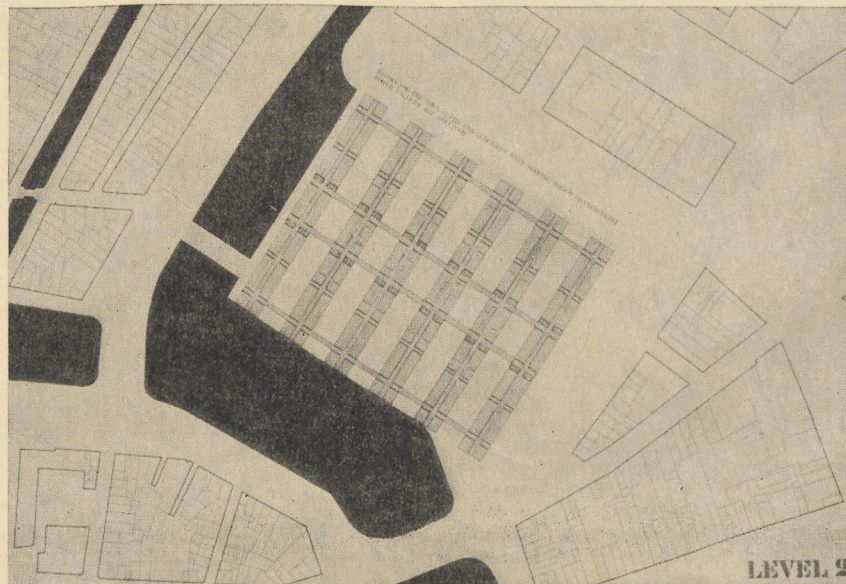
Z wypowiedzi autorów:

„...Ustaliliśmy następujące założenia:

- uzyskanie jak największej przestrzeni niezabudowanej na „forum miejskie”, miejsce spotkań mieszkańców;
- zaprojektowanie funkcji ratusza w strefach poziomych przedzielonych przestrzenią i zielenią, a złączonych jedynie trzonami komunikacyjnymi;
- utrzymanie ratusza w gabarycie otaczającej zabudowy starego miasta (skala zabudowy wszystkich otaczających stare miasto zespołów urbanistycznych jest większa od tej, w której można by zaprojektować ratusz);
- zaprojektowanie formy ratusza w postaci wielopoziomowego „ruszty” tworzącego przestrzenne ramy architektoniczne wnętrza placu-forum;

- rozmieszczenie poszczególnych elementów funkcji zgodnie z ich rangą i z zapewnieniem właściwej dostępności;
- dwa poziomy piwnic – w jednym garaże, magazyny, urzędzenia techniczne, w drugim – zespół pomieszczeń socjalnych dla pracowników ratusza;
- parter (poziom placu) – forum miejskie, zieleń, hall wejściowy

- pierwszy poziom nad placem – sale recepcyjne, restauracja, sale ślubów, referaty o masowym napływie interesantów, np. referat wojskowy,
- drugi poziom nad placem – pomieszczenia biurowe i referaty o małym napływie interesantów,
- Trzeci poziom (najwyższy) – sala zebrań rady miejskiej, gabinet burmistrza, gabinety radnych, pokoje partii politycznych...”



Projekt konkursowy

Autorzy:

Andrzej Dzierżawski – SARP, Warszawa
 Zbigniew Pawełski – SARP, Warszawa
 Wiesław Rzepka – SARP, Warszawa

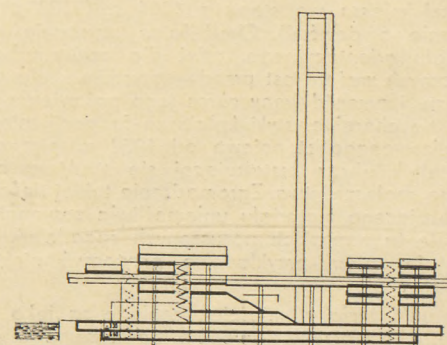
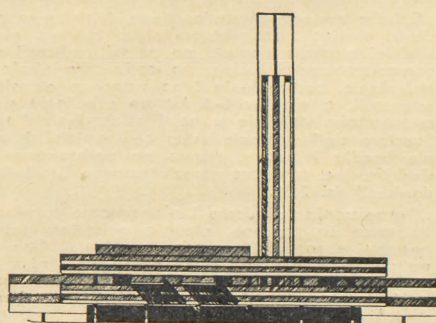
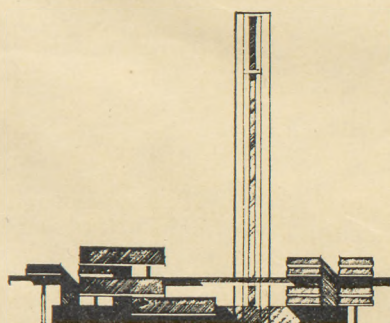
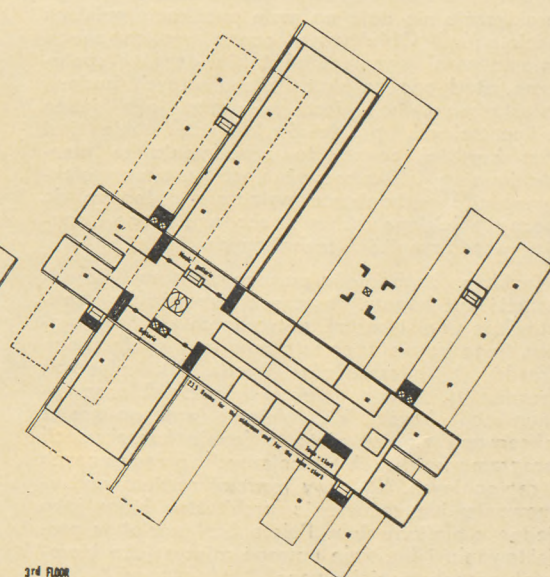
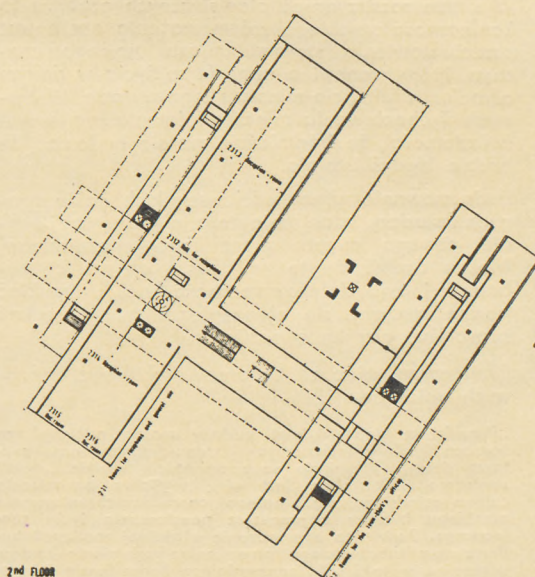
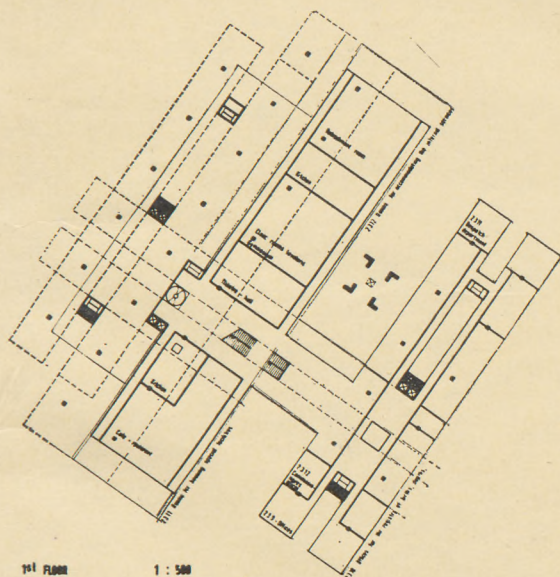
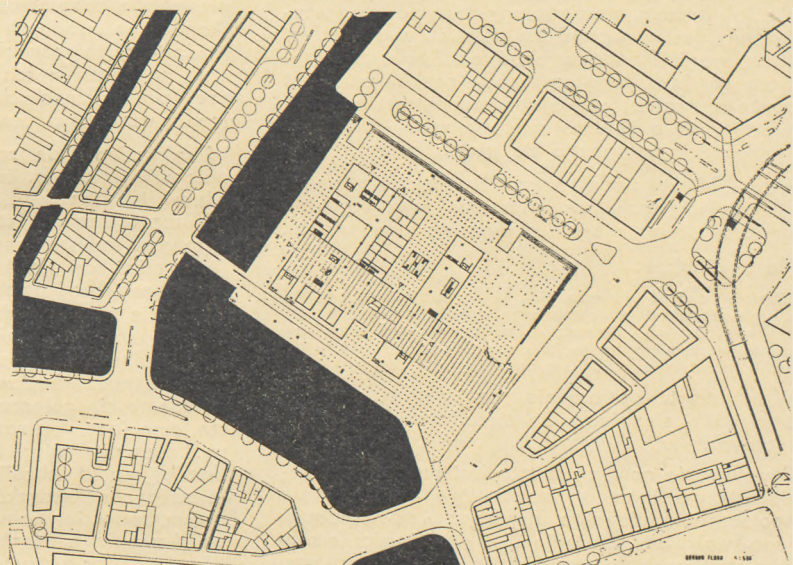
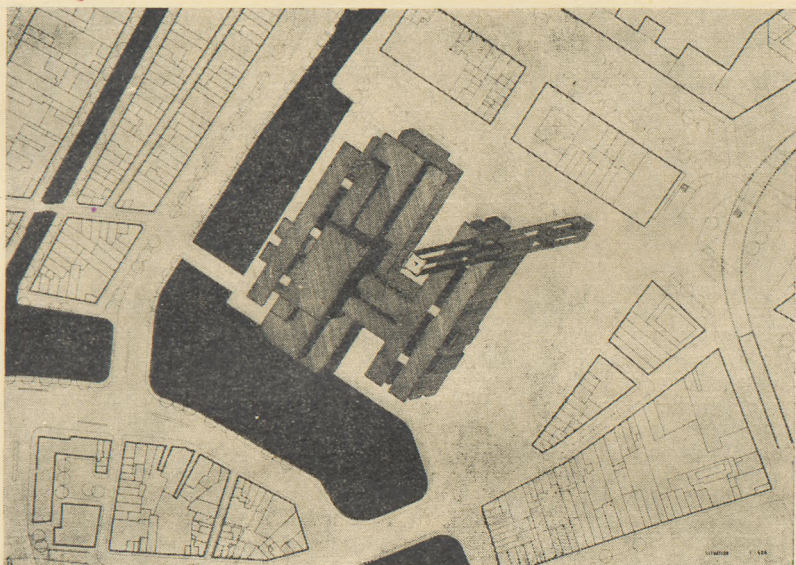
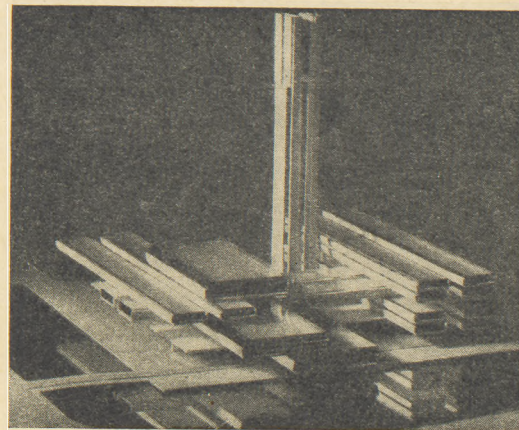
Z wypowiedzi autora:

„...Ratusz i otaczający go plac są miejscem spotkań ludności całego miasta. Wnętrza ratusza powinny być zatem kontynuacją wnętrza placu ratuszowego, miejscem masowych zebrań ludności, w którym decyduje się o przyszłości miasta i jego mieszkańców. Zasada została rozwiązana poprzez tarasowe ukształtowanie zabudowy.

Posadzka placu poprzez hall piętrzy się w tarasy kolejno grupując funkcje: pomieszczeń kultury i restaurację, salę przyjęć, pomieszczenia radnych, pomieszczenia burmistrza. Całość założenia wieńczy sala obrad rady miejskiej. Biura zgrupowane zostały w jednym pionie, przy czym dwie dalsze kondygnacje zajmują biura przyjmujące wielu interesantów.

Wieża ratuszowa, wystająca ponad dachy domów, ma orientować mieszkańców o jego usytuowaniu w mieście, umieszczone na niej kuranty mają rozbrzmiewać ponad miastem, a poza tym z wieży mieszkańcy będą mogli spojrzeć na wspaniały rysunek dachów swojego miasta. Zabudowa miasta jest jednolita, o drobnej skali i pionowym układzie. Aby nie wprowadzać dysonansu, przyjęto pionową kompozycję budynku ratusza, zachowując jednocześnie drobną skalę poziomą.

Wieża, ażurowa i smukła, będzie uzupełnieniem sylwetki miasta...”



„Treść miasta stanowią przecież ludzie”

Ewa Heczko

Zdanie w tytule, zaczerpnięte z książki Kazimierza Wejcherta*, na pierwszy rzut oka wydaje się być oczywiste.

Rozpiętość zagadnień i poruszanych problemów, oraz fakt podjęcia badań w celu sprawdzenia, jak funkcjonuje powołany do życia twór przestrzenny, jest w warunkach polskich wydarzeniem dużej wagi. Nawet w skali obiektu architektonicznego faza jego realizacji pozbawiona jest często skutecznej opieki nadzoru autorskiego, nie mówiąc już o konfrontacji wstępnych założeń z eksploatacją oddanego do użytku obiektu.

Autor „Miasta na warsztacie” pokusił się o użycie informacji, jak naprawdę wygląda życie społeczeństwa w skali całego nowego miasta.

Na s. 20 pisze:

„Szereg decyzji inwestorskich i programowych narzucanych zespołowi projektującemu miasto, powstał na tle braku właściwych informacji o tej społeczności i przyjmowania utartych poglądów jako stanowiska nie tylko w dyskusji teoretycznej, lecz i w praktyce realizacyjnej”.

Wymagało to wykroczenia poza sferę działań urbanistyki i sięgnięcia do metod badań socjologicznych.

Powstawanie nowego miasta jest tworzeniem środowiska, w którego ramach żyje i rozwija się społeczność, ulegając fizycznym i psychicznym jego wpływom. Badanie tych zależności socjo-przestrzennych przeprowadzone zostało z jasno określonego punktu widzenia: potrzeb urbanisty. A więc z położeniem nacisku na korelacje zjawisk społecznych z cechami technicznymi i ekonomicznymi organizacji przestrzennej, czego praktycznie nie dają na razie publikacje polskich socjologów. Obiektywna ocena realizowanego miasta musi uwzględniać także aspekty społeczne, stąd analiza skutków społecznych budowy miasta wysuwana jest w pracy jako jeden z centralnych problemów. Ujęcie takie jest tym bardziej cenne, że zagadnienia te przesłaniane są dziś w rozważaniach na tematy efektywności w urbanistyce wyłącznie dążeniem do pozornie ścisłego rachunku ekonomicznego i analizy współczynników technicznych.

Wachlarz zagadnień poruszonych na łamach książki jest bogaty. Poszczególne rozdziały przedstawiają wyniki badań, dotyczących kolejno: miasta, jego rozwoju przestrzennego i społecznego (rozdz. I), mieszkańców (rozdz. II), mieszkań (rozdz. III), życia w mieście (rozdz. IV) oraz komunikacji (rozdz. V). Wnioski wypływające z obserwacji zjawisk ujęto w formie konsekwencji programowych, architektonicznych, przestrzennych i regionalnych. Końcowy rozdział zawiera podsumowanie i przemyślenia architekta, który jako jeden z nielicznych w Polsce brał udział w projektowaniu i budowie nowego miasta jako kierownik zespołu projektowego.

W latach 1960–1964 badaniami objęto 1733 mieszkania (16,2% liczby wówczas istniejących), przy czym możliwość wypowiedzi miał co ósmy obywatel miasta wg stanu z 1964 r. (7372 osoby łącznie z dziećmi). Chodziło o uzyskanie materiału orientacyjnego, gdyż dla celów urbanistycznych ważna jest przede wszystkim skala problemu i przewidywany okres jego pojawienia się. Na tle charakterystyki kolejnych formacji miasta, realizowanego stopniowo od 1950 r., otrzymuje czytelnik obraz kształtującej się struktury młodego społeczeństwa. Zgromadzenie takiej ilości interesującego materiału uniemożliwia zasygnalizowanie tu wszystkich poruszonych zagadnień. Pozostaje zatem przykładowo przytoczyć niektóre sprawy.

Warunki życia w mieście oceniane są jako trudne, choć przeniesienie się do nowego miasta

było dla wszystkich niemal ankietowanych wyraźną poprawą warunków mieszkaniowych. Ze zrozumiałych względów uwaga autora skupia się na rejestrowaniu negatywnych objawów życia w mieście, ujęciu ich przyczyn i skutków.

Obok narzekań na handel, komunikację, usterki budowlane itd. jedną z nagminnie podkreślanych uciążliwości nowego miasta jest olbrzymia liczba dzieci hałasujących pod oknami oraz gęstość zabudowy.

Wskaźniki gęstości zaludnienia uzyskane w osiedlach tyskich wynoszą zgodnie z obowiązującymi w kolejnych okresach normatywnymi od 560 do 800 osób na hektar, przy czym 40% z tej liczby stanowią dzieci. Hałas, niemożność dostatecznej izolacji, konieczność współżycia w wielkim skupisku ludzkim, niosąca z sobą potencjalne napięcie konfliktów – wszystko to wskazuje, że istnieje zagrożenie podstawowych potrzeb psychologicznych, a w przyszłości będzie musiało wpłynąć ujemnie na warunki zdrowotne, psychiczne i moralne. Na podkreślenie zasługuje fakt, że obowiązujące od 1964 r. rozporządzenie nr 118 przewiduje zagęszczenie jeszcze wyższe od uzyskanego w badanych osiedlach tyskich. Również niedostatek terenów zielonych i prawdopodobieństwo zajmowania ich w miarę rozwoju motoryzacji przez samochody spowoduje dalsze pogorszenie warunków rozwoju społecznego.

W odniesieniu do zagadnienia mieszkania odnotowuje autor m. in. przegęszczenie mieszkań wbrew teoretycznym założeniom o perspektywie ich rozgęszczenia, istnienie rozbieżności między typowymi mieszkaniami a typowymi rodzinami (brak mieszkań dla 4 osób), a także głęboko zapadające skutki społeczne złego wykonawstwa. W świetle przeprowadzonych badań wyraziście rysują się zależności między krajobrazem miejskim, jego osobowością przestrzenną (względnie obliczem w trakcie budowy) – a ukształtowaniem się świadomości społecznej, przywiązaniem do miasta, emocjonalnym zaangażowaniem w jego sprawę. Elementy więzi społecznej (pojęcie „nasz dom”, „nasza ulica”) pojawiają się łatwiej u mieszkańców budynków czy osiedli o indywidualnym, zapamiętywalnym charakterze architektury, odrębnym w stosunku do „koszarowości” bloków, na jaką uskarżają się ankietowani. Dla wielu starszych mieszkańców urodzonych w Tychach pojęcie miasta kojarzy się nadal ze starymi Tychami, nowa część – to „budowa”.

W sferze rozstrzygnięć planistycznych oznacza to konieczność szybkiego zrównoważenia czy nawet przeciwstawienia staremu miastu nowego centrum, które stanowi o atmosferze życia w danym ośrodku, o klimacie miasta i jego wyrazie. W Nowych Tychach wielu mieszkańców nie ma nawet świadomości, że śródmieście ma się budować, że będzie kiedyś istniało.

Podsumowanie wypowiedzi wszystkich ankietowanych świadczy, zdaniem autora, o pozytywnej ocenie nowego miasta przez jego mieszkańców. Można dodać, że to wnikliwość obserwacji urbanisty i jego dalekowzroczność każą uwypuklać pewne rysujące się niebezpieczeństwa i szukać sposobów, aby im zapobiec.

Przytoczmy więc za autorem niektóre z końcowych wniosków:

„Prawdziwie dobry klimat budowy można osiągnąć za pomocą środków technicznych i odpowiednich konsekwentnych decyzji. Przyniesie on z pewnością wielkie „zyski” społeczne... Potrzebna jest więc właściwa organizacja całego przedsięwzięcia... polegająca na zsynchronizowaniu przebiegu budowy z procesem powstawania życia społecznego. Będzie to wyprzedzenie właściwej realizacji budownictwa kubaturowego przez pełne uzbrojenie terenu, włączając w to środki zapewniające komunikację i transport, będzie to taka lokalizacja baz budowlanych, aby ich istnienie i dalsza działalność nie zatrzymały życia mieszkańcom pierwszych fragmentów zabudowy. Tem społecznym powinno stać się natomiast prawidłowe kształtowanie kolejnych formacji miejskich, zapewniające grupom nowych mieszkańców zaspokojenie potrzeb normalnego bytowania, bez uciążliwości „placu budowy” (s. 245). „Osiedle nowego miasta czy jego dzielnica w czasie budowy, a więc z sąsiedztwem placu budowy, nie stanowi wielkiej atrakcji; dopiero po pełnej realizacji wszystkich zaprogramowanych usług, po całkowitym ukończeniu zazielenienia, zadrzewienia i po wstępnym okresie procesu integracji, a więc w 5–6 lat po osiedleniu się nowych mieszkańców staje się w pełni atrakcyjne. W tym czasie „dociera się” działanie usług ogólnomiejskich w dziedzinie handlu i kultury, tworzą się podstawowe więzi sąsiedzkie, jest to okres wszechstronnego „rozkwitania środowiska” (s. 248).

„Ograniczenia techniczne i ekonomiczne rozwiązań przestrzennych są zmienne, ulegają wahaniom zależnym od postępu w rozwoju gospodarczym kraju. One też wpływają, jak potwierdzają jasno omawiane studia, na efekty społeczne. Możliwości ekonomiczne wpływają na konieczność normowania wielkości mieszkań i ustalania „surowych” normatywów urbanistycznych.

...o ile procesy techniczne i ekonomiczne są planowane ściśle, aż nazbyt ściśle, nie pozostawiając w fazie projektowania pełnej dowolności inwencji twórczej – o tyle cele procesu socjalnego budownictwa są określone bardzo enigmatycznie, najczęściej jako „zaspokojenie potrzeb mieszkaniowych” (s. 260).

Zatem celem dążeń powinno być uzyskanie pożądanego efektów społecznych w skali mieszkania i zespołu budynków, co jest nieosiągalne w oparciu o obecnie obowiązujące przepisy.

Badania przeprowadzone przez K. Wejcherta dają odpowiedź na uchwały ogólnokrajowej konferencji TUP z 3–4.X.1963 r., wskazujące na analizę realizacji rozbudowy miasta, jako podstawę do planowej działalności przestrzennej. Celem tej analizy jest likwidacja dysproporcji między umiejętnością planowania a umiejętnością realizacji planu zagospodarowania przestrzennego.

Lektura omawianej książki jest znakomitym dowodem na konieczność prowadzenia takich badań, usuwania przyczyn wywołujących przemianę planu.

Niezbędne jest zatem rozszerzenie warsztatu pracy urbanisty o skuteczne włączenie socjologów w procesy planowania przestrzennego, z uwzględnieniem postulatu planowania społecznego.

Niewątpliwą zasługą jest położenie nacisku na wartość efektów społecznych i określenie jej roli jako wiodącej, a co najmniej równorzędnej w stosunku do przesłanek technicznych i ekonomicznych w gospodarce przestrzennej. Humanistyczne aspekty urbanizacji przedstawiono w sposób obrazowy, pozwalając niemal namacalnie odczuwać treść tego pojęcia.

Książka przeznaczona dla urbanistów, architektów i planistów przestrzennych powinna stać się ich lekturą obowiązkową. A także dla instancji ustalających normy i wskaźniki.

* Kazimierz Wejchert: Miasto na warsztacie, 280 s., 166 il., wykr. i rys., nakł. 1160 egz Arkady, Warszawa 1969.

Potrzeby i wartości

Czesław Jerzy Nowak

W numerze 4/69 „Architektury” redakcja zamieściła opracowaną przez Janusza Ballenstedta krytykę-recenzję książki Giediona pt. „Czas-przestrzeń-architektura”. Trzeba przyznać obiektywnie, że zawsze wypowiedzi Ballenstedta są ciekawe, jednak często też budzą co najmniej zastrzeżenia i refleksje. Forma tych artykułów, jak już nadmieniliśmy, jest istotnie zajmująca, a pióro zarówno cięte, jak i lekko posuwa się po papierze, nie licząc się nie tyle z redakcją, co z czytelnikiem.

W czasie czytania recenzji postanowiłem napisać artykuł dyskusyjny, nie godząc się z szeregiem poruszonych przez recenzenta zagadnień, analizując jednak poszczególne problemy doszedłem do wniosku, że istotny dla dyskusji jest tylko jeden problem. Problem ten sformułował Ballenstedt w następujący sposób: „Architektura XX wieku wypisała na swoim sztandarze słowa tytułu książki Giediona „czas i przestrzeń” i uznała, że czas jest czwartym wymiarem (Giedion, str. 466), z czego bezpośrednio wynika, że architektura XX wieku jest wyższym stopniem rozwoju niż architektura poprzednie...” Nic też dziwnego, że tak postawione zagadnienie, mimo swej kapitalności, jest uznane w recenzji jako drugorzędne. Kwestią zasadniczą według recenzenta jest „pomieszenie skutku z przyczyną, które przebiega się wyraźnie poprzez książkę Giediona”. Ale już po pobieżnym zapoznaniu się z argumentami krytyki w tej sprawie, problem ten również przestaje być zasadniczy. Przecież trudno uważać za istotne zarzuty to, że „Poglądy estetyczne dla Giediona są pierwszą przyczyną zmian...”, a są w istocie, według architekta-krytyka, „następstwem, a przyczyną są nowe potrzeby i nowe środki”.

Tak się składa, że zmuszony jestem przypomnieć, poza tym jestem sam o tym przekonany, że architekt ma prawo we wszystkich sprawach wiążących się z kulturą mieć swój udział i swój wkład, ale jednocześnie muszę przypomnieć, że architektura to nie wyłącznie budownictwo architektoniczne, lecz czasem dziedzina sztuki, dziedzina twórczości artystycznej.

A takie określenie architektury to nie estetyzacja oraz to nie „powierzchowne, bo estetyczne poglądy” ważne tylko dla pierwszej połowy XX wieku, ale konkretny „fakt”, tak fascynujący recenzenta. Żeby powstał most Salginatobel, to nie tylko „musiał być wynaleziony żelbet (Monier) i musiały wzrosnąć potrzeby”. Istotnie, gdyby nie było potrzeb, nie byłoby mostów, gdyby nie było żelbetu, nie byłoby mostu żelbetowego, ale między mostem Maillarta są jeszcze inne „fakty”, ale te „fakty” nie tyle doprowadzają do autotransformacji, ile do celów i wartości, które powodują, że powstają takie budowle, jak Schwandbach Brücke, wystawowa Hala Cementowa w Zurychu itp. obiekty.

Pisząc recenzję książki o architekturze, krytyk i architekt musi pamiętać, że omawia i porusza zagadnienia z dziedziny kultury oraz powinien zdawać sobie sprawę, że czynniki kulturalne nie muszą być wyłącznie zaplanowane, to znaczy świadomie i rozważnie na jakiś cel praktyczny skierowane; że w ogóle nie muszą być świadome i refleksyjnie skierowane na cel. Same czynności skierowane są dobrze znane zarówno z nauki, jak również z codziennego doświadczenia. Pamiętać należy, że w przeciwieństwie do podniety, która jest czymś istniejącym realnie, cel zawsze wykracza poza rzeczywistość. Będąc nie zrealizowanym jeszcze przedmiotem dążeń i wynikających z nich działań realizacyjnych, cel jest przedmiotem irrealnym sui generis – przedmiotem intencjonalnym.

Czynności inteligentne dążenia do celu nie tylko wybiegają poza podniety, lecz mają nadto tendencję do wybiegania poza bliższe cele ku coraz dalszym. Tę tendencję nazwano transcendentą. Ponieważ Giedion przede wszystkim interesuje się architekturą z punktu widzenia historyka sztuki, tzn. interesuje się również dziełami sztuki, to recenzent-architekt powinien również sobie przypomnieć, że dzieło sztuki rozciąga się na płaszczyznę istnienia transcendentnego. W dziele sztuki przecież jest coś poza prostą obecnością rzeczy, które percypujemy, i to ta „kulminacja dzieła na płaszczyźnie tego co transcendentne, wykańcza dzieło, rozciągając je aż po ostatni region bytu – cette culminance de l'oeuvre sur le plan du transcendent achève l'oeuvre en l'étendant jusqu'à une dernière région de l'être”^{*}). I jeżeli nowa forma jest „prawdziwa” i jest „nowoczesna”, wynika „z nowego poglądu na świat”, „jest równoległa do odkryć naukowych”, to zawdzięczać należy właśnie tej tendencji – dążenia ku coraz dalszym celom, do stawiania swych przedmiotów na płaszczyźnie transcendentnej, zarówno przez naukowca, jak i twórcę-artystę, jak i technika. Nowa forma nie wynika z teorii względności, lecz jest na drodze ku wspólnej płaszczyźnie istnienia przedmiotu intencjonalnego – na drodze ku płaszczyźnie transcendentnej. I ta transcendentność łączy i kwalifikuje przedmioty zarówno sztuki – przedmioty estetyczne, jak może łączy przedmioty techniki i nauki, że wydają się czasem podobne i że wszystkie one mają pewne cechy przedmiotów estetycznych.

W drugiej połowie XX wieku zdawać sobie musimy sprawę z różnic, jakie dzielą architekturę – dziedzinę sztuki od budownictwa architektonicznego oraz z różnicy w poglądach estetycznych na te dwa podobne, lecz istotnie różne przedmioty.

Zrozumiałe również jest, że w działalności zawodowej celem dla architektów jest uzyskanie nowych wartości technicznych, użytkowych, plastycznych, a nie tylko „twórcze nadawanie kształtu wizjom architektonicznym”. Żądają od nas realnie i słusznie, „aby pasji twórczej architektów towarzyszyło angażowanie się w masowo uprzemysłowaną produkcję budowlaną, będącą wyrazem potrzeb naszego społeczeństwa, jego możliwości technicznych i ekonomicznych”, „aby synonimem tworzenia nie było tylko poszukiwanie rozwiązań niepowtarzalnych stanowiących monumenty tworzenia wielkich indywidualności”. Ale również żądają od nas, aby w działalności projektowej w dziedzinie architektury, potrzeby i wartości estetyczne były w ogóle ostatnie w stosunku do technicznych, organizacyjnych oraz ekonomicznych problemów przedsiębiorstw”. Ponieważ „poszukiwanie rozwiązań projektowych minimalizujących pracochłonność robót, uproszczenie montażu, obniżenie kosztów transportu, ograniczenie zużycia określonych materiałów jest celem nadrzędnym w stosunku” do jakoby „niczym nie skrupowanej twórczości architekta, dla którego w tradycyjnym steotypie rozumienia procesu twórczego, aspekty estetyczne dominują nad technicznymi i ekonomicznymi”^{**}).

Wobec powyższego nie mówmy o architekturze, a co najwyżej realnie o budownictwie architektonicznym, jak również nie spodziewajmy się w ogóle priorytetu dla wartości estetycznych, gdyż one prawdopodobnie już będą niepotrzebne. Mamy przecież zmienione potrzeby i nowe możliwości techniczne: one doprowadzą do nowej formy. Przecież, według recenzenta, „poglądy estetyczne, które dla Giediona są pierwszą przyczyną zmian, są w istocie skutkiem tych zmian, są ich następstwem, a przyczyną są nowe potrzeby i nowe środki”. I w tym sensie, który jeszcze szczegółowiej przedstawił recenzent, „nowe poglądy estetyczne zjawiają się w sytuacji: zmienione potrzeby i nowe możliwości techniczne, które prowadzą do nowej formy. Poglądy estetyczne są aprobatą tej nowej formy”.

Nic też dziwnego, że w takiej sytuacji nie mogę pominąć milczeniem, jako czytelnik, i zgodzić się z krytykiem-architektem kwestionującym, w dalszym wywodzie stanowisko Giediona, że „najważniejszym kryterium oceny twórczości architektonicznej są kryteria estetyczne”. Przecież i sam Giedion nie uważa ich za jedyne, choć i według niego są one zasadnicze.

Istotnie, to wszystko, co pisze Ballenstedt, jest słuszne, ale najczęściej dotyczy modnych mebli i wnętrz budynków, elewacji i modnych w ogóle obiektów. Różnica między architekturą a modnymi przedmiotami jest dość wyraźna.

Wyraźna również staje się różnica między dziełem „nowoczesnym” budownictwa architektonicznego i mieszkaniowego, przemysłowego, monumentalnego itd. a dziełem architektury. Te drugie zdarzają się rzadko mimo, że są również pierwszymi.

Obiekty architektury odpowiadające kryteriom ekonomii, techniki, funkcjonalności itd. oraz kryteriom estetyki, mogą być także katalizatorami dla zmian i wybuchu rewolucji w budownictwie, ale najczęściej są elementami ewolucji, rozwoju i rozkwitu twórczości architektonicznej, najważniejszym zaś w dziedzinie architektury faktem, który przechodzi metamorfozę – jest twórczość.

Również czasem dzieła sztuki przez swoje działania i wpływy powodują „metamorfozę faktów” – naśladownictwo, które istotnie jest zależne od poglądów estetycznych, podczas gdy przedmioty sztuki architektonicznej są zależne przede wszystkim od jakości, wartości i celu.

Dziwić może w ogóle dyskusja nad wagą kryteriów estetycznych oceny twórczości architektonicznej; przecież kryteria te istotnie charakteryzują dzieła architektury będące przedmiotami estetycznymi, podobnie jak kryteria techniczne charakteryzują dzieła inżynierskie, a kryteria konstruktywne przedmioty czystej matematyki.

Ponieważ rola materiału i możliwości technicznych w tworzeniu dzieła sztuki jest i będzie sprawą wtórną, gdyż konstytuującymi dla niego będą dalej wartości artystyczne, to pocóż krytyk tak akcentuje swoją opinię, że „architektura, która teraz powstaje, będzie kiedyś kłamstwem dla naszych następców, a będzie nim, gdy tylko zmienią się potrzeby i możliwości techniczne...”? Czyżby mu chodziło nie o nic innego jak tylko o zagadnienie względności wartości? Niestety, nie. Z jasnego sensu zdania wynika, że chodzi o wyraźne zdeprecjonowanie, o utratę wartości przedmiotów, gdyż pisze „przedmiot ten będzie kiedyś kłamstwem, a będzie nim, gdy tylko zmienią się potrzeby i możliwości techniczne”. A więc sprawa jest jasna, można i tu mówić o „pomieszaniu skutków i przyczyn”. Zmiany wartości tak istotne na skutek „nowych potrzeb i możliwości technicznych” mogą zachodzić, ale najczęściej w dziełach np. budownictwa architektonicznego i inżynierskiego nie mówiąc już o przedmiotach mody. W nich nie najważniejsze są kryteria estetyczne, lecz kryteria funkcjonalne, techniczne, ekonomiczne itp. Jednym słowem, swoiste i aktualne cele i wartości, jakie zakładamy dla nich i jakie dla nich osiągniemy. Zmieniły się po wielokroć nie tylko potrzeby oraz możliwości techniczne, ale nawet poglądy estetyczne, a wartości świątyni Iktinosa i Kallikratesa są wciąż dla nas żywe.

Słusznie recenzent uważa, że świat wartościowych przedmiotów istnieje tylko dla istot, które mają potrzeby i dążą do ich zaspokojenia. Potrzeby zaś dochodzą do sfery psychicznej w postaci uczuć, wzruszeń i dążeń. Te subiektywne przeżycia są symptomami jakichś obiektywnych stanów rzeczy. I ten właśnie stan rzeczy jest pierwszym obiektywnym warunkiem wartości. Można więc przyjąć, że subiektywnie odczuwanej potrzebie najczęściej odpowiada jakiś obiektywny stan rzeczy. A ten stan rzeczy jest już właściwym obiektywnym warunkiem wartości.

Drugi, obiektywny warunek wartości tkwi w przedmiotach zewnętrznych. To, co nazywamy wartościowaniem, jest właściwie naszą reakcją na pewną właściwość przedmiotu – tę mianowicie, że może on zaspokoić daną potrzebę. Jeżeli zatem stwierdzamy, że przedmiot ma wartość, znaczy to, iż jesteśmy zdania, że przedmiot ten ze względu na jakąś swoją cechę może zaspokoić pewną obiektywną potrzebę. Tak przynajmniej jest, gdy sobie jasno uświadomimy, na czym polega dana cecha przedmiotu i jaki obiektywny stan rzeczy ukrywa się poza subiektywną potrzebą. W tych wypadkach obiektywne warunki wartości biorą górę nad subiektywnymi. Najczęściej jednak nie zdajemy sobie sprawy ani z obiektywnej potrzeby, ani z tej specjalnej cechy przedmiotu, a jednak wartościujemy, wyuczając zgodność między przedmiotem mającym tę właśnie pożądaną cechę a potrzebą.

Lecz, niestety, w praktyce istnieje ogromna rozmaitość sądów. Dlatego też do wartościowania predestynowani są niektórzy ludzie obdarzeni intuicyjnymi, głęboko osadzonymi w praktyce poglądami, ale najczęściej w sprawach specjalnych powołujemy krytyków, znawców, recenzentów, jednym słowem ludzi mających właściwe po temu dane.

Może jedynie w dziedzinie mody rzeczywiście pozwalamy wszystkim mieć swój gust, biorąc najwyraźniej pod uwagę głównie obiektywną stronę całej sprawy. Inaczej zapatrujemy się jednak, gdy chodzi o sędzenie dzieł sztuki, utworów filozoficznych i naukowych lub technicznych itp. O tych sprawach dyskutujemy, dopuszczamy do głosu specjalistów, historyków sztuki, krytyków, a więc znawców; mimo to w tych dziedzinach nie stawiamy wszystkich ocen na jednym poziomie, lecz zakładamy, iż jedne z nich są trafne, inne uważamy za mylne lub nietrafne, jedne uzasadnione, inne bezpodstawne, a ludzi wygłaszających te oceny dzielimy na rzeczywistych znawców i krytyków lub laików.

Ballenstedt istotnie ma rację pisząc, że warto czytać Giediona i że należy czytać krytycznie. I właśnie tego rodzaju recenzje jak Ballenstedta prowokują nas do prawdziwie krytycznego spojrzenia na poruszone przez Giediona zagadnienia i problemy, zwłaszcza gdy recenzje pisane są w sposób tak refleksyjny.

Konkretną zasługą recenzenta jest przede wszystkim wyłowienie i postawienie dość istotnych problemów i zagadnień.

Do zagadnienia najciekawszego, kryjącego się w tytule pracy Giediona „Czas-przestrzeń-architektura” należałoby specjalnie wrócić i omówić je. Problem ten jest obecnie szczególnie ciekawy i aktualny nie tylko dla teorii architektury.

* Etienne Souriau: Les differents modes d'existence. Paris.

** „Fundamenty” nr 4/1968 r.

Archi-wolta

Ornament — rzecz szkodliwa, obojętna czy użyteczna?

Andrzej Basista

„Ornament jest zbrodnią”. Tak rzekł Alfred Loos w burzliwych latach początku naszego stulecia. Hasło dziś aż naiwne w swej przesadzie, naocznie charakter miało całkiem inny. Nie było Loosa wyłącznie prywatną ekstrawagancją, było opinią wszystkich pionierów. Wówczas, rzecz można, było wręcz racjonalne. Było zdrową reakcją w powodzi fałszywego ornamentu, który niczym rozliczne szminki ukryć miał pustkę podstarzałej damy — architektury ubiegłego stulecia.

Dziewiętnastowieczny stosunek do ornamentu był prosty, schematyczny niemal. Ornament był tym, w czym upatrywano piękno architektury. Budynek jako taki był podstawą, na którą narzucić następnie można było szaty ozdobne. I one właśnie o pięknie decydować miały. Uproszczony to obraz rzecz jasna, lecz sięgający chyba w istotę tej specyficznej architektury.

Z ornamentem w ogóle sprawa nie jest najprostsza. Pamiętam biednych studentów, jaki zamęt i jakie dyskusje wywołały rzucone im luźne terminy do wzajemnego uporządkowania. Był tam ornament, była dekoracja, faktura i inne jeszcze jakies. Zamęt był gruntowny, poszczególne bowiem terminy nie są do siebie jednakowo przystawalne. Dekoracja i ornament nie są to synonimy. Ornament jest pojęciem węższym. Może on być dekoracją, lecz nie tylko on. Ornament może być fakturą, lecz może nią nie być. I tak dalej.

By być ścisłym należałoby precyzyjnie rozróżnić przynajmniej te dwa najbliższe terminy, czyli ornament i dekorację. Istotnie, możliwe są sytuacje, gdzie rozróżnienie to nabiera ważności i jest zasadnicze. Lecz chyba nie w naszych rozważaniach. Nie w deklaracji Loosa. Intencja jego była jasna. Mówiąc o ornamentach, myślał o dekoracji. O dekoracyjnej roli ornamentu.

Z ornamentem sprawa nie jest prosta. Z jego działaniem na patrzącego. W Sandomierzu, w

kościółce św. Jakuba jest przepiękny portal gotycki. Ze przepiękny, stwierdzenie to subiektywne, lecz, mniemam, powszechne. Główna zaś atrakcyjność portalu leży w jego koronkowej ornamentyce ceglanej. Z czysto estetycznym wrażeniem miesza się podziw dla mistrzostwa wykonania tej skali ornamentu w ceramice.

Na Bliskim Wschodzie taki właśnie ornament jest zjawiskiem powszechnym. Budowle Islamu wznoszone z cegły roją się od niego. Nie poszczególne portale, lecz całe ściany pokryte są koronką misternej ceramiki. Piękne to, wspaniałe i imponujące, lecz przecie, gdy analizuję wrażenie, nie jest ono tak mocne jak owo przez portal sandomierski wywołane.

Że w jednym wypadku ornament oddziałuje silniej niż w innym, nie jest to za sprawą ornamentu jako takiego. Nie jest to bynajmniej za sprawą jego jakości. Raczej za sprawą jego ilości, zwłaszcza w kontekście do całości. W przytoczonych wypadkach działanie ornamentu wykracza poza sam ornament. Wynika zaś z jego roli, z miejsca, jakie zajmuje w całości. U świętego Jakuba ornamentowany portal jest akcentem na neutralnym tle surowej ściany budynku. We wspomnianych budynkach muzułmańskich ornament sam staje się neutralnym tłem dla działania innych czynników: przestrzeni lub barwy.

W pierwszym wypadku stajemy wobec jednego brylantowego naszyjnika przy jednolitej szacie. W drugim sama szata pokryta rozlicznymi brylantami. Fakt, że jubilerskie produkty w pierwszym wypadku oddziałują na nas mocniej niż w drugim, nie wiąże się z ich jakością, lecz z ich ekspozycją. To tylko dzięki tej właśnie ekspozycji przedmiot chwyta naszą uwagę i zaczynamy go analizować. Zupełnie inne działanie byłoby, gdybyśmy oba ornamenty ujrzeni sfotografowane we fragmentach, zestawione obok siebie. Przeskakujemy wówczas wstępny etap — wylapania szczegółu. Od razu wkraczamy w drugi — jego analizy. Ornament w dziejach architektury odgrywał zawsze niepoślednią rolę. We wschodnich kulturach często stanowił niemal o istocie obiektu.

Wykrzyknik Loosa „ornament jest zbrodnią” nie tyczył samego ornamentu. Dotyczył jego miejsca w architekturze, sposobu jego użycia. Przez sto lat ubiegłego wieku ornament nieautentyczny, lecz zapożyczony gdzieś z przeszłości, pokrywał w sposób bezmyślny wszelkie elewacje. Miał pokryć bezduszną i pustką samą architekturę. Dlatego reakcja Loosa była tak gwałtowna i tak radykalna. Lecz przed tym jednym wiekiem bezmyślności kilkanaście, ba kilkadziesiąt innych kultywowało ornament jako istotną, organiczną część swej architektury.



WYKUSZ



Od redakcji

Zespół „Wykusz” z ASP w Krakowie wydaje po raz pierwszy (a więc z pewną treścią) swój numer, podejmując nietłusty temat: „Kształcenie, rola i miejsce architekta we współczesnym społeczeństwie”. W wyborze tego właśnie tematu utwierdziła nas jeszcze obserwacja sesji naukowej, swego rodzaju sejmiku profesorskiego z minimalnym udziałem studentów, zorganizowana w marcu br. z okazji jubileuszu uczelni przez Wydział Architektury Wnętrz. Nasze zainteresowanie sesją, czego wyraz dajemy przytoczeniem wielu wprawdzie obszernych, ale ciekawych fragmentów, wynika stąd, iż opracowane całościowo materiały z obrad zostaną przekazane resortom szkolnictwa i kultury, a ponadto, iż sesja spowodowała powołanie specjalnego zespołu międzyuczelnianego, który w bieżącym roku akademickim będzie pracował nad szczegółowym, nowo ujętym programem studiów na wydziałach architektury szkół artystycznych.

Intencją naszą jest wywołanie rzeczowej dyskusji (a może spotkania) wśród studentów wszystkich wydziałów architektury, która przyniosłaby konkretne wnioski i postulaty. Jako głos studencki, postulaty te powinny być uwzględnione przez wspomniany zespół międzyuczelniany. Szczególnie zależy nam na wypowiedziach z innych uczelni artystycznych, bowiem nasze obserwacje pozwalają sądzić, że panuje tam również marazm lub izolacja środowiska, mimo iż ma ono zapewne wiele do powiedzenia. Potwierdzeniem tej tezy jest dla nas fakt ich nieuczestniczenia – nie wiemy z jakich powodów – w pracy „Wykusz” lub działalności R.O.S.A., jak również w uroczystościach jubileuszowych ASP.

Efekt wymiany naszych poglądów, może oprócz początku tworzenia jakiegoś środowiska i poczucia więzi zawodowej, chcemy jednolicie reprezentować w ramach porozumienia R.O.S.A.

Dzięki pomyślnemu zbiegowi okoliczności początek pracy zespołu „Wykusz” na Wydziale Architektury Wnętrz, w starych, trochę omszałych murach krakowskiej Akademii Sztuk Pięknych, przypadł właśnie w jubileuszowym, sto pięćdziesiątym roku istnienia i bardziej lub mniej zadowolającej, ale ciągłej działalności uczelni.

Organizowanie naszej redakcji i przygotowanie niniejszego numeru przypadło na gorący i nieco napuszony okres jubileuszu uczelni. Przy takich okazjach próbuje się spojrzeć podsumowująco w przeszłość, krytycznie na teraźniejszość i perspektywnie w przyszłość, prowokuje się wymianę myśli i dyskusję.

Tak więc na naszym wydziale jubileusz ASP spowodował m. in. zorganizowanie spotkania starszych generacji absolwentów, połączonego z sesją, na której panowała atmosfera trochę uroczysta, trochę robocza i nerwowa, gdzie najmniejszą grupkę, o której mówilo się we wszystkich przypadkach, stanowili młodzi absolwenci, gdzie brakło, mimo wysłanych zaproszeń, reprezentacji profesorów i studentów z Politechniki Krakowskiej oraz architektów z SARP-u, i gdzie wszyscy usiłowali znaleźć wspólny język.

Trzeba też zaznaczyć, że atmosferę wystąpień wzbogacił element przestrzenny, czyli ciekawie pomyślana wystawa pt. „Ilustracja programu studiów Wydziału Architektury Wnętrz – ASP Kraków”. Miała ona na celu zorientowanie widza, jakimi to zagadnieniami, w jakim celu, i w jakim czasie musi zajmować się każdy student w ciągu sześciu lat studiów.

Chcąc podzielić się z całym środowiskiem architektonicznym w Polsce naszymi refleksjami i supozycjami, wynikłymi przede wszystkim z sesji jubileuszowej, a w pewnej

mierze z kontaktów osobistych w ramach spotkań R.O.S.A. i in., musimy na wstępie zasygnalizować problemy poruszane w czterech referatach, które spowodowały burzę w szklance wody – polemikę.

Referaty programowe rozpoczynające obrady sesji zmierzały z jednej strony do przypomnienia zarysu historii Wydziału Architektury ASP w Krakowie oraz do zwrócenia uwagi na współczesne problemy człowieka i jego otoczenia w aspekcie politycznym, socjalno-ekonomicznym, geograficznym i kulturowym. Z drugiej zaś strony miały one na celu analizę procesów kształcenia współczesnego architekta oraz zaproponowanie programu tego kształcenia. Krótkie omówienie wygłoszonych referatów, wraz z ciekawszymi cytatami, najlepiej scharakteryzuje intencje autorów i ułatwi zrozumienie głosów dyskusji.

(E.C.)

Z referatów i dyskusji na sesji naukowej 150-lecia krakowskiej ASP

Opracował
ZBIGNIEW ZEGAN

Dr inż. arch. Stefan Świszczowski scharakteryzował architekturę Krakowa przed I wojną światową, podkreślając, że okres ten cechowała niejednorodność stylu i eklektyzm przy równoczesnej dążności do stworzenia własnego stylu narodowego. Przypomnił też, związane z ówczesnym Krakowem, nazwiska takich indywidualności, jak Stryjeński, Mączyński, Wojtyczko (secesja), Witkiewicz (styl zakopiański) i inni. Ideę stworzenia Akademii Architektury w Krakowie – a nie we Lwowie, gdzie wydział architektury, przeciążony dyscyplinami technicznymi i geometrią wykreslną, nie dawał kwalifikacji artystycznych – zaczęto realizować przez powołanie do życia Katedry Kompozycji Architektonicznej pod kierunkiem J. Gałęzowskiego oraz Studium Architektury Wnętrz prowadzonego przez J. Czajkowskiego. Wojna uniemożliwiła rozwój katedry. Dopiero w 1920 r. A. Szyszko-Bohusz i w rok później Fr. Polkowski zaczęli rozwijać szerszą działalność katedry architektury ASP, umożliwiając realizację pierwszych doktoratów i docentur*). Studenci musieli odbywać pełne studium rzeźby, malarstwa i rysunku oprócz programu politechniki. Głównym przeciwnikiem utworzonego wydziału był profesor Politechniki Lwowskiej, poseł na Sejm, późniejszy senator i trzykrotny premier – Kazimierz Bartel.

* 1925 r. – doktoraty: prof. Oskar Sosnowski (PW), prof. Konstanty Rączewski (uniwersytet w Rydze), habilitacja: ks. Tadeusz Kruszyński.

KOLUMNA STUDENCKA NR 43
Redagują zespoły przy RW ZSP Wydziałów
Architektury Politechnik i Wyższych Szkół Plastycznych
REDAKTOR: Andrzej Boratyński
SEKRETARZ: Jacek Lenda
PRZEDSTAWICIEL W KOLEGIUM RED.
„ARCHITEKTURY”: Jerzy Szczepanik-Dzikowski
CZŁONKOWIE:
GDAŃSK: Janusz Nekanda-Trepka, Waław Suszek,
Jacek Soltys, Wiesław Romański, Maciej Zych
GLIWICE: Leon Lewandowski, Andrzej Klimczyk,
Małgorzata Jaruzelska, Sława Strabel, Andrzej
Grzybowski, Kajetan Landzwójczak
KRAKÓW ASP: Zbigniew Zegan, Elżbieta Cempla,
Anna Dąbrowska, Wojciech Kurowski, Marek
Pietrzak, Leszek Bóndarowicz, Adam Szoniec
WA PK: Jagoda Czubak, Ewa Hager, Anna Jurkowska,
Janusz Korzeń, Małgorzata Mazurkiewicz,
Wojciech Miecznikowski, Jan Okowiński, Zdzisław
Pietruszewski, Zenon Remi, Piotr Rudolf, Barbara
Szczepańska, Wojciech Wollak
WARSZAWA ASP: Rafał Szwedziński, Jacek Kończak
WA PW: Janusz Foks, Sławomir Gzell, Krzysztof
Ozimek
WROCLAW: Andrzej Chachaj, Andrzej Adamek,
Krzysztof Sasiadek, Ryszard Włosowicz
PROJEKT GRAFICZNY CZOŁÓWKI: Sławomir Lewczuk
ADRES: WYKUSZ, RW ZSP Kraków
ul. Warszawska 24;
Wydział Architektury PK

1968

1818

ASP=150

Jego argumenty, formułowane przeważnie na nieprawdziwych przesłankach, znalazły jednak posłuch u czynników rządowych i spowodowały zamknięcie Wydziału w 1927 r.

Wystąpienie arch. St. Świszczowskiego zostało zakończone stwierdzeniem: „...pięknie rozwijający się wydział został niepotrzebnie zlikwidowany, pozabawiając Polskę jednej z obiecujących uczelni artystycznych. Wydaje się celowym podjąć inicjatywę architektów sprzed I wojny światowej i stworzyć w Krakowie wydział Wielkiej Architektury, nie ograniczający się do wnętrz, jak obecnie, lecz kształcący młodzież we wszystkich dziedzinach plastyki”.

Mgr Włodzimierz Buczek – prezes ZG ZPAP w swym referacie pt. „Człowiek i otoczenie” stwierdza, że istota tego bardzo trudnego i rozległego zagadnienia leży w dynamizmie charakteryzującym wzajemną współzależność człowieka od kształtującego go aktywnie otoczenia i odwrotnie, otoczenia kształtowanego również czynnie przez człowieka. Dynamizm ten – autor podkreśla, że jest to wypowiedź subiektywna – rodzi dramatyczne konflikty i przeciwności, dylematy szczególnie ostre we współczesnym świecie, które grożą istnieniu gatunku ludzkiego. Wymienia dalej główne problemy naszej epoki: problem wojny i pokoju, przy istnieniu apokaliptycznych środków zniszczenia: problem eksplozji demograficznej i związany z tym, hańbiący ludzkość, problem głodu; problem skutków gwałtownej industrializacji; rodzącej zagrożenie tak podstawowych dóbr, jak woda, powietrze, zielen, niosącej uciążliwe, mimo udogodnień, rozrastanie się miast do rozmiarów megapolis, zagrażające człowiekowi tak niebezpieczne zjawiska, jak promieniowanie, wibracje czy hałas. Te wszystkie czynniki stworzyły, zdaniem mówcy, pojęcie chorób cywilizacji urbanizowanej, świadczących, że człowiek za bardzo naruszył swą organizację i przekształcaniem otoczenia swe naturalne środowisko. Następnie stwierdził, że współczesne dziedziny wiedzy, również urbanistyka i architektura, użyte właściwie i w porę, mogą pomóc człowiekowi w organizacji sztucznego środowiska. Cel ten można osiągnąć drogą rekonstrukcji naszych miast i przekształcania zabudowy wsi – wyburzeniem,

adaptacją lub zachowaniem niektórych zabytkowych obiektów, uporządkowaniem systemów komunikacji, uzbrojeniem terenów wiejskich – przy daleko posuniętej oszczędności ziemi i właściwej organizacji procesów inwestycyjnych. Na procesy te rzutują, według autora, istotne dla całości kształtu myślenia urbanistyczno-architektonicznego, niedociągnięcia i słabości: 1) rozproszenie inwestycji, 2) zachwianie parametrów czasowych, 3) opóźnienia przemysłu materiałów budowlanych w produkcji całych kompleksów, elementów ciężkich, armatury, galanterii wykończeniowej, 4) nieelastyczność i nierytmiczność dostaw, 5) ociążałość w poszukiwaniu nowatorskich rozwiązań sprzężonych z osiągnięciami metalurgii, chemii, jak również z osiągnięciami w dziedzinie teorii i praktyki konstrukcji, 6) skostnienie biur projektowych, gdzie uległy zachwianiu proporcje między myśleniem koncepcyjnym, projektowym a produkcją kreślarską dokumentacji, 7) sprzyjający temu daleko posunięty proces biurokratyzowania systemu zatwierdzania projektów, 8) nadmiar przepisów budowlanych.

Warto zacytować dalszy fragment wystąpienia W. Buczka: „...Jakiegokolwiek byłyby subiektywne poglądy – włączony w rozważania wszelkie aspekty technologiczne, funkcjonalne oraz sposoby realizacji – wszelka architektura może i powinna być rozpatrywana w sferze sztuk pięknych. Nie chodzi bynajmniej o istnienie lub nieistnienie rozbieżności między architektami a plastykami – między SARP-em i ZPAP-em – lecz o analizę i przewyższenie stanu, który obiektywnie zubaża architekturę i urbanistykę, nie stwarzając jednocześnie sfery sprzężonego współdziałania”.

W końcowym fragmencie swej ciekawej wypowiedzi W. Buczek stwierdził, że rola artystów raczej wzrasta, zakresy ich działania też nie będą się zmniejszać, a na pewno zwiększy się odpowiedzialność artysty wobec otoczenia.

Prof. Jan Budziło – dziekan WAW ASP w Krakowie, referował „Problemy kształcenia projektantów plastyków na wydziałach architektury wnętrz w wyższych szkołach artystycznych”. W pierwszej części jego wystąpienia zawarta była ogólna charakterystyka stanu dotychczasowego z uwzględnieniem zarysu historycznego, w którym warto odnotować nowe i ciekawsze akcenty. Krakowska ASP była jedyną uczelnią polską, która wbrew przemianom, trudnościom organizacyjnym i programowym, ciężkim warunkom politycznym, dyskryminującym naród i kulturę Polski przez zaborców, zachowała ciągłość działania. Niestety, wymienione wyżej przyczyny były powodem wykształcenia modelu studiów nie obejmującego całości zagadnień plastycznych, mimo niewątpliwego wzorowania się na wcześniej powstałych akademiach sztuk pięknych Rzymu, Wenecji, Paryża, Wiednia czy Pragi, gdzie traktowano architekturę na równi z malarstwem i rzeźbą. W krakowskiej uczelni zagadnienia architektury spotykały się z malarstwem i rzeźbą dopiero w 1833 r., gdy włączono ją (w ramach restrykcji popowstaniowych – przyp. red.) do Instytutu Technicznego, kulturowego sztukę stosowaną w powiązaniu m. in. z architekturą. Usamodzielenie się ASP od Instytutu pozwoliło założyć jej wspomnianą już katedrę architektury. Z Instytutu wyłoniła się wtedy Szkoła Przemysłowa z Wydziałem Przemysłu Artystycznego, z którego utworzono w 1918 r. Wydział Architektury Wnętrz. Pedagogami w tym ostatnim byli: W. Krzyżanowski, L. Woityczko i Tadanier. Takie ośrodki, jak Warszawa, Poznań, Lwów, mieściły w owym czasie podobne szkoły, które około 1937 r. były już szkołami średnimi bądź wyższymi na prawach instytutów sztuk plastycznych.

Po II wojnie światowej powstające wyższe szkoły sztuk plastycznych, m. in. z wydziałami architektury wnętrz, przejęły zasady organizacyjne okresu międzywojennego, co wywarło (i wywiera – przyp. red.) wpływ na ich charakter. Uświadomienie sobie tego faktu pozwala dostrzec potrzebę głębokiej analizy sytuacji bieżącej i ustalenia nowoczesnych kierunków rozwoju. Obecnie istnieje w Polsce 5 wydziałów architektury wnętrz (ASP – Warszawa i Kraków, PWSSP – Gdańsk, Poznań, Wrocław), które mimo pewnych różnic strukturalnych i programowych zajmują się zasadniczo podobną problematyką. Według autora wypowiedzi, problematykę tę można ująć w trzy główne grupy: 1) wnętrza (adaptacje i nowe obiekty) mieszkalne, gastronomiczne, handlowe, usługowe, przemysłowe, związane z komunikacją itp., 2) wystawiennictwo – reklama, okoliczności-

we pokazy, targi itp., 3) formy przemysłowe oraz elementy wyposażenia wnętrz (w grupie 1), problemowe czy przedmiotowe. Programy podstawowego kształcenia obejmują rysunek, malarstwo, rzeźbę, projektowanie architektoniczne, przedmioty związane z kierunkiem studiów i ogólne. Zależności procentowe pomiędzy wymienionymi przedmiotami są inne na każdym wydziale. Specjalizacja rozpoczyna się w różnych latach studiów. Praca dyplomowa jest podsumowaniem głównych problemów studiów bądź stanowi pogłębienie kierunkowych zainteresowań dyploman-tów.

Referent zwrócił uwagę, że dla kształcenia istotne jest ustalenie właściwych przedmiotów i wzajemnych proporcji w ramach 42 godzin tygodniowo. Mówiąc o praktykach wakacyjnych i przed-dyplomowych, będących częścią programu, podkreślił, że wymagają one zasadniczego uregulowania przede wszystkim w zakładach produkcyjnych.

W dalszej części swego wystąpienia autor zajął się absolwentem i jego pracą twórczo-zawodową, podkreślając, że student opuszczający mury uczelni ma odpowiednio przygotowanie plastyczne, dużą podbudowę wiedzy i umiejętności technicznych – mimo tradycyjnych form struktur i programów studiów. Dokumentując tę tezę stwierdził, że absolwenci wydziału architektury wnętrz pracują w biurach projektowych oraz w „wolnym zawodzie” za pośrednictwem PSP lub zakładów ZPAP.

Istnieją jednakże, zdaniem referującego, istotne nieprawidłowości w założeniach programowych wydziałów architektury wnętrz.

Autor podaje kilka przykładów:

I. Absolwent takiego wydziału, po 6-letnich studiach architektonicznych ze specjalizacją wnętrz, projektując nawet najprostszą adaptację zmieniającą układ ścian lub lokalizującą nowy otwór drzwiowy czy okienny, nie ma uprawnień do podpisania takiego projektu. Uprawnienia te ma natomiast mistrz lub technik budowlany po 3-, 5-letniej szkole zawodowej.

II. Zakłada się, że absolwent naszego wydziału jest odpowiednio przygotowany do współpracy z kolegami inżynierami architektami mającymi uprawnienia projektanta. Tymczasem praktyka wykazuje, że współpraca – jeżeli ma miejsce – następuje dopiero w fazie pełnej dokumentacji architektonicznej i branżowej. Każda ingerencja architekta wnętrz, przez jej spóźnienie, nie ma wpływu na wstępną koncepcję architektoniczną. Często zdarza się, że architekt wnętrz koryguje opracowanie projektu architektonicznego niekiedy już w fazie budowy, co opóźnia terminy i zwiększa koszty realizacji.

III. Dyskusyjny jest także fakt, że autor projektu architektonicznego ma pierwszeństwo do opracowania również projektów wnętrz.

Powyższe zagadnienia i inne podobne, zdaniem autora referatu, wymagają rozwiązania oraz uzgodnienia przez resort i uczelnię. Kończąc, druga część referatu miała za zadanie wytyczyć aktualne potrzeby wydziałów architektury wnętrz. W naszym kraju powinniśmy odejść od tradycyjnego myślenia i pojmowania architektury, roli jej twórców, tradycyjnego podziału kompetencji resortów, gdyż współczesność niesie dezaktualizację starych form.

Architektura czy budownictwo współczesne i przyszłościowe, zdaniem mówcy, to zespół elementów form przemysłowych. Formą przemysłową stają się w większości wszelkie elementy czy przedmioty wchodzące w skład wyposażenia wnętrza mogące także stanowić ograniczoną część struktur obudowujących. Podejmowana przez wydziały architektury wnętrz problematyka będzie się poszerzać w miarę rozwoju gospodarczego. Dlatego też, aby podołać nowym wymogom, konieczne jest wyposażenie w nowoczesne pomoce naukowe, urządzenia laboratoryjno-warsztatowe, przygotowanie niezbędnej informacji naukowo-technicznej, konfrontowanie struktur i programów szkół politechnicznych i artystycznych. Z tych wszystkich przesłanek wyłonił mówca projekt wydziału z wydziałów architektury wnętrz szkół artystycznych:

1) wydziałów projektantów plastyków, które mogą objąć np. całą problematykę wystawiennictwa, informacji wizualnej, elementów o charakterze form przemysłowych i unikalnych wyposażających wnętrza, ewentualnie grafikę użytkową itp.;

2) wydziałów architektury, kształcących architektów z ukierunkowaniem architektury wnętrz, w szerokim znaczeniu, obejmujących wnętrza zamknięte i otwarte, tzn. małą urbanistykę i detal architektoniczny;

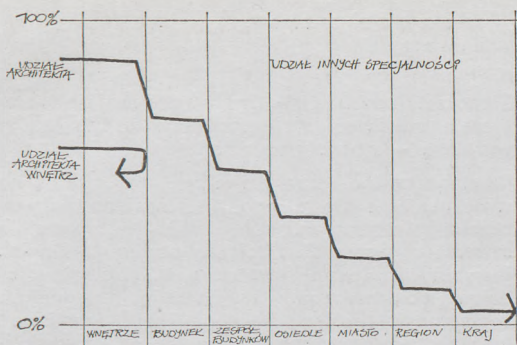
3) powstałe studia form przemysłowych na wydziałach architektury wnętrz i politechnikach oraz samodzielny Wydział Form Przemysłowych ASP w Krakowie, wymagający usystematyzowania problemowego i włączenia do tych jednostek, z którymi mają najwięcej związków.

Akcentem końcowym wystąpienia prof. Budziły było podkreślenie, że głównym celem tych wydziałów powinna pozostać twórczość plastyczna, niezależnie od formy organizacyjnej.

Doc. Jan Krug – WAW ASP w Krakowie, rozpoczął swój referat na temat „Kształcenie architekta na tle zagadnień społeczno-gospodarczych” od analizy gwałtownego rozwoju urbanizacji wywołanej przez światowy wyz demograficzny, przytaczając wiele interesujących danych statystycznych, dotyczących świata oraz naszego kraju. Określił rolę planowania przestrzennego w skali kontynentu, kraju, regionu, miast i osiedli, uwzględniając aspekty polityczne i gospodarcze. Następnie sprezyował pojęcie planowania urbanistycznego i przestrzennego jako procesu bardzo złożonego, wymagającego „współpracy szeregu specjalności nauki i techniki”. „Trudnej roli koordynacji i syntezy wielu cząstkowych elementów w jedną harmonijną całość...”, zazwyczaj podejmuje się architekt, który „aby sprostać temu zadaniu, musi posiadać dużą wiedzę, inteligencję oraz twórczą wyobraźnię”.

Czas – zdaniem autora referatu – to nowy element. Architektura nie może pozostawać statyczna; musi być formowana w sposób dynamiczny, pozwalający na elastyczność układów przestrzennych; musi być taka, aby można ją było dostosować do przyszłych potrzeb. Konieczna jest szybka ewolucja niemal rzemieślniczej prefabrykacji w kierunku kompletnej produkcji fabrycznej elementów konstrukcyjnych i wypełniających, lekkich i tanich. Plac budowy będzie jedynie miejscem montażu. Metoda ta wymaga jednak ochrony architektury przed monotonią i schematyzmem, ale tym samym otwiera drogę nowym poszukiwaniom plastycznym. Tworzenie architektury z indywidualnych form i konstrukcji będzie coraz rzadsze, spotykane tylko przy realizacjach specjalnych. Tworzenie architektury z elementów wykonanych przemysłowo będzie odbywać się z katalogiem w rękę, zaś sposób korzystania z katalogu będzie miarą możliwości plastycznych.

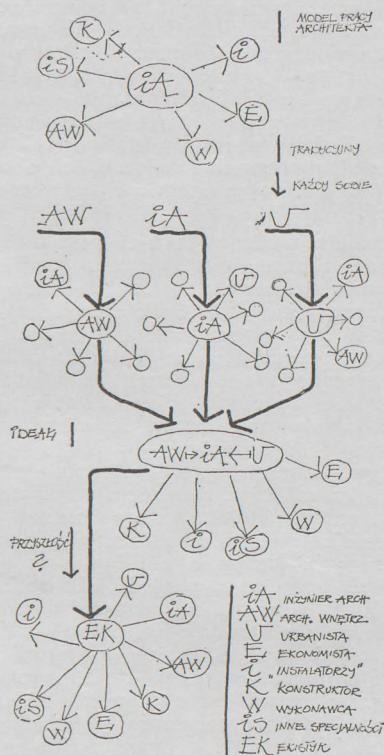
W dalszym ciągu referatu mówca podkreślił pierwszoplanową rolę architekta we współczesnym świecie, nazywając go reprezentantem interesów społeczeństwa, który ma harmonizować zaspokajanie potrzeb jednostki i potrzeb społeczeństwa. Kształcąc architektów należy poszerzać ich wiedzę w dziedzinie psychologii, socjologii czy ekologii, uwzględniać zagadnienia produkcyjne. Specjalizacja powinna się odbywać dopiero w okresie podyplomowym i może mieć wówczas wąski zakres wynikający z zainteresowań czy też z racji pracy zawodowej. W czasie studiów kształcenie powinno mieć charakter bardziej ogólny – złożony z problemów wielu gałęzi wiedzy. Architekt, zależnie od specyfiki danego kraju, szkoła się w różnych uczelniach, w uniwersytetach, politechnikach, instytutach, akademiach sztuk pięknych lub w samodzielnych szkołach architektury. W Polsce, jak wiadomo, na politechnikach i w wyższych szkołach artystycznych, ale z faktu tego nie wynika, co autor podkreśla z całą stanowczością – żadna koordynacja. Każda uczelnia, jego zdaniem, powinna mieć charakterystyczną odrębność opartą na ramowym planie kształcenia architekta o pełnym profilu. Nasz wydział AW powinien, stwierdził, wydobyc momenty unifikacji sztuki i architektury. Mimo niefortunnej nazwy wydziału zdążył się w kierunku kształcenia architekta, a nie dekoratora wnętrz. Nazwa architekt pochodzi od greckiego słowa „architekton”, tzn. mistrz-konstruktor. Architekt wnętrz nic nie konstruuje, lecz urządza i dekoruje. Po sześcioletnich studiach wyższą uczelnię opuszcza już kompletny architekt, którego ukierunkowaniem, a nie specjalizacją, będzie wnętrze. Ukierunkowanie w organizowaniu i artystycznej kompozycji wnętrza, ale będące wynikiem studiów architektonicznych. Nazwa „architektura wnętrz”, zaznaczył mówca, w konsekwencji ogranicza zakres działania absolwentów tych wydziałów w porównaniu z ich kolegami z politechniki co przedstawia wykres:



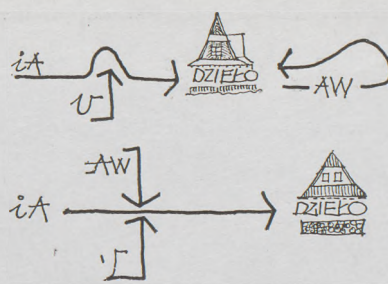
„...absolwenci naszych wydziałów powinni być traktowani na równi z absolwentami szkół politechnicznych”, lecz program na akademii musiałby ulec ewolucji, głównie w zakresie projektowania architektonicznego.

Doc. J. Krug w końcowym fragmencie wystąpienia przedstawił swą koncepcję ogólnych ram nauczania architektury.

- Studium architektoniczne powinno równoważyć wzajemnie nauki humanistyczne, wiedzę ścisłą i techniczną oraz różne aspekty kreacji artystycznej, architektury i urbanistyki.
- Nauczanie powinno rozwijać zdolności do analizy, oceny i twórczej syntezy.
- Studenci powinni być wdrażani do pracy grupowej oraz do współpracy ze specjalistami nauk humanistycznych i technologiami.
- Ćwiczenia dla studentów powinny być związane konkretnie określonym programem.
- Nauczanie architektury, jako naturalne przedłużenie planowania urbanistycznego, powinno przygotowywać do organizacji przestrzeni konstruowanej.
- Nauczanie kształtowania wnętrza powinno być z kolei naturalnym przedłużeniem projektowania architektury.
- Zdolności artystyczne studenta powinny być troskliwie rozwijane skutecznymi środkami, umożliwiającymi zdobywanie istotnej kultury artystycznej, poprzez rzeźbę i malarstwo.
- Obecne XIX-wieczne metody nauczania za pomocą oderwanych przedmiotów i ćwiczeń nie prowadzą do syntezy elementów nauczania. Musi istnieć taka koordynacja przedmiotów, aby istniała zawsze jakaś nić przewodnia problemu generalnego.
- Szkoła zatem powinna formować właściwą postawę wobec stawianych przez życie problemów, a nie zapamiętywać w gotowe formuły.



Ekistyka – nowa dziedzina wiedzy specjalizująca architektów-planistów w koordynowaniu elementów ekonomii, socjologii, psychologii, polityki, administracji, technologii i estetyki w analizie zjawisk zachodzących w otoczeniu człowieka.



Jakość rozwoju i przystosowania takich ram kształcenia, które można stosować do wszystkich wydziałów architektury, zależy przede wszystkim od pedagogów, a interpretacja powinna wyrażać specyfikę danej uczelni.

* * *

Polemice, jaka wywiązała się w czasie obrad, warto też poświęcić trochę uwagi, bowiem rzadko się zdarza, aby przedstawiciele różnych środowisk twórczych, zróżnicowani doświadczeniem zawodowym, pedagogicznym czy pozycją, mieli okazję do konfrontacji swych osobistych poglądów. Ten osobisty charakter wszystkich wystąpień uczulił obserwatora i zmuszał do specjalnej dozy krytycyzmu. Wielu mówców głosiło swe przekonania podstawiając pod pojęcia podstawowe dowolnie różne treści.

Dokonując wyboru fragmentów wypowiedzi (z kilkudziesięciu bitych stron stenogramu) mieliśmy przede wszystkim na uwadze te głosy, które mogą dać świeży materiał do naszej dyskusji.

* * *

Prof. M. Bukowski – WAW PWSP we Wrocławiu „...kim będzie, a przede wszystkim kim ma być współczesny architekt, ten dojrzały? Odpowiedź: Architekt jest inżynierem i architektem. Architekt obejmuje wszystko. Rozdział dwóch pojęć: inżynier, architekt – jest konwencją dziewiętnastowieczną. Architektura współczesna, to jest rzecz nierozłączna – inżynieria i architektura.

...po tych wszystkich doświadczeniach, laurach i cieżgach, jakie poniosła architektura i w rezultacie przeciw jej twórcy, nie ma miejsca na pojęcie architekta wnętrz. Nie ma. Nie. Tutaj powinniśmy zmierzać do jednej postawy. Przede wszystkim nie powinniśmy się dziwić, że architekt z Akademii Sztuk Pięknych, który zajmuje się architekturą okolicznościowo, przychodzi z jednej pozycji, jako ten, który musi przyjść, i powiada: mam ratuj, bo wnętrze nie wychodzi”.

Mgr inż. arch. M. Steczowicz – st. wykładowca ASP w Krakowie.

„Dotychczasowe pojęcia w dziedzinie architektury po prostu nie były trafne i nie były dość precyzyjne. Pojęcie architekta na przełomie XIX w., podbudowane tytułem inżyniera, zrobiło dużo jakiegoś zamieszania. Przeciwdziałają się temu niektórzy koledzy i stwarzają inne terminy, mianowicie architekt-plastyk. To wszystko, moim zdaniem, jest dużym nieporozumieniem. Trzeba sobie powiedzieć, że w zakresie pojęć podstawowych mamy duże zamieszanie i niejasność poglądów. W tym kierunku trzeba zrobić jakiś wysiłek. Zwróciłem uwagę na rodzaj broszury ASP w Warszawie, w której bardzo mi się podobało sformułowanie pojęcia architektury przez kolegów warszawskich. Nie będę cytował dosłownie... pojęcie architektury przedstawiają oni jako organizację bezpośredniego otoczenia człowieka. Architekt to jest ktoś, kto organizuje otoczenie czy przestrzeń dla celów człowieka. Jeżeli przyjmujemy ten fakt jako punkt wyjścia, to wszyscy musimy się zgodzić, że słusznym terminem, który obecnie powinien odnosić się do naszego zawodu, powinien być termin „architekt” – bez dodatkowych pojęć. Natomiast – musimy sobie z tego zdawać sprawę – w dzisiejszej epoce rola, zadania i zakres problematyki architektonicznej niesłychanie poszerzył się i pogłębił...”

Doc. A. Pawłowski – dziekan WFP ASP w Krakowie.

„Każdy zawód poddawany jest współcześnie próbie samookreślenia. Nie ma zawodów, które nie ewoluują i nie podlegają autokorekcie wskutek konfrontacji ze zróżnicowanymi potrzebami, z praktyką i coraz bardziej skomplikowanymi zależnościami, będącymi następstwem żywiłowego rozwoju cywilizacji. Zawód architekta, a zwłaszcza architekta wnętrz, zbliżył się do momentu,

w którym autokorekta taka musi nastąpić. Fakt ten musi być poprzedzony samookreśleniem... Jeżeli coś porusza się po z góry określonym jednym torze, nie następuje to większych trudności. Niepokoje zaczynają się wtedy, kiedy obrany tor, wskutek ukształtowania terenu lub dla ominięcia przeszkód, zmienia swój kierunek poprzedni. Prawdziwe trudności rozpoczynają się w momencie, kiedy tor rozwidla się i zachodzi konieczność wyboru jednego z nich. Wypadek taki miał miejsce 6 lat temu na naszym Wydziale Architektury Wnętrz, kiedy z tego składu pociągu odłączono kilka wagonów, decydujących się posuwać po innym torze. Myślę o utworzeniu wydziału form przemysłowych. Tor ten, aczkolwiek początkowo wydawało się, że jest bocznym torem, okazał się torem dalekobieżnym. Wydziały architektury wnętrz, poza pojedynczymi wypadkami, przechodziły zbyt wolny proces adaptacyjny do zmieniających warunków, proces zbyt długi jak na czasy, w których zmiany następują bardzo szybko. Do niedawna pokutowała w naszym środowisku pewna sylwetka architekta wnętrz, wzorowana na warunkach i stosunkach międzywojennych. Była to sylwetka artysty, architekta wizjonera, nie przygotowanego do współczesnych potrzeb społecznych, współczesnej techniki, pozbawionego racjonalnej metody wykonywania swego zawodu, nieporadnego wobec wzrastającego zaplecza naukowo-badawczego, bardzo często z racji swej bezradności negującej racjonalność, a kryjącego się za mglistą tarczą swobód twórczych, za „artystostwem” i deklaracją humanizmu. W praktyce postawa taka tylko w wyjątkowych wypadkach doprowadziła do rzeczywistych osiągnięć. W większości prowadziła do zwątpienia we własne siły i twardej szkoły zawodowej w biurach projektów, względnie do praktyki dekoratorstwa lub hochsztaplerstwa. Pragnąłbym wyjaśnić swoje stanowisko – co rozumiem przez projektowanie? Projektowanie jest, według mnie, dziedziną zajmującą się stosunkami między określoną przyczyną a skutkiem, jest racjonalną działalnością, której wynikiem ma być konkretny skutek. Racjonalne rozwiązanie problemu... możemy nazwać projektowaniem.

Zarysowuje się u nas w kraju tendencja unifikująca szkoły i programy projektowania. Nie tylko na terenie szkolnictwa artystycznego. Wydaje mi się, że jest to tendencja niesłuszną. Obecnie na całym świecie zawód projektanta bardzo się wyspecjalizował, zróżnicował. Rozróżnia się dzisiaj wyraźnie architektów, architektów wnętrz, plastyków zajmujących się przemysłem artystycznym, rzemiosłem artystycznym, projektantów grafików, projektantów zajmujących się wzornictwem, projektantów form przemysłowych. Bardzo zróżnicowana jest problematyka i bardzo zróżnicowane są postawy tego zawodu, który ogólnie biorąc nazywamy projektowaniem. W ramach każdego z tych zawodów zarysowują się również dwie postawy, które w naszym słownictwie nie znajdują wypracowanego nazewnictwa, a które Anglosasi nazywają *technical designer* i *problem's solver*. W pierwszym przypadku jest to projektant, który realizuje konkretny cel, zadany cel. W drugim zaś jest to w dosłownym tłumaczeniu rozwiązywacz lub wskazujący problemu, to znaczy projektant, który ten cel sam sobie ustala w procesie projektowania.

W końcu chciałbym zdefiniować cel działalności projektanta. Sądzę, że jego głównym celem jest kształtowanie modeli konsumpcyjnych, własnego stylu potrzeb i ich zaspokajania, projektowanie i stymulowanie modelu kulturowego danego społeczeństwa”.

Prof. T. Zieliński – WAW ASP w Warszawie „...Powrócę do zaadania samego kształcenia. Nie wypowiadam się tutaj w imieniu wydziału – to są moje refleksje...”

Pojęcie „architekta” jest w Polsce bardzo różne. Każdy to pojęcie architekta trochę inaczej rozumie i potem do tego pojęcia dopasowuje zadania kształcenia. Gdyby sypać przeciętnego Polaka – to okazał się, że architekt jest dla niego hudołniczym. Tak jest i tego się nie wrozemy. To pojęcie nam się rozrosło: jest on organizatorem form naszego życia.

Była też mowa, że architekt integruje wiele dziedzin wiedzy humanistycznej, technicznej, artystycznej w jednym dziele. I tu jest wielkie niebezpieczeństwo dla nas. Jako architekci, mamy wyobrażenie stania ponad innymi. Pycha poprzedza załganie. Z tych pozycji trzeba spojrzeć na rolę architekta.

Nieraz rozważa się w dyskusji: czy politechnika, czy akademia – i tu chciałem zwrócić uwagę na to, ile dziedzin musi pojąć biedny architekt, żeby być rzeczywiście pełnym, fachowym architektem. Nie ma mowy o sześciu latach, aby się tego nauczyć. Są na szczęście dwa ośrodki architektoniczne: politechniczny, który współżyje ze środowiskiem technicznym, zyskując nie tylko z pozycji programów i wykładów, ale i środowiska, i artystyczny, mający predestynację do zyskania wiele przy współżyciu z wydziałem malarstwa, rzeźby czy innych dyscyplin, mający jakby koncentrować się na programowym uzupełnianiu tych dziedzin, które nie mieszczą się w tamtych, sąsiednich wydziałach. Im bardziej jest się w środowisku artystycznym, tym większy powinien być nacisk na uzupełnienie wiedzy pozaśrodkowej”.

Prof. W. Wincze – dziekan WAW PWSSP we Wrocławiu

„Mogę zgodzić się na nazwę projektanta wnętrz lub na każdy inny tytuł naukowy, byle on oznaczał i ściśle określał uprawnienia. Uprawnień tych nie posiadamy i źle się stało, że dotąd nie postaraliśmy się o załatwienie tej sprawy na drodze prawnej, tak, jak w swoim czasie unormowali ją architekci przez uzyskanie uprawnień budowlanych i prawa podpisu na projektach. Nie wiem czy słusznie byłoby zmieniać nazwę „architektura wnętrz”, usankcjonowaną już, bez istotnie i uzasadnionych przyczyn. Studia na naszych wydziałach, powinny być poddane krytycznej i czujnej kontroli. Czujnej, aby niczego nie utracić z wartości, jakie zdobyliśmy na podstawie wieloletniego doświadczenia. Wymiana doświadczeń między uczelniami i szeroka dyskusja wnieśli wiele istotnych wartości i pozwoli na dojrzałe i rozważne dokonanie koniecznych reform i poprawek”.

Kol. W. Kurowski – student WAW ASP w Krakowie

„Dyskutuje się na temat „co to jest architektura”? My już chyba wiemy, co to jest architektura, tylko trzeba ją dobrze robić. Należałoby raczej zastanowić się nad scaleniem kształcenia, niekoniecznie w jednej szkole architektury. Może słusznie byłoby pozostawienie obecnej sytuacji: politechnika – szkoły artystyczne, ale aby zaistniała zdrowa konkurencja, obie strony muszą mieć jednakowe szanse, tzn. takie samo przygotowanie do zawodu i równe prawa wykonywania tego zawodu.

Rozmowy byłyby bardziej owocne, gdyby je można było kontynuować na łamach pisma z dziedziny architektury wnętrz. Stworzenie takiego pisma jest koniecznością ze względu na potrzebę społecznej informacji popularyzatorskiej z zakresu „urządzania” wnętrz, a także koniecznej akcji wartościowania realizacji istniejących i wyławiania pozytywnych objawów działalności architektów w tej materii. Pismo to mogłoby mieć szpalę do konfrontacji i kontynuowania dyskusji na tematy poruszane na sesji”.

Mgr J. Gębalski – absolwent WAW ASP w Krakowie.

„Architekci nie czują potrzeby współpracowania z architektami wnętrz, a my, niestety, jesteśmy zmuszeni do tego, aby współpracować z architektami. Architekt może robić projekty wnętrz, wolno mu również i ma prawo je podpisywać. Architekt wnętrz zaś nie ma możliwości ingerencji do projektu architektonicznego”.

Kol. Z. Zegan – student WAW ASP w Krakowie

„Odnosnie od sprawy programu – wydaje mi się słuszne włączenie do naszego programu praktycznych ćwiczeń związanych z tokiem życia, stwarzając, na przykład, przy spółdzielniach mieszkaniowych studenckie punkty konsultacyjne dla spółdzielni i ich mieszkańców.

Chciałbym również podkreślić nieodzowną potrzebę istnienia pisma o profilu odmiennym niż „Projekt”, czy „Architektura”, które nie uwzględniają szerokiego zagadnień związanych z architekturą wnętrz. Zadaniem tego pisma, o masowym zasięgu, byłby wpływ na kulturę życia codziennego, pomoc w rozwiązywaniu problemów estetycznych i funkcjonalnych użytkownika mieszkań, kształtowanie opinii producenta i użytkownika, informacja o zagranicznych osiągnięciach w tej dziedzinie, wpływ na wymianę myśli w środowisku architektonicznym itp”.

Co jest co?

WOJCIECH KUROWSKI
WYDZIAŁ ARCHITEKTURY WNĘTRZ
ASP W KRAKOWIE

Spróbujmy odpowiedzieć sobie na to pytanie zakładając wstępnie, że słowo „architektura” obejmuje całokształt zagadnień związanych z tym pojęciem. Sięgnijmy do słownika i prześledźmy podstawowe pojęcia potrzebne do dalszego rozumowania.

Architektonika – architektura, konstrukcja, układ, kompozycja przestrzennego dzieła plastycznego dla zaspokojenia potrzeb człowieka.

Drugim określeniem architektury jest: nauka, sztuka projektowania i wnoszenia budowli.

Drugie określenie mieści się w pierwszym, jako bardziej ogólnym. Pomocniczo do drugiego określenia dodajmy pojęcie projekt: jest to pomysł, zamiar, plan zamierzonej realizacji. Projektować: z łacińskiego rzucać przed siebie.

Czyli projekt architektoniczny, można powiedzieć, jest pomysłem, zamiarem wybiegającym naprzód, pomocniczo przez projekcję (geometryczne przedstawienie przestrzennego przedmiotu na płaszczyźnie) przekazywanym do realizacji. Po zrealizowaniu, projekt architektoniczny staje się architekturą, czyli powstaje przestrzenne dzieło plastyczne zaspokajające potrzeby człowieka (społeczeństwa). Wydaje się, że ostatnie zdanie zawiera cel działania architekta. Obejmuje ono zagadnienia sztuki i nauk takich, jak socjologia, ergonomia, psychologia.

Środkiem tylko zdają się być wszelkie nauki techniczne z uwzględnieniem zagadnień mechaniki (dynamiki).

Istnieje pytanie, czy jeden człowiek – architekt – jest w stanie objąć całość zagadnienia? Odpowiedź obecnie jest tylko jedna – negatywna. Tutaj można szukać powodów, dlaczego w Polsce naucza się dwu zupełnie odrębnych „architektur”? Jest inżynier architekt swoją drogą i magister sztuki ze specjalizacją architektury wnętrz swoją drogą.

Inżynier architekt ma szalone obciążenie pierwszym członem tytułu, który wynosi ze szkoły technicznej, i to obciążenie kieruje jego uwagę na szukanie celu w środkach. Architekt wnętrz dostaje *carte blanche* na „tworzenie”, z tym, że swoboda nie poparta „obowiązkami” powoduje nieraz lekceważenie wiedzy technicznej i szukanie celu bez uwzględnienia środków. Wynika to stąd, że „wnętrzarz” będący z racji wiedzy zarówno technicznej, jak plastycznej i humanistycznej wyniesionej z uczelni, może bardziej pre-disponowany do kreowania dzieł bliższych pojęciu architektury, nie ma możliwości ich realizacji. Ograniczyć się musi do tworzenia w małej skali fragmentarycznych opracowań. Stan taki nie odpowiada podstawowym założeniom twórczości architektonicznej, która operuje już od dawna takimi pojęciami, jak integracja sztuk, czasoprzestrzeń czy łączenie przestrzeni otwartej z zamkniętej.

Należy się pokusić o sformułowanie postulatów dotyczących zagadnienia kształcenia architekta. Pomińmy na razie sprawę specjalizacji czy ukierunkowania.

Postawmy sobie pytanie. Gdzie powinno się nauczać architektury? Jest kilka możliwości:

- politechnika,
- akademia sztuk pięknych,
- akademia architektury,

- szkoła projektowania*,
- uniwersytet,
- samokształcenie.

Samokształcenie w obecnych czasach jest teoretycznie możliwe, lecz szczególnie u nas nader wątpliwe – można pominąć.

Pominąć można także uniwersytet ze względu na wyodrębnienie się z jego profilu samodzielnych uczelni plastycznych. Politechnika jest uczelnią czysto techniczną. Architektura posługuje się, jak już sobie powiedzieliśmy, techniką tylko jako środkiem pomocniczym. Istnieje więc zasadnicza sprzeczność. Polska 50-letnia „politechniczna” tradycja miała wyjście z pewnych osobowo-politycznych powiązań w okresie międzywojennym oraz wpływów tradycji austriacko-niemieckich: wbrew uchwale walnego zgromadzenia architektów polskich, zapadłej tuż po uzyskaniu niepodległości, która to uchwała mówiła, że kształcenie architektów powinno się odbywać na ASP.

Architektura na Akademii Sztuk Pięknych posiada długą tradycję, sprawdzoną też w Polsce w latach 1922–1927. Architektura jako dziedzina sztuki i humanistyki jest do przyjęcia na ASP.

Akademia architektury jest dobrym rozwiązaniem, lecz nie wytrzymuje konkurencji ze szkołą projektowania chociażby ze względu na potrzebny zespół kadry nauk pomocniczych, która w wypadku szkoły projektowania obsługiwałaby wszystkie wydziały i była w pełni wykorzystana, podczas gdy na akademii architektury jej pełne wykorzystanie byłoby pod znakiem zapytania.

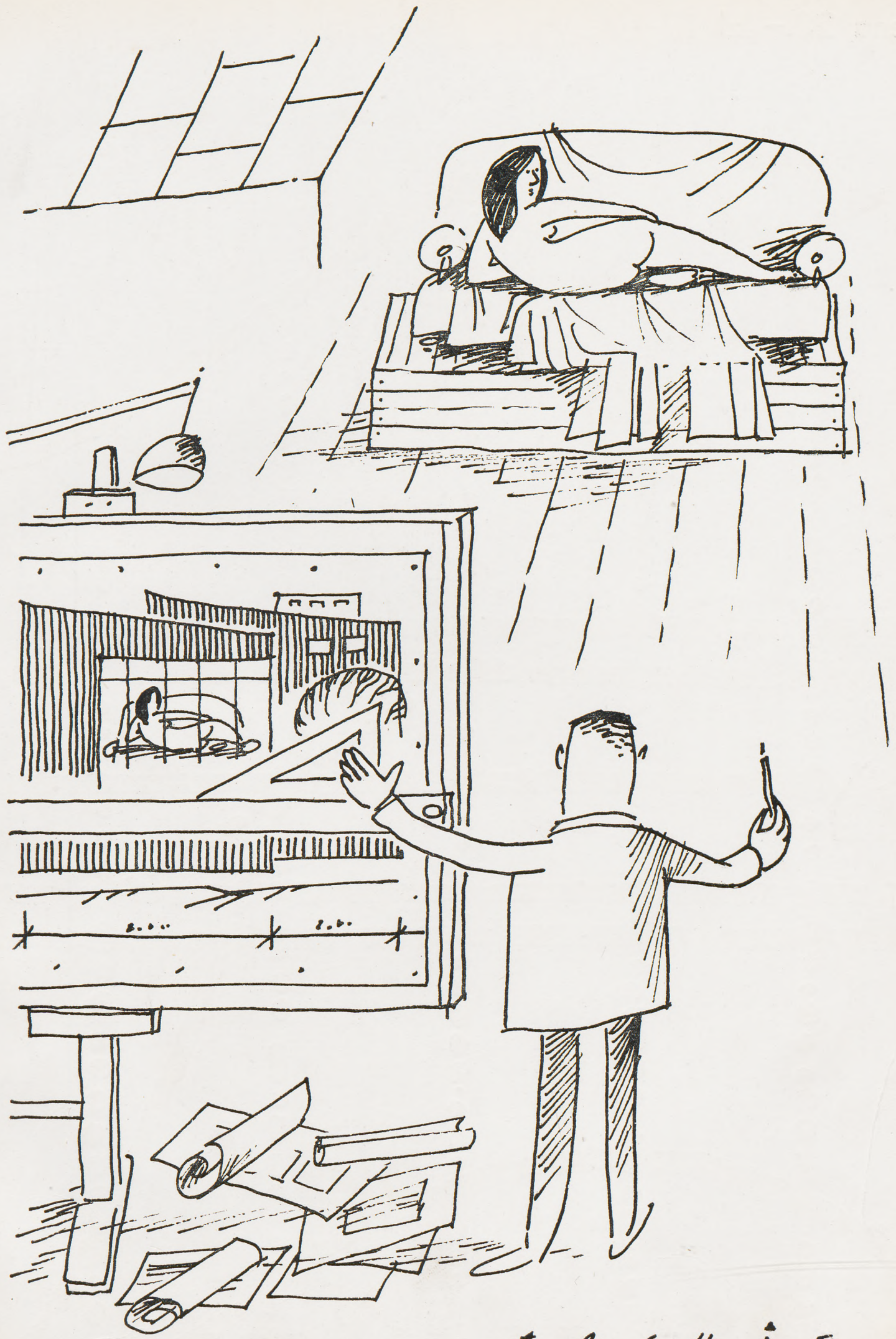
Szkoła projektowania miałaby tę wyższość, że przez kontakt ze wszystkimi dziedzinami sztuki tzw. stosowanej zapewniałaby architekturze pełną podbudowę oraz ukierunkowanie plastyczno-humanistyczne.

Po prześledzeniu tych możliwości pozostaje alternatywa: architektura na ASP lub w szkole projektowania.

Tok myślenia, jaki przeszliśmy, nie jest na pewno nowością, ze względu chociażby na to, że nauczanie architektów w różnych krajach odbywa się niemal we wszystkich wskazanych wariantach. Był tylko próbą przymierzenia się do naszych warunków. Dodać trzeba, że w krajach „bardziej rozwiniętych” mniejszą wagę przywiązuje się do uczelni, jaką opuszcza architekt, dlatego że obrona prawna zawodu następuje po uzyskaniu członkostwa miejscowego związku architektów, który jest w dużym stopniu związkiem typu twórczego. To ostatnie interesujące rozwiązanie problemu ze względu na polskie warunki prawne, w których prawie do każdego dyplomu ukończenia wyższej uczelni przywiązane są uprawnienia zawodowe, zdaje się na razie trudne do zastosowania. Tak więc architektura na ASP lub w szkole projektowania. Po tak względnie całościowym doświadczeniu do wspomnianej alternatywy, należałoby szczegółowo przebadać modele szkół nauczających architektury u nas i gdzie indziej i wybrać jedno z alternatywnych rozwiązań, lub oba sprawdzić u siebie, dając możliwość praktycznej konfrontacji.

Jednocześnie wiedząc, że życie niesie konieczność ukierunkowania czy specjalizacji, należałoby okres nauk tak rozwiązać, aby student mógł w początkowej fazie poznać praktycznie całokształt zagadnień humanistycznych, plastycznych i technicznych, dochodząc na tej bazie do ukierunkowania zgodnego z osobistymi zainteresowaniami, które w tym czasie byłby w stanie ugruntować. Ukierunkowanie to obejmowałoby wszystkie zagadnienia od urbanistyki do detalu przez architekturę przemysłową, zieleni, wystawową, wiejską, wnętrz, szkół itp. Realizacja proponowanego tutaj „modelu” uczelni na pewno nie jest prosta, ale istnieje możliwość obierania różnych faz przejściowych. Na razie nie będziemy się tym zajmować, traktując wypowiedź jako zachętę do dyskusji, która w końcu powinna doprowadzić do pełnego zunifikowania nauczania architektury w Polsce. Szczególny nacisk w dyskusji należy położyć na zagadnienie celu, do którego wszyscy dążymy. Celem zaś jest wychowanie takiego absolwenta, który na podstawie głębokiej wiedzy, umiejętności i etyki zawodowej będzie w stanie kształtować przestrzenne dzieła plastyczne na użytek człowieka XXI wieku.

* Szkoła projektowania – nazwa robocza uczelni artystycznej, kształcącej projektantów w zakresie od matrycy form sztuki użytkowej (tkaniny, ceramiki, grafiki użytkowej) do architektury i urbanistyki przez formy przemysłowe itp.



A R C H I T E

Cena 20.- zł

art

