

Urbanowicz, Witold

35 lat polskiej architektury okrętów

Kwartalnik Historii Nauki i Techniki 31/1, 65-94

1986

Artykuł umieszczony jest w kolekcji cyfrowej Bazhum, gromadzącej zawartość polskich czasopism humanistycznych i społecznych tworzonej przez Muzeum Historii Polski w ramach prac podejmowanych na rzecz zapewnienia otwartego, powszechnego i trwałego dostępu do polskiego dorobku naukowego i kulturalnego.

Artykuł został zdigitalizowany i opracowany do udostępnienia w internecie ze środków specjalnych MNiSW dzięki Wydziałowi Historycznemu Uniwersytetu Warszawskiego.

Tekst jest udostępniony do wykorzystania w ramach dozwolonego użytku.



Witold J. Urbanowicz
(Gdynia)

35 LAT POLSKIEJ ARCHITEKTURY OKRĘTÓW

W okręcie, a co jest potrzebniejszego jako maszty, jako żagle, jako powrozy co to trzymają? A wždy te rzeczy mają tyle ozdoby w sobie, iż kto na to patrzy — mnima, aby tak wiele dla pożytku, jako dla napasienia oczu, to było uczynione... A tak piękność wszędzie tam ma miejsce, gdzie ma być co dobrego.

Lukasz Górnicki: *Dworzanin Polski*.
Kraków, 1566.

Tak pisał o okręcie w połowie XVI w. wybitny humanista, pisarz i sekretarz króla Zygmunta Augusta, zwanego ojcem floty polskiej. Historia naszych poczynań na morzu przekazuje nam nie tylko tak doniosłe inicjatywy, jak utworzenie w 1568 r. Komisji Morskiej i budowa w Elblągu pierwszego dużego okrętu wojennego (1570), lecz także nowe wówczas spojrzenie na okręt, którego doskonałość łączyć musi w sobie dobrą technikę i użyteczność z walorami estetyki: „a tak piękność wszędzie tam ma miejsce, gdzie ma być co dobrego”. A więc piękno wyrażające doskonałość funkcji, formy i konstrukcji — oto mamy jakby zapowiedź naszej młodej architektury okrętów. Nawiązuję do niej teraz, kiedy po wiekach i kataklizmach dziejowych budujemy okręty na wybrzeżu polskim i w głębi kraju budujemy je dobrze i budujemy je pięknie.

Oto w okresie ostatnich 35 lat została właśnie w Polsce wyodrębniona i ukształtowana nowa dyscyplina naukowo-techniczna i zarazem nowa specjalność architekta — architektura okrętów.

Byłem współinicjatorem powstania tej nauki i dalej już sam rozwijałem ją w ciągu tych lat i utrwaliałem jej zasady w książkach i innych publikacjach oraz w pracy dydaktycznej w Politechnice Gdańskiej. Do tej niepospolitej tematyki miałem predyspozycję od czasu, gdy zacząłem

studiować budowę okrętów. Interesowała mnie strona „ludzka” w koncepcji i projektowaniu statku, sprawy pracy i warunków bytowych oraz sytuacji psycho-społecznych człowieka, który żyje i pracuje na statku, albo na nim podróżuje. Moje zamięlowania, jak i dążenie do ich urzeczywistnienia w realnej postaci powstały już w czasie mej pracy zawodowej przed wojną.

*
*
*

Początki nowoczesnego budownictwa okrętowego w Polsce przypadają na wczesne lata dwudzieste naszego wieku, kiedy w małej jeszcze Gdyni czyniono kilka kolejnych prób uruchomienia budowy i napraw małych jednostek pływających. W 1928 r. powstała w Gdyni pierwsza licząca się stocznia, założona przez prywatną spółkę pod nazwą Stocznia Gdyńska S.A. Prowadziła ona głównie naprawy statków handlowych i okrętów wojennych, ale działania konkurencyjne ówczesnej stoczni gdańskiej oraz przejawy kryzysu lat 1929—1932 zagroziły jej likwidacją. W wyniku specjalnych starań władz miejskich Gdyni, stocznia została przejęta przez Wspólnotę Interesów Górniczo-Hutniczych w Katowicach.

Tak powstała w 1937 r. druga stocznia gdyńska. Uzyskała ona nowy teren, zbudowała warsztaty i pochylnię, na której budowała pierwszy pełnomorski parowiec „Olzę” o nośności 1250 ton. Był to zakład o dużych możliwościach rozwojowych i planach inwestycyjnych, które przekreślił wybuch wojny¹. Oprócz tej, miała już Gdynia stocznnię marynarki wojennej, stocznnię rybacką oraz jachtową. Budowały one nowe jednostki polskiej konstrukcji, które wykazały swą dobrą jakość i użyteczność. W tych stoczniach rodziło się nasze morskie budownictwo okrętowe o zróżnicowanym zakresie. Prócz tego działały stocznie śródlądowe, mające ponad wiekową tradycję i niemałe sukcesy techniczne². W tych pierwszych warsztatach powstało najcenniejsze dzieło: zasób specjalistów, od inżynierów budowy okrętów i maszyn okrętowych (którzy w większości kształcili się w niemieckiej politechnice gdańskiej) do mistrzów i robotników o kwalifikacjach stocznioowych. Skala przedwojennego rozwoju gospodarki morskiej dziś wydawać się może mała, jednak wielkie jest znaczenie tych poczynań, stały się one bowiem fundamentem dzisiejszego imponującego rozwoju budownictwa okrętowego, który stał się przemysłem narodowym. Nasze osiągnięcia sprzed 50—60 lat zasługują zatem na uznanie i szacunek, a mimo to były nieraz oceniane negatywnie, lub po prostu milcząco.

¹ Odsyłam czytelnika do źródłowej książki Cz. Jerysia: *Budownictwo okrętowe w Gdyni 1920—1945*. Gdańsk 1980.

² Warsztaty Żeglugi Parowej na Solcu w Warszawie powstały w 1851 r. Zbudowano tam pierwsze statki pasażerskie „Płock” i „Włocławek” o starannym wystrój pomieszczeń.

Niestety nie powstała jeszcze pełna historia polskiej myśli technicznej w zakresie budowy okrętów i polskiego przemysłu okrętowego, są tylko nieliczne większe opracowania i relacje wspomnieniowe uczestników powojennego uruchamiania stoczni i całej gospodarki morskiej. Zajmują się tymi zagadnieniami nieliczni historycy, inżynierowie i miłośnicy, dając niekiedy bardzo wartościowe publikacje i przyczynki. Inspirowaniem tych prac i ich gromadzeniem zajmuje się również Polskie Towarzystwo Naukowe w Gdyni, ale ma ono nader szczupłe możliwości finansowe.

Zanim przejdę do historii architektury okrętów, należy czytelnikowi przedstawić jej istotę i zakres tematyczny.

* * *

Podstawą dużego rozwoju nauki i techniki okrętowej są prace Instytutów Okrętowych w Politechnikach Gdańskiej i Szczecińskiej oraz komórek badawczych przemysłu okrętowego, biur konstrukcyjnych Centrum Techniki Okrętowej i innych. Rozwinęła się nauka projektowania okrętów, która rozszerza się i rozczłonkuje na kierunki specjalistyczne w różnych zakresach zastosowań do tak licznych i coraz bardziej skomplikowanych typów statków. Jako szczególne zjawisko strukturalne, wystąpiło we wczesnych latach pięćdziesiątych wyodrębnienie się i sformułowanie specjalnej dziedziny projektowania, a mianowicie architektury okrętów, odnoszącej się do strony humanistycznej w koncepcji każdego typu statku. Wzbogaciła ona projektowanie techniczne o zasady i metodykę projektowania architektonicznego, które wniosło nowe wartości do koncepcji statku. Tak utworzona dyscyplina zjawiała się na pograniczu budownictwa okrętowego i architektury, wiążąc ich zasady i nadając nowe treści oraz cechy humanistyczne i kulturotwórcze wielce złożonym dziełom techniki, jakimi są liczne i odmienne rodzaje statków. Różni się ona wieloma właściwościami od architektury lądowej i wymaga doszkolenia architektów.

Obiektem studiów i projektów jest tu statek — największa ruchoma budowla stworzona przez człowieka, obdarzona właściwościami pływalności, stateczności, ruchu oraz walki z żywiołem. Jest on wielofunkcyjnym, złożonym systemem, „maszyną komunikacyjną”, ale również obiektem architektonicznym w swej funkcji służenia człowiekowi, swych formach zewnętrznych, kompozycji przestrzennej i układach pomieszczeń oraz w ogólnym ładzie estetycznym. Fakt, że na tej „maszynie komunikacyjnej” stale przebywa człowiek i powierza jej swe życie oraz wszelkie dobra, wywierał od niepamiętnych czasów duży wpływ na emocjonalny stosunek człowieka do okrętu, wywoływał dążenie do nadawania mu cech indywidualnych, a nawet cech niemal istoty żywej, co znalazło wielokrotny wyraz zarówno w mitologiach narodów morskich, jak i we współczesnej literaturze i sztuce. Okręt i dziś otrzymuje własne imię

i ma własny żywot często niezwykle ciekawy, bogaty w triumfy i upadki, walki z zawsze groźnym żywiołem, a czasem i tragiczną zagładę...

Okręt jest dziełem indywidualnym — nawet budowany seryjnie wykazuje różnice nie tylko w budowie, lecz — jak twierdzą marynarze — również w swym „charakterze”. Nie możemy więc w pełni przyrównać okrętu do seryjnej obrabiarki, czy samochodu. Człowiek zawsze darzył swój okręt szczególnym przywiązaniem i kształtował go nie tylko w sposób funkcjonalny, lecz i estetyczny. Ogromną rolę odgrywały elementy sztuki w budowie żaglowców XVII i XVIII w., a po XIX-wiecznym okresie „maszynizmu”, dziś znów nastąpił rozwój cech estetycznych współczesnych statków, jako dzieł tworzonych świadomie, według reguł techniki i sztuki.

Dziś, w dobie elektroniki i automatyki, wyraźniej występują na statku elementy służące człowiekowi, zwłaszcza załodze, dla której jest on drugim domem, gdzie powinny być zaspakajane potrzeby bytowe, jest on też zakładem pracy marynarza i wreszcie ośrodkiem życia kulturalnego i współżycia z ludźmi, w którym wykorzystuje się czas wolny, wypoczywa, regeneruje zdrowie i zaspokaja zamięłowania. Dla pasażerów spełnia statek funkcję hotelu lub domu wypoczynkowego i musi zaspokoić bardzo różne życzenia komfortowego życia i rozrywek w czasie podróży. Spełnienie tych zadań wymaga pracy specjalistów — statek nie może być projektowany tylko jako system techniczno-eksploatacyjny, lecz również jako system społeczny. Projektanci jego przestrzeni bytowej muszą uwzględniać zasady nauk społecznych, socjologii i psychologii, ergonomii i medycyny. Staje przed nimi trudne zadanie stworzenia dogodnego środowiska bytowego i materialnego otoczenia człowieka. Spełnia je wiedza architektoniczna, stwarzająca rzeczywiste ramy życia, organizująca przestrzeń dla ludzi na statku, któremu nadaje kształt i wygląd.

Czynnik architektury występował na statkach od najdawniejszych czasów, podobnie jak w każdym miejscu dłuższego przebywania człowieka. Jednakże dopiero ostatnie pół wieku przyniosło istotną poprawę warunków bytowych załóg, usiłując im w osiągalnym stopniu rekompensować utratę walorów własnego domu i złagodzić liczne negatywne strony życia na statku, których powodem jest również postęp techniczny. Nowa technika w portach i nowe systemu transportu (np. kontenerowy) skracają czas przeładunku i postoju w portach, a to redukuje kontakt marynarza z rodziną i często wywołuje poszukiwanie łatwiejszej egzystencji na lądzie. Jako skutek tych zjawisk występuje na świecie spadek atrakcyjności zawodu marynarza i nierzadko niedostatek ludzi w żegludze, czemu starają się zapobiegać armatorzy. Jednym z ważnych sposobów jest stworzenie na statkach transportowych lepszych warunków bytowych, wygod i estetyki i tu występuje rosnąca rola architektury, która może korzystnie kształtować nastroje załóg i przychodzi z pomocą w trudnościach natury socjalnej. Nieco inne znaczenie ma architektura dla

statku pasażerskiego, ponieważ od niej zależy atrakcyjność i wziętość statku u pasażerów. Tu koncepcja architektoniczna ma decydujące znaczenie, a statek jest prawdziwą syntezą techniki, architektury i sztuki. Takie były słynne transatlantyki, a dziś są coraz większe i coraz bardziej luksusowe statki wycieczkowe, zaspokajające najbardziej snobistyczne gusty pasażerów.

Tak więc rozmiar zagadnień architektonicznych i zakres pracy architekta okrętowego zależy od rodzaju statku, ale w każdym, nawet najmniejszym z nich ten problem istnieje i powinien być rozwiązany przez specjalistów. Tak się właśnie dzieje w Polsce i dziś można bez przesady mówić o polskiej szkole architektury okrętów. Jej podstawowy zakres obejmuje następujące problemy:

— Programowanie całości pomieszczeń służących ludziom — ustala przeznaczenie, funkcję, liczbę i rozmiary pomieszczeń, ich poziom wyposażenia itd. według założeń armatora, ale też zgodnie z zasadami wiedzy i licznymi przepisami. Tak powstaje tzw. program użytkowy części mieszkalnej danego statku.

— Podstawowa kompozycja przestrzenna całości pomieszczeń — zawiera układ rejonów funkcjonalnych (rejony kabin, rekreacji, żywienia, gospodarczy i inne), powiązanych ciągami komunikacji. Jest to główny podział przestrzeni, uwzględniający konstrukcję, wymagania bezpieczeństwa itd. Na dużym statku pasażerskim jest to niejako planowanie niedużego miasta z jego dzielnicami.

— Funkcjonalne rozplanowanie pomieszczeń i komunikacji — na podstawie kompozycji przestrzennej powstają szczegółowe plany pokładów mieszkalnych z układem komunikacji poziomej i pionowej w zgodzie z położeniem grodzi wodoszczelnych i pożarowych, luków i szybów siłowni i wielu elementów konstrukcji kadłuba. Tu ustala się typy kabin, pomieszczeń rekreacyjnych i innych. Ta część decyduje o walorach bytowych i użyteczności statku.

— Architektura wnętrza okrętowych — wszystkie sprawy wyposażenia, doboru mebli, dzieł sztuki oraz oświetlenia, kolorystyki, różnych wyrobów i tworzyw oraz innych detali wnętrza.

— Urządzenia techniczne w pomieszczeniach — wiążą się ściśle z architekturą i są przewidziane w projektach, jak wentylacja i ogrzewanie, oświetlenie, urządzenia wodne i ściekowe, alarmowe, łączności i inne.

— Architektura form zewnętrznych statku i jego estetyka — daje wytyczne do kształtowania bryły statku, jego wyglądu, jego głównej sylwety (profilu) oraz jej ważnych elementów, jak nadbudowy, kominy, maszty, szczegóły elewacji burtowej i inne. Formy te zmieniały się w ciągu wieków, zależnie od postępu techniki, zmian stylów i gustów danej epoki i wreszcie mody.

Ten krótki przegląd zakresu problemów dyscypliny należy uzupełnić wzmianką o szczególnej trudności projektowania architektury, bardzo skrzepowanej stalową konstrukcją kadłuba z jego krzywiznami burt i pokładów, niskimi kondygnacjami międzypokładów, małymi otworami i ogólną ciasnotą — wszystko na kołyszącym się obiekcie technicznym. Równolegle działają różnorodne przepisy budowy i bezpieczeństwa, podziały przestrzeni grodziami na przedziały wodoszczelne i sektory pożarowe oraz wielu innych ograniczeń, wśród których architekt musi znaleźć miejsce i sposób dla swych inwencji i rozwiązań, operując przy tym całkowicie innymi niż w obiektach naziemnych tworzywami i technologią budowy pomieszczeń. Taka jest istota i specyficzny charakter architektury okrętów.

* *
*

Już przed wojną zacząłem w mej pracy zawodowej zwracać większą uwagę na stronę humanistyczną statków, nad którymi pracowałem jako inżynier okrętowiec u armatora polskiego w Gdyni. Pierwszym był statek pasażerski „Warszawa II”, budowany w Holandii, a po nim dwa statki budowane w Belgii „Lewant II” (wszystkie trzy straciliśmy w czasie wojny). Poszukiwania przemysłanych kształtów i wyglądu statków dały początek moim szerszym zainteresowaniom stroną użytkową i estetyczną otoczenia człowieka — zbierałem materiały i starałem się dokształcać w tej dziedzinie.

Tuż po wojnie znalazłem się w Departamencie Morskim Ministerstwa Przemysłu jako pierwszy formalny i faktyczny organizator przemysłu okrętowego. Stojąc na czele pierwszego Zjednoczenia Stoczni Polskich pracowałem nad początkami budowy nowych typów statków, utrzymując kontakt z nowo utworzonym Wydziałem Budowy Okrętów Politechniki Gdańskiej, gdzie jednak nie zajmowano się wtedy „ludzkimi” problemami. Znalazły się one na Wydziale Architektury, a pomógł temu, jak to często w nauce bywa, przypadek.

Na jakimś zebraniu towarzyskim w 1949 r. poznałem profesora Politechniki, inż. architekta Wacława Tomaszewskiego³, który kierował utworzoną przez siebie katedrą, zajmując się specjalnym budownictwem portowym i nadmorskim. Statek w porcie, ta wielka budowla ruchoma, wzbudzał zainteresowanie profesora, toteż niebawem padło pytanie, czy statek jest obiektem architektonicznym? Ustaliliśmy zaraz, że jest nim na pewno, choćby ze względu przebywania na nim człowieka, ale i jako bryła i konstrukcja. Kiedy powiedziałem, że zajmuję się tym zagadnieniem, otrzymałem zaskakującą mnie propozycję wygłoszenia odczytu na

³ Wacław Tomaszewski (1884—1969) prof. mgr inż. arch., wybitny budowniczy Gdyni (zespół Szkoły Morskiej, Dom Bawełny i inne), twórca i długoletni kierownik nowej katedry Architektury Portów i Przymorza, uruchomił studium architektury okrętów.

Wydziale Architektury dla pracowników naukowych i starszych studentów. Po skompletowaniu materiału okazało się, że należy dać dwa kolejne odczyty, które też odbyły się na początku semestru letniego 1949 r. Pamiętam, że sala była pełna chętnych poznania tak nowego, wręcz egzotycznego tematu — nikt nie słyszał, by istniała jakaś architektura okrętów! Nie zachowały się te odczyty, które dziś oceniłbym zapewne jako słabe pierwociny.

Po moich odczytach prof. W. Tomaszewski postanowił zorganizować poświęcone tej tematyce cotygodniowe, dwugodzinne seminaria dla chętnych studentów, ale w październiku 1950 r. otrzymaliśmy kolejny zeszyt miesięcznika „Morskiej Flot”⁴ z programowym artykułem architekta Lwa W. Dobina, uzasadniającym potrzebę stworzenia nowej dyscypliny i szkolenia nowych kadr architektów okrętowych. Stanowiło to potwierdzenie naszych wcześniejszych zamierzeń i wycucia takiej potrzeby. Zatem na posiedzeniu katedry 20 listopada postanowiono rozszerzyć pierwotne plany dydaktyczne, gromadzić pomoce naukowe i uruchomić kameralne studium dla pracowników dydaktycznych. Otrzymałem propozycję rozszerzenia moich odczytów do stałego wykładu obejmującego 2 godziny tygodniowo od semestru zimowego 1950/1951. Byłem nowicjuszem w takiej dydaktyce, a sam przedmiot należało usystematyzować i uściślić, ponieważ nie było wzorów, ani ustalonych pojęć i definicji. Była to prawdziwie nowa dyscyplina, która mogła powstać tylko z dyskusji i stałej współpracy architekta i okrętowca, jakimi byliśmy, prof. W. Tomaszewski i ja. Rzecz jasna, że proces jej ukształtowania przeciągnął się na 2—3 lata, zanim się owe pojęcia, definicje i reguły skryształizowały i powstał racjonalny program nauczania. Ustalono, że studium kierunkowe będzie stanowić doszkolenie architekta do pracy na statkach i zaczynać się wykładami i ćwiczeniami na VIII i IX semestrze, a kończyć pracą magisterską w semestrze X. Przewidziano projekty kursowe i praktykę przeddyplomową w stocznioowych biurach projektowych.

Pierwsze wykłady prowadziłem jako godziny zlecone, ponieważ pracowałem w resortowym Instytucie Morskim w Gdańsku, który organizowałem od 1950 r. dla Ministerstwa Żeglugi i pełniłem w nim obowiązki dyrektora do spraw naukowych. Opracowując pierwsze wykłady musiałem uwzględnić fakt, że studenci zupełnie nie znali podstaw konstrukcji statku, jego elementów, materiałów i sposobów budowy, nie mającej oczywiście żadnych cech wspólnych z techniką budowlaną na lądzie. Trzeba zatem było zaczynać od podstawowych charakterystyk statku jako dzieła techniki. Trzeba też było przybliżyć studentom warunki i tryb życia załogi, specyficzny klimat podróży morskiej, a nawet historyczne tradycje żeglugi, obyczajowości, hierarchii i tradycyjnego kultu dobrej

⁴ L. W. Dobin: *Razwitiye nowych mietodow architekturnogo projektirowanija sudna*. „Morskiej Flot” 1950 nr 10.

roboty, od której zależało na morzu życie ludzi. Były to zaiste niełatwe początki.

Podstawą ćwiczeń projektowych i prac dyplomowych musiał być ogólny plan istniejącego statku oraz zadanie w postaci założonego programu dla określonej liczby załogi i pasażerów, a także szeregu wymagań co do pomieszczeń i innych rozwiązań, zależnie od przeznaczenia i rodzaju statku. Gromadziliśmy więc rysunki techniczne statków różnych typów oraz robiliśmy tłumaczenia literatury obcej, udostępniane pracownikom dydaktycznym i studentom. Zajęli się tym pracownicy naukowcy katedry, architekci: docent Kazimierz Biszewski i Lech Zaleski, a nieco później absolwent Witold Arkuszewski. Semestr zimowy 1950/1951 r. był pierwszą próbą i rozruchem pracy nad samą dyscypliną i jej nauczaniem, a w następnym, letnim, VIII semestrze zaczęła się regularna dydaktyka.

Postanowiliśmy też dać wyraz naszym poczynaniom w artykułach prezentujących zagadnienia estetyki statku. Napisałem dwa kolejne artykuły, ogłoszone w „Technice Morza i Wybrzeża”, organie NOT, jedynym wówczas czasopiśmie technicznym wychodzącym w Gdańsku⁵. Pierwszy z nich, *O estetyce okrętu*⁶ wyszedł w kwietniu, drugi, *Współczesne wytyczne estetyki okrętu* — w czerwcu 1950 r. Oba stanowiły zapewne nie najlepszą, ale pierwszą publikację w naszym piśmiennictwie z tej dziedziny, którą omawiałem dość ostrożnie, liczyłem się bowiem z trudnością przekonania do tych zagadnień środowiska starszych okrętowców, przeświadczonych o swym jedynym autorytecie we wszystkim co dotyczy statku. Głos zabrał również prof. Tomaszewski, rozwijając w swym artykule⁷ zasady architektury okrętów i wnikliwie analizując jej elementy. Wypowiedź polemiczną opublikował wybitny okrętowiec, prof. Aleksander Potyrała⁸, który wysunął liczne zastrzeżenia do moich wypowiedzi, posługując się około 50 cytatami często oderwanymi od kontekstów, nie wnosząc jednak do samej materii nic istotnego. Głos ten był znamieny dla nieufnego i niekiedy nieprzyjaznego stanowiska niektórych okrętowców do moich poczynań, które zapewne oceniali jako zamach na ich tradycyjne prawo decydowania o wszystkim w budowie statku.

Naszą sprawę poparł jednak prof. Aleksander Rylke⁹, cieszący się

⁵ Założycielem i redaktorem naczelnym pisma był prof. inż. Stanisław Hueckel, późniejszy członek rzeczywisty PAN. Ja prowadziłem redakcję działową budownictwa okrętowego. Pismo spełniało ważną rolę w dobie odbudowy i pierwszych planów gospodarki.

⁶ „Technika Morza i Wybrzeża” 1950 nr 4, 6—7.

⁷ W. Tomaszewski: *Jeszcze o estetyce okrętu*. „Technika Morza i Wybrzeża” 1950 nr 12.

⁸ A. Potyrała: *Zagadnienie estetyki w budownictwie okrętowym*. „Technika Morza i Wybrzeża” 1950 nr 12.

⁹ Aleksander Rylke (1887—1968) prof. inż. dr h.c., organizator Wydziału Budowy Okrętów w Politechnice Gdańskiej w 1945 r. i długoletni jego dziekan. Laureat nagrody państwowej I stopnia. Nauczyciel i wzór dla młodych pokoleń okrętowców.

największym szacunkiem i autorytetem. Przyjął on przychylnie powstanie tej nowej specjalności, czemu niejednokrotnie dawał wyraz, podnosząc nas na duchu. Pisał też o tym w swym pamiętniku¹⁰, dodając: „Nie da się jednak zaprzeczyć, że żywot inżyniera Urbanowicza, jako »proroka nowej idei«, przez dłuższy czas nie należał do słodkich. Okrętowcy czystej krwi uważali go za odszczepieńca, zaś architekci, z wyjątkiem profesora Tomaszewskiego oraz nielicznego grona innych, za intruza, który nie będąc z zawodu architektem mimo to miał śmiałość zajęcia się sprawami architektury”. Istotnie, nieufność przejawiała się także wśród architektów. Niektórzy wyrażali to osobiście: jeżeli może być architektura okrętów, to może być też architektura samochodów! A przecież łatwo wykazać, jak wielkie są różnice w przebywaniu w samochodzie i na statku, gdzie się mieszka latami.

Na artykuł prof. A. Potyrały ogłosiłem odpowiedź¹¹, wyjaśniającą szereg jego zastrzeżeń, ale nie mogłem się oprzeć odczuciu, że celem tej polemiki było nie tylko ironiczne potraktowanie tego przedmiotu, ale i zniweczenie jego już w fazie narodzin. Było już jednak za późno na wszelką negację — szliśmy twardo zamierzoną drogą.

W następnym roku opublikowałem artykuł *Architektura okrętowa*¹², który stał się pierwszą prezentacją przedmiotu i został w części zamieszczony w czwartym numerze z 1951 r. NRD-owskiego czasopisma „Schiffbautechnik”. W ten sposób nasza dyscyplina po raz pierwszy przekroczyła granicę Polski.

W kwietniu 1951 r. zwróciło się do katedry Przedsiębiorstwo Państwowe Żegluga Gdańska, które jako armator floty przybrzeżnej planowało budowę czterech statków dla żeglugi pasażerskiej do Szczecina z zawijaniem do naszych małych portów. Miał to być statek z miejscami sypialnymi i kompletem pomieszczeń rekreacyjnych oraz zapleczem usługowym. Było to dla nas ważne zadanie dające możliwość zastosowania naszych idei w praktyce. Nie marzyliśmy w tych czasach o dużych statkach pasażerskich. Projekt tego statku powstał wcześniej w przemyśle okrętowym, ale ówczesny Centralny Zarząd Polskiej Marynarki Handlowej nie zaakceptował go i zwrócił się do mnie z propozycją opracowania nowego projektu. Projekt ogólny statku wykonałem sam i po jego akceptacji skierowałem wykonanie projektów pomieszczeń do naszej katedry, jako zlecenie. Tak powstały rysunki architektury wnętrza, a całość została zrealizowana w stoczni węgierskiej w Budapeszcie. Pierwszy statek

¹⁰ A. Rylke: *W służbie okrętu*. Gdańsk 1967 s. 292—293.

¹¹ W. Urbanowicz: *Dwie wypowiedzi*. „Technika Morza i Wybrzeża” 1950 nr 12.

¹² W. Urbanowicz: *Architektura okrętowa*. „Technika Morza i Wybrzeża” 1951 nr 4.

zbudowano w 1955 r., był to motorowiec „Mazowsze”¹³, który dobrze służył przez 25 lat wycieczkom Polaków. Dalszych statków tego typu już nie zbudowano.

Zważywszy dotychczasowe doświadczenia, prof. W. Tomaszewski wyśtosował do rektora Politechniki Gdańskiej raport o nowym studium¹⁴ i prosił o spowodowanie wprowadzenia przez Państwową Komisję Planowania Gospodarczego do nomenklatury zawodów specjalności „architekt okrętowy” oraz o powołanie Zakładu Architektury Okrętów. Nie wszystkie te postulaty zostały spełnione, nadal jednak rozwijaliśmy zasady projektowania architektury statków i rozszerzaliśmy jej program.

Przemysł jeszcze nie brał pod uwagę możliwości wprowadzenia nowych specjalistów do biur konstrukcyjnych, w których decydowali o tych sprawach głównie projektanci, okrętowcy, a więc właściwie mechanicy¹⁵, którzy siłą rzeczy nie wglębiali się w zagadnienia „ludzkie” i projektowali pomieszczenia w sposób stereotypowy, praktykowany od lat i przestarzały. Okazało się jednak, że ich działalność nie wystarcza, bo oto w 1952 r. zapytał mnie jeden z kolegów ze Stoczni Gdańskiej, czy nie mam dla nich jakiegoś architekta. Na moje zapytanie o przyczynę tak niespodziewanego zapotrzebowania (to przecież oni odradzali mi zajmowanie się tak zbędnymi i błahymi sprawami!), odrzekł, że „zagraniczny armator” — a był to armator radziecki — zganił wyposażenie i wykończenie pomieszczeń na budowanych statkach. Właśnie kończył wtedy studia nasz pierwszy absolwent, Stanisław Zaleski, którego skierowaliśmy do Stoczni Gdańskiej. I choć nie zagrzał on tam długo miejsca, było to dla nas ważne wydarzenie, ponieważ w ten sposób do procesu projektowania statku zaczęli wchodzić nowi specjaliści, jak po epoce żaglowców musieli wejść mechanicy, elektrycy i inni. Do końca lat pięćdziesiątych wypuściliśmy 10 absolwentów, nie wszyscy jednak zaczęli pracę w tej dziedzinie.

Przez wszystkie te lata prowadziłem wykłady jako zleczone, pracując nadal w Instytucie Morskim, gdzie w 1955 r. uzyskałem tytuł docenta. W sierpniu 1959 r. został powołany w naszej katedrze Zakład Architektury Okrętów¹⁶, a ja zostałem jego kierownikiem i otrzymałem pół etatu, jako docent kontraktowy.

¹³ W. Urbanowicz: *Okręt wczasowy MS „Mazowsze”*. „Technika i Gospodarka Morska” 1956 nr 6. Pełny opis i plan ogólny.

¹⁴ Raport o studium architektury okrętowej przy Katedrze Architektury Portów i Przymorza na Wydziale Architektury Politechniki Gdańskiej z dnia 1 czerwca 1951 (akta katedry).

¹⁵ W nomenklaturze Naczelnej Organizacji Technicznej budownictwo okrętowe zalicza się do mechaniki, a inżynierowie i technicy okrętowcy są zrzeszeni w Sekcji Okrętowców SIMP.

¹⁶ Zarządzenie Rektora Politechniki Gdańskiej nr R-1124/59 z dnia 31 sierpnia 1959.

Rok 1956 przyniósł nowy, niemały sukces: projektowanie przebudowy pomieszczeń rekreacyjnych na naszym transatlantyku MS „Batory”¹⁷. Armator, Polskie Linie Oceaniczne (PLO), zaprosił do tej pracy zespół prof. Tomaszewskiego z architektami L. Zaleskim i W. Arkuszewskim oraz prof. Jana Bogusławskiego, prof. Stanisława Brukalskiego i prof. Barbarę Brukalską z Warszawy. Zespół gdański wykonał projekty dużej przedniej werandy, jadalni I klasy, baru oraz nowych czterech apartamentów „de luxe”. Architekci warszawscy opracowali nowy wielki salon klasy turystycznej i drugi bar. Samą przebudowę wykonano do maja 1957 r. w Bremie (RFN), gdzie również przebywali nasi architekci, nadzorujący roboty. Wkład polskich architektów do modernizacji statku tej kategorii wypadł bardzo dobrze i zyskał ogólne uznanie, a statek nową atrakcyjność.

Oprócz pracy w Politechnice, miałem podobne zadania w Instytucie Morskim, gdzie uczestniczyłem merytorycznie w pracach koncepcyjnych nad nowymi typami statków, zwłaszcza mających wiele osób na pokładzie, jak statki pasażerskie, statki-bazy rybackie, szkolne, lub naukowo-badawcze. Występowała tam potrzeba dużych rozwiązań przestrzennych i architektonicznych. Tak powstały: w 1958 r. projekt statku wczasowego „Wielkopolska” dla 400 pasażerów, a w 1952 r. przebudowa towarowca „Morska Wola” na pierwszą polską bazę rybacką, w której zmieściłem 160 osób z całym zapleczem bytowym, a także projekty kilku innych statków. Prace te pomnażały doświadczenia z korzyścią dla dydaktyki i doskonalenia samej wiedzy.

W tym okresie zaczęliśmy również prezentować nasz przedmiot na sesjach naukowych i w artykułach publikowanych w czasopismach techniczno-morskich i w „Architekturze”. W latach 1952—1965 odbyły się 4 sesje naukowe Politechniki Gdańskiej, na których wygłaszałem referaty. Działalność nasza zainteresowała Sekcję Architektury i Urbanistyki PAN, która zaprosiła nas do wygłoszenia referatów na posiedzeniu w Warszawie w dniu 21 marca 1960 r. Na sesji tej prof. Tomaszewski mówił o istocie architektury okrętów, a ja miałem referat pt. „Okręt obiektem architektury”. W żywej dyskusji z udziałem kilku profesorów podkreślono nowość tej specjalności i stawiano wiele pytań¹⁸. W ten sposób architektura okrętów znalazła się na forum PAN i została tu pozytywnie oceniona i życzliwie przyjęta.

Lata pięćdziesiąte zakończyły się następnym znaczącym wydarzeniem i dalszym postępowaniem w nauce, a mianowicie wyszła z druku moja książka

¹⁷ MS „Batory” musiał być w 1951 r. wycofany z tradycyjnej linii nowojorskiej na skutek utrudnień zimnowojennych i pływał przez 5 lat do Indii i Pakistanu. Na Atlantyk mógł powrócić w 1956 r., obsługując linię do Kanady, do Montrealu. Armator postanowił przedtem statek przebudować i zmodernizować.

¹⁸ Protokół z posiedzenia naukowego Sekcji Architektury i Urbanistyki PAN z dnia 23 marca 1960 roku.

o typie monografii i podręcznika *Architektura okrętów*¹⁹, która stała się należytą prezentacją nowej dyscypliny, ponieważ takich publikacji nie ma w piśmiennictwie światowym. O utrwaleniu naszych osiągnięć w postaci książki myślałem od paru lat i zawarłem umowę autorską z Wydawnictwem Morskim w Gdyni, które w 1959 r. wydało książkę w dużym formacie i ładnej szacie edytorskiej. Do pracy nad tą książką zachęcali mnie profesorowie Tomaszewski i Rylke i dobrze ją ocenili, ale ja byłem świadom jej niedostatków i widziałem potrzebę uzupełnień i rozszerzenia, zbierałem więc nowe materiały do następnego wydania. Duża wkładka w języku angielskim zawierała skróty każdego z 11 rozdziałów co ułatwiło poznanie treści książki za granicą. Została ona wysłana do kilku specjalistów i miała wiele dobrych recenzji, także zagranicznych, a ja otrzymałem wiele życzliwych listów. Książka ta zamknęła w pewnym sensie pierwszy okres formowania się dyscypliny i stanowiła podstawę wyjściową do jej dalszego uściślenia i doskonalenia.

* *
* *

Lata sześćdziesiąte przyniosły dalsze wydarzenia o istotnym znaczeniu. W końcu 1960 r. prof. Waclaw Tomaszewski przeszedł na emeryturę i katedra pozostawała przez ponad dwa lata pod opieką prof. Włodzimierza Prochaski, który równocześnie kierował inną katedrą na Wydziale Architektury i Urbanistyki Politechniki Gdańskiej.

Nasze kontakty zagraniczne, zwłaszcza współpraca naszej Politechniki z Leningradzkim Instytutem Budowy Okrętów (LIBO), zwróciła uwagę na uprawiane przez nas nowe studia i niebawem prof. Tomaszewski i ja otrzymaliśmy zaproszenie do wygłoszenia wykładów w tym Instytucie. Należało przygotować materiały informujące o naszym przedmiocie i dydaktyce. W końcu września 1960 r. zawieźliśmy do Leningradu wykłady w języku rosyjskim i kilka egzemplarzy *Architektury okrętów*, które ofiarowałem rektorowi i profesorom. Nasza sesja odbyła się 2 października i zawierała wykład prof. Tomaszewskiego *O istocie architektury okrętów* oraz moje dwa: *Zagadnienia współpracy konstruktora i architekta w koncepcji okrętu* i *Statek pasażerski jako obiekt architektury*. Wykłady nasze zostały tam wydane jako skrypt. Sala kinowa Instytutu była pełna — na wykłady o tym nowym temacie przybyli profesorowie i studenci, a także zaproszeni specjaliści z biur konstrukcyjnych stolicy i z innych, odległych nawet ośrodków. Przyjmował nas kierownik Katedry Projektowania Okrętów, prof. Wiktor W. Aszik, który zamierzał wprowadzić podobne studium w LIBO przy współpracy z tamtejszą wyższą szkołą form przemysłowych i sztuki. Na sesji odpowiadaliśmy po rosyjsku na liczne pytania i mieliśmy dalsze spotkania z okrętowcami

¹⁹ W. J. Urbanowicz: *Architektura okrętów*. Gdynia 1959.

i projektantami z przemysłu. Była to dla nas niemała satysfakcja i potwierdzenie słuszności naszych zamierzeń i trudów związanych ze stworzeniem tego przedmiotu, który teraz rozszerzał swój zasięg poza kraj.

W październiku 1961 r. powstała w Oddziale Stowarzyszenia Architektów Polskich na Wybrzeżu Sekcja Architektury Okrętów, której przewodził prof. Tomaszewski. Dzięki zebraniom dyskusyjnym wiązała ona nas bliżej z projektantami biur przemysłu okrętowego, a w 1966 r. gościła Zarząd Główny SARP na sesji obejmującej trzy referaty. Jednak po kilku latach Sekcja przestała przejawiać działalność.

W tymże czasie zjawili się u nas pierwsi studenci obcokrajowcy: Wietnamczyk Nguien The Ba, który zrobił dyplom w 1964 r. oraz Chin-ka, architekt Dzian Guaj Ju z politechniki w Szanghaju. Przysłał ją pewien profesor, który był w Gdańsku i interesował się naszym przedmiotem, dla specjalizacji w architekturze okrętów.

W kraju przedmiot ten podjęła również Wyższa Szkoła Sztuk Plastycznych w Gdańsku, w której powstała katedra, kształcąca pod kierunkiem prof. arch. Adama Haupta plastyków w dziedzinie form przemysłowych i architektury wnętrz okrętowych i ich wyposażenia. Stanowiło to pożądane uzupełnienie całości potrzeb przemysłu. Wielu tych plastyków pracuje wraz z architektami w biurach konstrukcyjnych stoczni, tworząc zespoły, projektujące całość architektury na statkach, łącznie z detalami wystroju wnętrz.

Zagraniczne recenzje mej książki wzbudziły sporą korespondencję i kontakty osobiste. Moje podróże służbowe z Instytutu Morskiego do Włoch, RFN i NRD dały mi nowe znajomości i możliwość konfrontacji poglądów z wybitnymi specjalistami, jak arch. Gustavo Pulitzer-Finale i arch. Nino Zoncada, którzy od wielu lat projektowali całą architekturę wspaniałych transatlantyków, jak autorka prac naukowych i projektant w RFN arch. Gudrun Horn, która recenzowała dwukrotnie moje książki w czasopiśmie „Hansa”, poświęconym problematyce morskiej.

Otrzymałem od nich cenne materiały projektowe dla katedry. Poznałem również znanego angielskiego eksperta i autora wielu opracowań, oceniających koncepcję i technikę licznych statków, A. C. Hardy'ego, który był również recenzentem mojej książki i chciał wydać Architekturę okrętów w Anglii, ale niestety zmarł przedwcześnie i zamiar ten nie został zrealizowany.

Wiosną 1961 r. otrzymałem zaproszenie do centrali organizacji techniczno-doradczej „Maierform” w Genewie, która projektuje dla armatorów różne statki, robi badania, nadzoruje budowy itp. Z jej szefem Erichem Maierem byłem zaprzyjaźniony jeszcze przed wojną, a teraz zaprosił mnie jako konsultanta projektów statków pasażerskich. Podczas 5-tygodniowego pobytu w biurze tej firmy we wrześniu i październiku 1961 r. poznałem jej tryb pracy i organizację, a równocześnie całkowicie przerobiłem projekty dwóch statków, dałem nowe plany ogólne

i opisy koncepcji architektonicznej. Doświadczenia te przenieśliśmy do naszej katedry, dla której przywiozłem ponadto ze Szwajcarii wiele cennych materiałów projektowych.

W jesieni 1962 r. dziekan prof. arch. Stanisław Różański, zaproponował mi objęcie kierownictwa katedry i załatwił tę sprawę w Ministerstwie, choć nie sądziłem, że jest to możliwe, bo byłem na półetacie, a pracy w Instytucie Morskim nie mogłem opuścić. Koledzy z katedry, na których pomoc mogłem liczyć, byli temu przychylni i w końcu przyjąłem te obowiązki na ograniczony wymiar czasu. Pomagali mi szczególnie koledzy Lech Zaleski i Witold Arkuszewski, który w 1965 r. obronił, jako pierwszy, pracę doktorską p.t. *Czynniki kształtujące architekturę statków śródlądowych w Polsce* i dalej specjalizował się w tym kierunku na stanowisku adiunkta i docenta, prowadził wykłady i kierował pracami dyplomowymi. W 1973 r. ukazała się jego monografia o wiślanach statkach pasażerskich²⁰. Była to druga z kolei książka w tej nowej dziedzinie, miała wielkie wzięcie i wypełniła lukę w historiografii naszej żeglugi wiślanej, która w swoim czasie miała wielkie znaczenie gospodarcze.

W 1965 r. Politechnika Gdańska obchodziła dwudziestolecie swego istnienia i z tej okazji odbyła się w dniach 7—10 czerwca sesja naukowa, na której miałem podsumowujący referat *Architektura okrętów w XX-leciu Politechniki Gdańskiej*. Podkreśliłem fakt rozwinięcia tu pierwszych w świecie studiów tego przedmiotu i powstania nowej katedry, która wzięła czynny i owocny udział w budowie naszej floty i statków przeznaczonych na eksport, nadając im nowe wartości, humanizujące technikę i pracę na morzu. Dodałem jednak, że dyscyplina ta ma swoje niedomagania — w uczelni przedmiot jest nadal nadobowiązkowy i nie znalazł jeszcze formalnego potwierdzenia w dyplomie z architektury. A więc niejako brak należytej stabilizacji tej nauki. Występuje też niedostatek współpracy przemysłu okrętowego z naszą uczelnią i Wyższą Szkołą Sztuk Plastycznych w Gdańsku, ponieważ przemysł zatrudnia absolwentów nierównomiernie w poszczególnych swych biurach projektowych i nadal przejawia się rezerwa, a niekiedy niechętny stosunek ze strony nieraz wpływowych osób ze środowiska konstruktorów w przemyśle. Takie bywają z reguły koleje nowych inicjatyw, a my wytrwale budujemy nasze umiejętności dalej.

W tych latach prowadziłem wykłady na dwóch semestrach, łącznie po 60 godzin wraz z ćwiczeniami. Jako tematy prac dyplomowych dawaliśmy głównie statki wieloosobowe, mające duży program pomieszczeń. Chodziło tu przede wszystkim o statki pasażerskie i statki — promy, a także o statki sanatoryjne, bazy rybackie, statki szkolne i prze-

²⁰ W. Arkuszewski: *Wiślane statki pasażerskie XIX i XX wieku*. Gdańsk 1973.

mysłowe. Oczekiwana sposobność konkretnego projektowania statku pasażerskiego dała nam sprawa zastępczego statku dla starego już „Batorego”. W 1959 r. minister żeglugi dr Stanisław Darski powołał komisję, która opracowała raport o potrzebie takiego statku i zleciła Instytutowi Morskiemu opracowanie studium do jego założeń oraz koncepcyjnego projektu nowego transatlantyka. Zostałem powołany do kierowania dużym zespołem, złożonym ze specjalistów Instytutu, Politechniki, armatora PLO oraz naszych architektów z katedry. Stosownie do wytycznych armatora, opracowałem podstawową koncepcję statku z kolegami Zaleskim i Arkuszewskim, inni opracowali stronę ekonomiczną i techniczną statku, który miał wiele nowatorskich rozwiązań przestrzennych i pomysłowe układy pomieszczeń. Był wtedy jakby „statkiem jutra”, który wypadł bardzo korzystnie w porównaniu do ofert dwóch znanych stoczni zagranicznych. Nazwaliśmy go roboczo „Polonią” na pamiątkę pierwszego polskiego transatlantyka z 1930 r.²¹ Prace nad tym projektem, prowadzone w latach 1962—1964, były dla nas sprawdzianem naszych możliwości twórczych. Okazało się, że byliśmy już dobrze przygotowani do wykonywania takich zadań. Realizacja tego statku nie doszła jednak do skutku wobec chwiejnej sytuacji żeglugi transatlantyckiej i wysokiej ceny statku. Zdecydowano się na zakup statku używanego, przyszłego „Stefana Batorego”, którego gruntowna przebudowa i modernizacja dokonana w stoczni polskiej w latach 1968—1969, była również udanym dziełem naszych architektów, dawnych naszych studentów. Tu polska szkoła architektury wykazała swoje zalety, a statek całkowicie zmienił swą postać.

W 1965 r. wyszło drugie wydanie mojej *Architektury okrętów*, gruntownie zmienione i rozszerzone. Dałem w nim nie tylko nowe ujęcie samej nauki, ale i wiele najnowszych przykładów wybitnych statków oraz doskonale ilustracje, także kolorowe, które otrzymałem od licznych armatorów i stoczni ze świata. Była to reprezentacyjna książka Wydawnictwa Morskiego²² i trafiła do wielu krajów. Miała też liczne dobre recenzje za granicą.

W tym czasie wzięliśmy w katedrze udział w ogłoszonym przez Szwajcarię konkursie na pływające centrum kulturalne dla jeziora Zurychskiego. Miała w nim być sala teatralna z 500 miejscami, sale wystawowe, restauracja, kawiarnia, pełne zaplecze, pomieszczenie personelu itd. Ciekawe zadanie i nowe doświadczenia. Wysłaliśmy dwa projekty: pierwszy

²¹ Nowy statek był wycieczkowcem, dostosowanym do rejsów liniowych. Był znacznie większy i prędszy od „Batorego”, bardziej przestrzenny i komfortowy, miał stabilizację kołysań i klimatyzację oraz wiele nowatorskich rozwiązań pomieszczeń.

²² W. J. Urbanowicz: *Architektura okrętów*. Gdańsk 1965.

był moją koncepcją, a drugi kol. Zaleskiego. Oba zostały opublikowane w specjalnym albumie w Szwajcarii wraz z 16 innymi projektami²³.

Tymczasem zaszła duża zmiana w mojej osobistej sytuacji. Moje obowiązki kierownika katedry wymagały coraz więcej pracy i czasu. Należało dać posłuch namowom i przejść na cały etat, czyli opuścić Instytut Morski. Decyzja ta zbiegła się z zakończeniem w Instytucie mego przewodu do tytułu profesora nadzwyczajnego, który mi przyznała Rada Państwa 4 kwietnia 1966 r. Na cały etat w Politechnice przeszedłem od kwietnia i zostałem tu zatwierdzony jako profesor nadzwyczajny na stanowisku kierownika katedry, na którym pozostałem przez następne prawie 10 lat. Wkrótce zostałem ponownie zaproszony wraz z żoną do LIBO. Pojechaliśmy do Leningradu we wrześniu 1968 r. Miałem tu wykład o problemach architektury w projektowaniu statków i nawiązałem nowe kontakty naukowe.

Już od pewnego czasu zamierzaliśmy zorganizować większą sesję naukową z wystawą prac studialnych uczelni i projektów z przemysłu okrętowego. Chcieliśmy zgromadzić dla wspólnej dyskusji niemały już zespół naszych byłych absolwentów, konstruktorów i specjalistów zagranicznych. Po uzyskaniu zgody rektora i przyznaniu odpowiednich funduszy, rozpoczęliśmy cykl sympozjów architektury okrętów. Pierwsze odbyło się w dniach 3—5 października 1968 r. Kierowałem przygotowaniem, a potem prowadziłem sesję, na którą przybyło około 150 osób, w tym 10 z pięciu krajów: ZSRR, NRD, Węgier, Bułgarii i Szwecji. Na otwarciu przemawiał rektor Politechniki Gdańskiej prof. dr Stanisław Rydlewski, a ja miałem plenarny referat *Dziś i jutro architektury okrętów*. Wygłoszono 19 referatów, w tym 5 zagranicznych w pięciu grupach tematycznych. Bardzo atrakcyjna okazała się wystawa: wiele projektów i prac dyplomowych, kolorowych plansz i ponad 20 modeli statków morskich i śródlądowych. Wystawa dała dobitny obraz rozwoju dyscypliny i była gorąco dyskutowana i oceniana. Pierwsze sympozjum zbliżyło naszą dyscyplinę przemysłowi oraz ośrodkom zagranicznym, z którymi nastąpił większy kontakt.

W 1969 r. ukazało się drukiem rosyjskie tłumaczenie II wydania *Architektury okrętów*, podjęte z inicjatywy wydawnictwa „Sudostrojenije” w Leningradzie. Tłumaczenie było dobre, a szata edytorska ładna. Nakład 3300 egzemplarzy szybko został wyczerpany, a ja otrzymałem pochlebne listy czytelników radzieckich. Była to już czwarta książka z tej dziedziny, a w tymże roku wyszła piąta, Zofii Drapelli z Gdyni *Zdobnictwo okrętów*, nowy temat, ujęty źródłowo i przedstawiony historycznie, poprzez kolejne style do współczesności, opisany interesująco i dobrze ilustrowany, stanowił uzupełnienie samego przedmiotu architektury okrętów.

²³ *Schwimmendes Kulturzentrum* — praca zbiorowa pod redakcją Georga Muelera. Teufen (Szwajcaria) 1969.

* * *

W nowej dekadzie lat siedemdziesiątych napływ studentów utrzymywał się na poziomie średnio trzech dyplomów rocznie, z czego połowę wchłaniał przemysł na wybrzeżu i biuro projektów żeglugi śródlądowej. Nawiązano współpracę z Instytutem Okrętowym Politechniki Gdańskiej, skąd przysłała propozycja opracowań serii typów wodolotów i innych jednostek. Zatrudniliśmy mgr sztuki Marynę Górską-Kobylińską, która dawała rozwiązania plastyczne do różnych projektów i prac dyplomowych. Z innych, nowych tematów wymienię projekt dyplomowy pływającego teatru z restauracją i kompletnym zapleczem, który mógłby obsłużyć w sezonie szereg miast nad Zalewem Szczecińskim i Świnoujście, a w zimie mógł być czynny w Szczecinie. Podobny projekt opracowano dla jezior mazurskich z zadaniem obsługi obozowisk letnich. Idee te nie doczekały się jednak realizacji, choć są bardzo atrakcyjne. Nasze problemy interesują także Wyższą Szkołę Morską w Gdyni, która zorganizowała w 1972 r. dużą konferencję pod hasłem *Człowiek na statku morskim*. Wśród interesujących nas referatów był też mój *Współczesne tendencje rozwojowe pomieszczeń załogowych na statkach*, w którym po raz pierwszy wskazałem na szkodliwość lokalizacji przeznaczonych dla ludzi pomieszczeń w nadbudowie na rufie, nad pracującą bez przerwy siłownią, od której należy człowieka oddalić i umieścić go w najwygodniejszym rejonie statku, czyli na śródokręciu. Można to rozwiązać bez utrudniania czynności przeładunkowych i dostępu do luków ładunkowych.

Głównym wydarzeniem w tym okresie było uruchomienie w Politechnice Gdańskiej nowego studium podyplomowego problemów społecznych i architektury okrętów dla doskonalenia kadr, mających już za sobą staż pracy i własny dorobek w zawodzie. Rozpoczęliśmy prace organizacyjne w końcu 1971 r. uzyskując poparcie Ministerstwa Żeglugi i Ministerstwa Przemysłu Ciężkiego oraz zgłoszenia na studium nie tylko naszych dawnych absolwentów, lecz i okrętowców, których delegowały ich zakłady pracy, opłacając koszty i zwalniając na zajęcia. Rekrutacja odbywała się co 2 lata, a studia trwały jeden rok czyli 2 semestry, łącznie 8 miesięcy i po jednym tygodniu w miesiącu. Studia objęły również przedmioty uzupełniające, jak psychologia zawodów morskich, socjologia, ergonomia, przepisy morskie, zagadnienia akustyki i oświetlenia, środowiska bytowego na statku oraz nowych tendencji w architekturze okrętów, budowie pomieszczeń itp. Odbywały się również seminaria, a na zakończenie słuchacze przedstawiali większą pracę na wybrany temat jako dyplomową, oraz zdawali egzamin i uzyskiwali świadectwo, dające im możliwość ubiegania się o przyznanie oficjalnej specjalizacji.

Ministerstwo powołało nasze studium zarządzeniem z dnia 7 września 1972 r.²⁴, a ja zostałem jego kierownikiem. Na pierwsze studium przyjęliśmy 17 osób, które wykazywały dużą pilność i dały szereg dobrych prac końcowych, referowanych w lipcu 1973 r. Trudniejsze było pozyskanie odpowiednich wykładowców, ale mieliśmy wybitne siły, jak profesorowie: T. Kielanowski, A. Haupt, W. Bogusławski, W. Prochaska i K. Kubik oraz okrętowcy: prof. J. Doerffer, prof. W. Urbanowicz, doc. W. Orszulok i doc. Z. Grzywaczewski i koledzy architekci z naszej katedry. Po 1975 r. kierownictwo studium przejął nowy kierownik katedry doc. dr W. Arkuszewski. Studium trwało do 1978 r.

Od początku dekady trwały przygotowania do II Kongresu Nauki Polskiej, który odbył się w Warszawie w dniach 26—29 czerwca 1973 r. obradując w 17 różnych sekcjach problemowych. Otrzymałem zaproszenie do udziału w pracach sekcji IX. Architektury i Urbanistyki, której przewodniczył prof. Piotr Zaremba. Byłem na wielu posiedzeniach i opracowałem dla prezydium materiał informacyjny o powstaniu naszej dyscypliny, jej istocie i osiągnięciach. Powstanie jej uznano za nowy wkład i rozszerzenie nauki, co znalazło wyraz w dwóch publikacjach kongresowych w następujących sformułowaniach: „Osobną pozycję stanowią prace badawcze nad architekturą okrętów. Reprezentują one zupełnie nową specjalność, powstałą w bezpośredniej współpracy konstruktorów okrętów i architektów”. (Sekcja IX. Materiały kongresowe, *Stan i perspektywy rozwojowe architektury* s. 19 oraz: „Warto podkreślić rolę Wydziału Architektury Politechniki Gdańskiej w dziele stworzenia nowego kierunku architektury okrętów. Monumentalna monografia W. Urbanowicza w tym zakresie zyskała sobie duże uznanie w kraju i za granicą” (Materiały kongresowe, *Badania morza w Polsce*, s. 12).

Fakt uznania de jure naszej nowej dyscypliny przez II Kongres Nauki Polskiej zdecydował o jej stabilizacji jako odrębnej nauki i zawodu i stał się niejako uwieńczeniem naszych trudów.

Już w następnym, 1974 r. nauka ta została w szerokim zakresie uwzględniona na IX Sesji Naukowej Okrętowców w Szczecinie. Była tam osobna sekcja architektury okrętów wraz z dużą, znakomicie ułożoną wystawą, której komisarzem był nasz absolwent arch. Włodzimierz Szczepański. Wystawcami były wyższe uczelnie, przemysł okrętowy morski i śródlądowy, fabryki sprzętu i mebli okrętowych, które wystawiły całe wyposażone kabiny i łazienki oraz inne instytucje. Przewodniczyłem obradom tej sekcji i miałem referat wiodący pt. *Polska architektura okrętów i jej dorobek w 30-leciu PRL*. Było dalszych 7 referatów naszych kolegów oraz referat arch. Petera Raascha z Hamburga. Ta sesja oraz wystawa były tematem dnia dla prasy, radia i TV, a dla nas był to duży

²⁴ „Dziennik Urzędowy Ministerstwa Nauki, Szkolnictwa Wyższego i Techniki” nr 5 z dnia 27 września 1972.

sukces naukowy — dzięki niej okrętowcy zapoznali się bliżej z wartościami architektury dla nowoczesnych statków. Zapoznali się z tym również przedstawiciele różnych władz, kierownicy przemysłu, dostawcy dla stoczni itd.

Wystawa ta została pokazana w maju 1974 r. w wielkim hallu Politechniki Warszawskiej w tzw. „Panoramie Szczecińskiej” z okazji 30-lecia PRL i stała się tłumnie zwiedzaną rewelacją, niemal egzotyczną w stolicy, imponującą zakresem, eksponatami, oprawą plastyczną i rozdawaną kolorową dokumentacją.

Na obu tych wystawach pokazaliśmy też, wyróżniony przez SARP, projekt dyplomowy Bogdana Siedleckiego: duży statek towarowy z ruchomą nadbudową mieszkalną, przesuwaną z rufy na śródokręcie dla ochrony załogi od złych wpływów sąsiedztwa siłowni. Koncepcja ta używała później patent polski²⁵.

W październiku 1975 r. przeszedłem na emeryturę, co nie wstrzymało mej działalności w uczelni i pracy autorskiej — przygotowywałem właśnie książkę o historii transatlantyków. Moim następcą w katedrze został doc. dr Witold Arkuszewski. W tym roku, w dniach 9—11 października zorganizowaliśmy II Sympozjum Architektury Okrętów. Przybyło na nie 10 gości zagranicznych z NRD, Norwegii, Finlandii i RFN. Wygłoszono 17 referatów, a hasłem sesji był problem materiałowy w budowie pomieszczeń okrętowych. Sesję uzupełniła duża wystawa projektów, wyposażenia i modeli oraz szerokie dyskusje.

Nadal braliśmy udział w imprezach naukowych. I tak uczestniliśmy w I Kongresie Kultury Morskiej w Gdyni, dużej sesji o znaczeniu ogólnokrajowym z szerokim udziałem przedstawicieli nauki, literatury i sztuki. Była też osobna sekcja architektury okrętów, której przewodniczyłem z referatem pt. *Architektura okrętów — czynnik kulturotwórczy na statku*. Była to dobra okazja do spotkań środowiskowych i korzystnej wymiany poglądów na wiele problemów.

Następną taką imprezą w październiku 1976 r. była sesja Gdańskiego Towarzystwa Naukowego „Niektóre zagadnienia ochrony środowiska w budownictwie okrętowym”²⁶. Na sesji tej omawiano problematykę środowiska na morzu i spraw zdrowotnych marynarzy i stoczniovców — tematy silnie związane z naszym przedmiotem. Na zaproszenie organizatorów miałem tam referat pt. *Statek morski — środowisko i przestrzeń bytowa*. Podałem w nim wyniki naszych studiów nad środowiskiem wewnątrz statku, badanym dotychczas tylko częściowo (hałasy, drgania), podczas gdy całość zagadnienia składa się z trzech członów: środowiska

²⁵ Patent PRL Nr 94695. Współtwórcy: Witold Urbanowicz i Bogdan Siedlecki. Świadectwo autorskie Nr 109030 z dnia 18 kwietnia 1978 roku.

²⁶ Gdańskie Towarzystwo Naukowe — *Niektóre zagadnienia ochrony środowiska w budownictwie okrętowym* — Materiały na sympozjum naukowe. Wydawnictwo Instytutu Morskiego, Gdańsk 1976.

naturalnego na morzu, materialnego (technicznego) i psycho-społecznego, które łącznie są powodem licznych negatywnych stron życia na statku. Znajomość tych oddziaływań pozwala tworzyć optymalne warunki życia i walory otoczenia człowieka. O tę tematykę wzbogaciliśmy zakres naszej nauki i jej znaczenia.

W końcu lat siedemdziesiątych łączna liczba wydanych dyplomów architekta okrętów doszła do 69, ale do pracy na tym polu przystąpiła niewielka liczba absolwentów, ponieważ w przemyśle potrzeby były już poważnie nasycone. Pracowali tam architekci z okresem pracy liczącym 15—20 lat, mający duże sukcesy zawodowe, zaczęto budowę dużych statków — promów samochodowo-pasażerskich i innych statków specjalnych, przemysłowych, badawczych i nowych towarowców. Do tego czasu mieliśmy już dwa doktoraty z tej dziedziny. Prócz W. Arkuszewskiego, uzyskał ten stopień arch. Henryk Pracz na podstawie pracy *Morska turystyka wczasowa jako nowy element ogólnopolskiego układu turystycznego*. Dr. H. Pracz jest projektantem szeregu udanych i realizowanych typów pasażerskich statków śródlądowych, których wiele pływa na naszych rzekach i jeziorach.

* *
*

Lata osiemdziesiąte zaczęły się dla katedry od przygotowań do III Sympozjum Architektury Okrętów, ustalilo się bowiem, że sesje te będą powtarzane co 5 lat. To, trzecie z kolei, miało za główne hasło statek pasażerski, ponieważ w tym czasie rozważano sprawy następcy „Stefana Batorego” i nowego statku dla Żeglugi Gdańskiej, przy czym opinie i metody podejścia do tego zagadnienia były bardzo rozbieżne. Chcieliśmy przedstawić w referatach kryteria i drogę do koncepcji tych statków. III Sympozjum odbyło się w dniach 9—10 grudnia 1980 r. w Politechnice Gdańskiej z udziałem architektów i innych gości z różnych ośrodków. Wydarzenia tego czasu sprawiły, że z przemysłu przybyło mało osób. Byli też zainteresowani armatorzy.

Wśród 15 referatów znalazły interesujące dane o budowie promów w Szczecinie, o rozwoju układów przestrzennych statków pasażerskich, o nowym polskim systemie modułowej budowy pomieszczeń, już zastosowanym na statku pasażerskim zbudowanym dla ZSRR (MS „Georg Otts”), o wyposażeniu wnętrza, o budowie mebli okrętowych w Polsce i inne. Rozważano potrzebę krytycznej oceny koncepcji i architektury statków oraz proponowano zorganizowanie forum dyskusyjnego, godzącego rozbieżne wymagania armatora, wykonawców, użytkowników i obowiązujących przepisów ograniczających inwencje, ale do realizacji takiego forum nie doszło.

W październiku 1982 r. nasza katedra zakończyła dużą pracę zleconą przez Centrum Techniki Okrętowej, a mianowicie pierwszą propozycję kompleksowej systematyki problemów przestrzennych dla ustalenia kry-

teriów i zasad standaryzacji okrętowych pomieszczeń mieszkalnych, ich optymalnej wielkości i wyposażenia. Należało przy tym opracować nową systematykę rodzajów statków oraz systematykę pomieszczeń okrętowych, obydwie z punktu widzenia potrzeb bytowych i architektury. Pracę wykonał zespół katedry, kierowany przez doc. dr W. Arkuszewskiego, z dużym moim udziałem. Praca tego rodzaju, wykonana po raz pierwszy w kraju, stanowi duże rozszerzenie samej nauki oraz metodyki projektowania zespołów pomieszczeń z uwzględnieniem zasad ergonomii i kryteriów komfortu, bezpieczeństwa i ładunku estetycznego, wskaźników przestrzennych oraz innych miarodajnych czynników²⁷. Uwzględniono również aktualne normy i przepisy, a także produkowane w kraju asortymenty mebli, co ułatwia praktyczne wykorzystanie naszej pracy przez projektantów pomieszczeń.

W listopadzie 1983 r. pracownik katedry, arch. Bogdan Siedlecki obronił pracę doktorską pt. *Wybrane kryteria projektowania architektury współczesnych jachtów żaglowych* i uzyskał stopień z wyróżnieniem, jako trzeci z kolei w tej dziedzinie.

W burzliwych latach 1980—1983, wraz z trudnościami i spadkiem produkcji w przemyśle okrętowym, zaznaczył się odływ architektów okrętowych z biur konstrukcyjnych, a także spadek chętnych do tej specjalności studentów. Praca katedry uległa skurczeniu i wystąpiły objawy zahamowania rozwoju dyscypliny. Rok 1985 był rokiem 40-lecia Politechniki Gdańskiej, ale nie było warunków do zorganizowania kolejnego IV Sympozjum Architektury Okrętów. Dziekanat Wydziału Architektury czyni starania reaktywowania pełnej działalności w tym zakresie. Do 1985 r. wydaliśmy już 76 dyplomów.

* * *

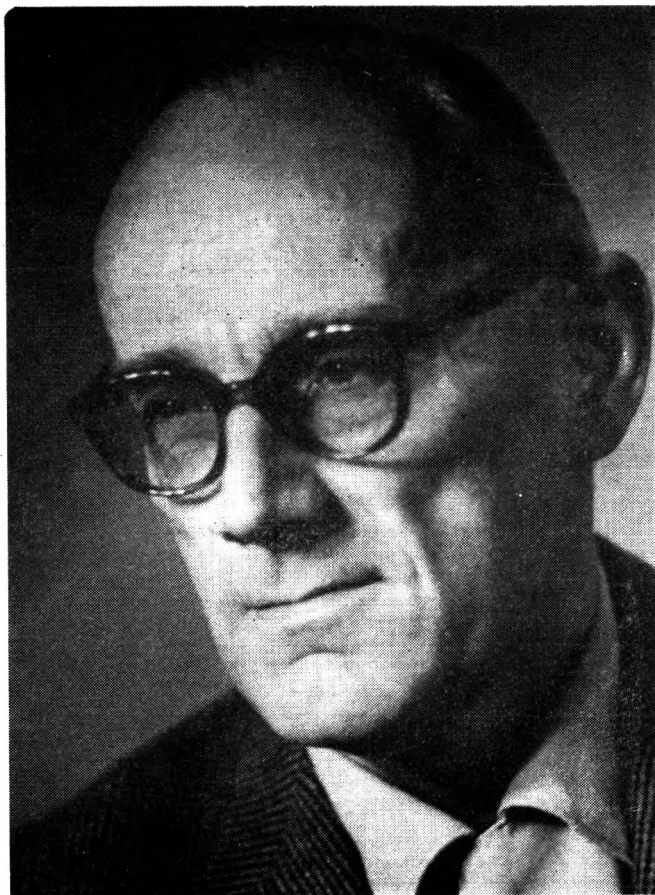
Przed 35 laty zainicjowaliśmy i rozwinęli nową dyscyplinę, a fakt jej powstania w Polsce, a nie w wiodących krajach morskich o wiekowych tradycjach, jest naszym czołowym osiągnięciem i nowym wkładem do nauki polskiej i światowej. Powstał również niemały dorobek naukowy w samych studiach przedmiotu, rozprawach doktorskich, wykładach wygłaszanych za granicą i licznych sesjach naukowych oraz w nowym piśmiennictwie w postaci wielu książek, referatów i rozpraw oraz licznych artykułów w różnych czasopismach krajowych i zagranicznych. Inny charakter mają osiągnięcia dydaktyczne w trzech uczelniach — studium to jest unikatem nie jako eksperyment, lecz jako kolebka naszych specjalistów, którzy wykazali swą przydatność w gospodarce narodowej i podnieśli rangę naszego przemysłu okrętowego oraz standard życia ludzi na statkach.

²⁷ Politechnika Gdańska, Wydział Architektury — *Układy i charakterystyki pomieszczeń mieszkalnych oraz kształtowanie środowiska bytowego na statkach*. Wydanie Politechniki Gdańskiej 1982. T. 1 186 ss., T. 2 — tablice.



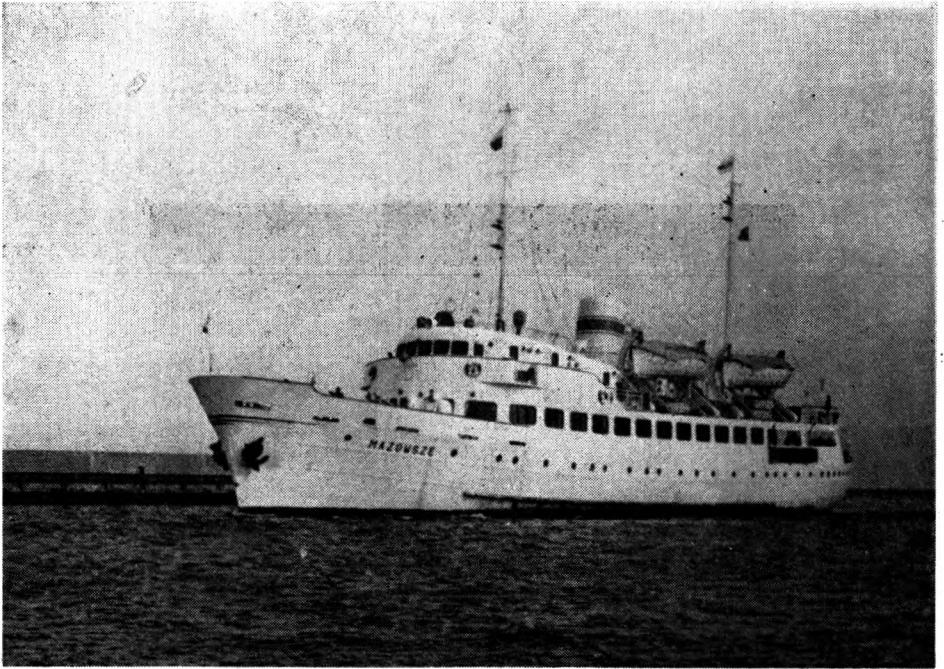
Ryc. 1. Prof. inż. arch. Wacław Tomaszewski (1884—1969)
inicjator studiów architektury okrętów w Gdańsku





Ryc. 2. Prof. Witold J. Urbanowicz, mgr inż. budowy okrętów, długoletni wykładowca architektury okrętów w Gdańsku





Ryc. 3. Motorowiec pasażerski „MAZOWSZE”, polski projekt architektury z 1953 r.
Służył wycieczkom przez 25 lat



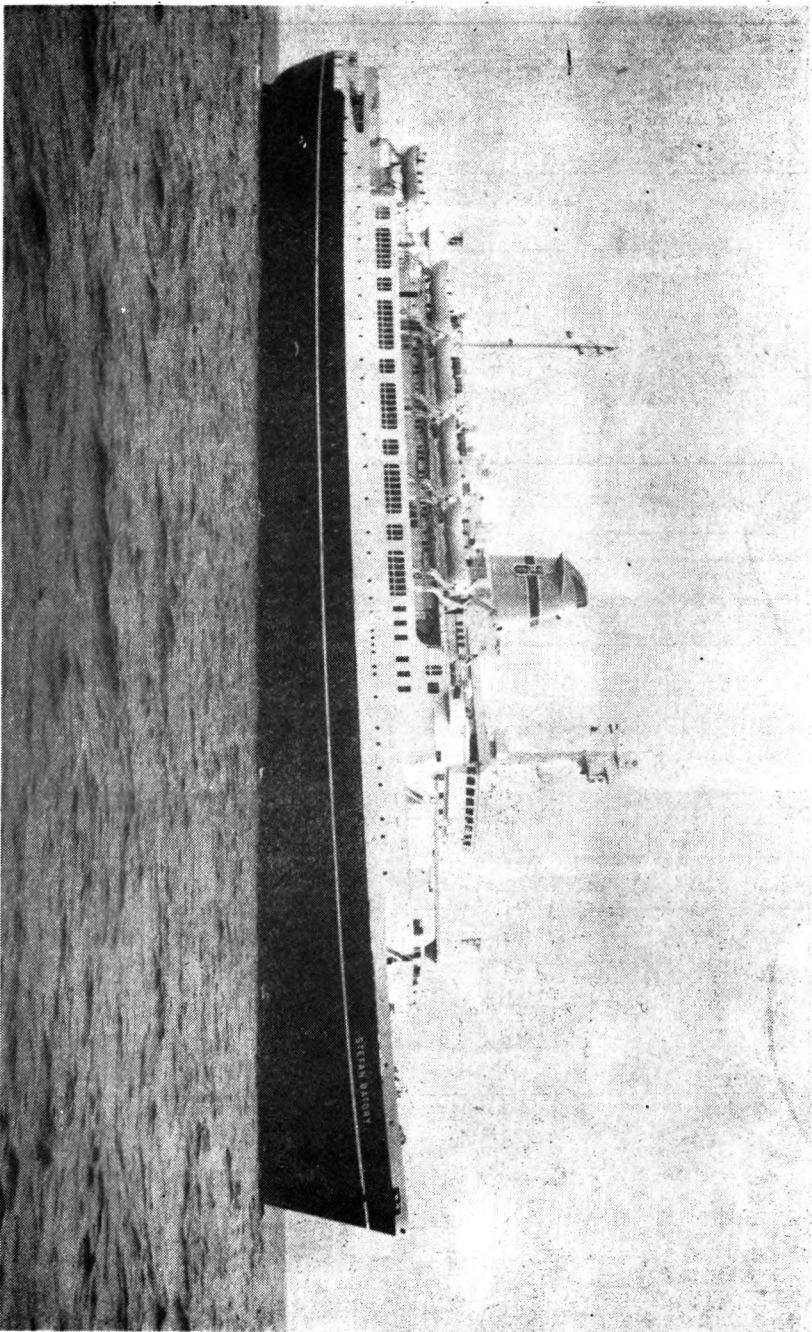
Ryc. 4. Motorowiec „NIMFA”, jeden z kilku typów pasażerskich statków z naszych
rzek i jezior



Ryc. 5. Wielka weranda i bar kawowy na transatlantyku „BATORY” po modernizacji według projektów architektów z Politechniki Gdańskiej w 1957 r.



Ryc. 6. Bar na pokładzie łodziowym na transatlantyku „BATORY” w nowym wystrój po modernizacji w 1957 r.



Ryc. 7. Nasz dziewiąty transatlantyk „STEFAN BATORY” ma nowoczesny i elegancki wygląd po dużej przebudowie według projektów architektów polskich i w polskiej stoczni w 1969 r.



Ryc. 8. Jeden z eksportowych statków-promów pasażersko-samochodowych, budowany w Szczecinie, ma bryłę o łamanych kształtach nadbudowy i komina, zgodnie ze współczesną „modą”

Do дня сегодняшнего построено в стране сотни судов с творческим участием архитекторов, а в том числе и нескольких больших судов — пароходов пассажирско-автомобильных — первым был МС „Помораня” для польского — строящихся в различных вариантах оборудования для ЗСРР и для Турции. Могут они вместить для 600—1000 пассажиров и являются хорошим свидетельством наших способностей. Построены также большие суда-базы рыболовецкие с экипажами до 400 человек, десятки рыболовецких судов переоборудованных, плавучих заводов с экипажами насчитывающими 80—100 человек, суда научно-исследовательские, океанографические и другие, с экипажем и учеными, вместе до 130 человек, а недавно построены польские, как незначительные на свете, строятся большие учебные корабли, как „Дар Молодежи” с 200 местами для экипажа и студентов наших морских школ. Были то непростые задания для специалистов, которых подготовили.

Прошедшие годы подтвердили правоту развития этой гуманизирующей дисциплины, которая внесла новые ценности в нашу технику судостроения и в жизнь и работу на море. И в том числе и видна эффективность труда ее пионеров, осуществление их замыслов и достижение поставленной перед собой цели.

Рецензент: ТADEUSZ M. NOWAK

В. Урбанович

35 ЛЕТ ПОЛЬСКОЙ СУДОСТРОИТЕЛЬНОЙ АРХИТЕКТУРЫ

В статье рассуждается возникновение и развитие новой специальности, какой является судостроительная архитектура (Ship Architecture). Это понятие отличается от понятия судостроения (Naval Architecture), которое охватывает технику и конструкцию. Судостроительная архитектура занимается делами человека на корабле, среды и атмосферы, в которой он находится, организацией пространства для человека и проектированием помещений, архитектурой судовых интерьеров, а также внешней формой и эстетикой судов. Проблемы архитектуры существовали на судах еще в весьма отдаленные времена, а их величина и объем зависят от назначения и вида судна. Их меньше на грузовых судах, а много на пассажирских, где архитектурная мысль решает о том, что его вид пользуется признанием пассажиров, а тем самым — решает о его окупаемости и рентабельности. Требования удобства и облегчения жизни экипажа и пассажиров постоянно растут и могут быть удовлетворены только обученными архитекторами-специалистами.

Эта новая техническая дисциплина как самостоятельная специальность возникла в 1950 году в Гданском политехническом институте (Technical University of Gdańsk — Poland) который является первым в мире вузом такого типа, где учатся польские и иностранные студенты.

Эти специалисты работают в проектных бюро и верфях польской судостроительной промышленности, где участвуют в проектировании разнообразных судов, в том числе и на экспорт и являются весьма важными партнерами конструкторов. В техническое проектирование судов вносят они новые методы архитектурного проектирования и новые потребительские эстетические ценности, которыми отличаются эти суда в отношении удобства

и бытовых условий. Лучшие бытовые условия смягчают отрицательные стороны жизни и работы на море, создают более здоровую атмосферу, лучшее настроение и активность экипажа, а также удовлетворение пассажиров.

В течении 35 лет обучения этой специальности развилась также ее научная сторона. Были организованы три больших симпозиума с участием зарубежных специалистов и много научных сессий. Возникла специалистическая литература в виде нескольких книг, докторских диссертаций, многочисленных докладов на научных сессиях и статей в профессиональных журналах. До 1965 года были опубликованы два очередных польских издания труда „Архитектура судов” проф. В. Урбановича, который развил эту науку и ее преподает. Он дважды преподавал в СССР (Ленинград), где также была опубликована его книга в 1969 году, переведенная на русский язык.

Судостроительная архитектура была признана II Конгрессом польской науки за новый вклад в польскую и мировую науку и за новую архитектурную специальность. Ее существо и объем подвергаются эволюции, дополнениям, отвечая требованиям времени и развитием его более совершенных форм.

J. Urbanowicz

35 YEARS OF POLISH SHIP ARCHITECTURE

The article discusses the emergence and evolution of a new branch, that of ship architecture. It differs from naval architecture which includes technology and construction. The ship architecture is concerned with man on board and his surroundings there, with the shaping of space for people, with the projecting of rooms, with exterior forms and aesthetics of the ship. The problems of ship architecture go far into the past, and have depended on the kind of ship. They are less pronounced on freight-ships and very much so on liners in which the architectural conception influences the attraction and success of a ship with the passengers and consequently its remunerativeness. The requirements of comfort, of both the crew and passengers, have been growing steadily and can be met only by specialists-architects, trained in this particular field.

This new technical discipline became a separate branch in the Technical University of Gdańsk — Poland in 1950 thus being the first school in the world to train Polish and foreign students in this field.

The Polish shipbuilding industry employs those specialists in its design offices and shipyards, in which they take part in designing numerous ships, also for export, being very appreciated partners to constructors. To the designing of ships they contributed new methods of architectural designing, new utility and aesthetic qualities which make those ships conspicuous by their comfort and appearance. And comfort on board helps to remove the negative aspects of living and working at sea, improves the atmosphere both among the crew and passengers.

During the 35 years of teaching this branch also its scientific side has developed. Three major symposia with foreign specialists were held, as well as a number of scientific sessions. Also a respective literature has been written in the form of books, doctor's dissertations, numerous papers read at scientific sessions and articles published in journals. Till 1965 two successive Polish editions were issued of the basic work "Ship Architecture" ("Architektura okrętów") by Prof.

Witold Urbanowicz who had developed that science and has been holding courses in it. He held twice such courses also in Leningrad where his book was published in 1969 in Russian translation.

Ship architecture has been recognized by the 2nd Congress of Polish Science in 1973 as being a new contribution to Polish and world science and a new branch of architecture. Its substance and range have been undergoing an evolution and have been supplemented according to the current requirements of life and the need for improvements.