

ARCHITEKTURA STATKÓW WODNYCH
W AKADEMII SZTUK PIĘKNYCH W GDAŃSKU

tom I, lata 1958–2012



AKADEMIA
SZTUK
PIĘKNYCH
W GDAŃSKU

**ARCHITEKTURA STATKÓW WODNYCH
W AKADEMII SZTUK PIĘKNYCH W GDAŃSKU**

tom I, lata 1958–2012

redakcja naukowa
Paweł Gętesz

Akademia Sztuk Pięknych w Gdańsku
2014

Za istotny wkład w powstanie niniejszej książki – wykonanie tytanicznej pracy archiwistyki i opracowanie *Kwerendy* – szczególne podziękowania zachce przyjąć

Pani **Hanna Jaskowska**.

Ponadto podziękowania zechcą przyjąć:

dr hab. **Katarzyna Radecka** za unikalne opracowanie
Genezy wątków okrętowych w ASP w Gdańsku,

Profesor **Andrzej Lerch** za celne *Oko promotora*,

dr **Piotr Mikołajczak** za fotograficzne reprodukcje setek obiektów,

Paweł Duczmal za ich opracowanie techniczne,

Iwona Kuzioła-Duczmal za projekt graficzny książki oraz

Michał Mikołajczak za redakcję językową tekstów.

Sławomir Fijałkowski

wstęp

Architektura i Wzornictwo należą do sfery nauk stosowanych, gdzie krzyżują się zagadnienia związane z wiedzą techniczną, humanistyczną i ekonomiczną. Każda z tych sfer jest znaczącym elementem strategii rozwoju określonej firmy, całych branż, bądź regionów lub też - w skali mikro - staje się częścią indywidualnego pomysłu na życie absolwenta. Trudno byłoby znaleźć inną dziedzinę akademicką, która w tak przekrojowy i interdyscyplinarny sposób odnosi się do naszej codziennej rzeczywistości i interpretuje zachodzącą w niej ewolucję - od najbardziej związanego z gospodarką operacyjnego zakresu projektowania systemów użytkowych, produktów i rozwiązań funkcjonalnych, po odnoszące się do sfery współczesnej kultury działania projektowe i wizualne o charakterze autorskiego eksperymentu.

Wydział Architektury i Wzornictwa – największy i najdynamiczniej rozwijający się w strukturze gdańskiej Akademii Sztuk Pięknych - obejmuje zakresem zainteresowania wszystkie wymienione wcześniej aspekty współczesnego designu, a ich odzwierciedlenie widoczne jest w treściach zadań semestralnych i opracowaniach dyplomowych studentów, a także w pracy projektowej oraz działalności naukowo-badawczej pedagogów.

Design oznacza zmianę, więc my również zmieniamy nasze programy dydaktyczne, nieustannie przystosowując je do potrzeb gospodarki i oczekiwań samych absolwentów, których zawodowa aktywność pozwala kształtować kierunek i tempo rozwoju pomorskich przemysłów kreatywnych oraz współtworzyć innowacyjny potencjał trójmiejskiej aglomeracji. Obecnie na trzech kierunkach: Wzornictwo, Architektura Wnętrz oraz Projektowanie w Krajobrazie Kulturowym na studiach licencjackich i magisterskich studiuje ponad 300 studentów. Wśród najchętniej wybieranych specjalizacji dyplomowych, jednoznacznie związanych z regionem Pomorza i jego morską tożsamością jest Projektowanie Okrętów, będące także jedną z najbardziej rozpoznawalnych wizytówek gdańskiej ASP, obchodzącej w tym roku jubileusz 70-lecia.

W programach dydaktycznych Wydziału Architektury i Wzornictwa tematyka okrętowa jest obecna od samego początku, a Pracownia Projektowania Okrętów – prowadzona obecnie przez dr Pawła Gełesza – wykazuje aktywną działalność wystawienniczą, badawczą i naukową, czego najlepszym przykładem może być niniejsza monografia. Jej intencją jest archiwizacja i systematyka najważniejszych dokonań środowiska projektantów związanych z przemysłem stoczniowym i jachtowym na przestrzeni ostatnich 50 lat.

Dziękując wszystkim autorom, którzy przyczynili się do opracowania publikacji, wyrażam nadzieję, że tak unikatowe kompendium specjalistycznej dziedziny wzornictwa przyczyni się do dalszej integracji wiedzy i ugruntuje opiniotwórczą rolę Naszego Wydziału w zakresie projektowania statków wodnych.

Paweł Gełesz
przypadkiem...

Kiedy w październiku 1997 roku, rozpoczynając III rok studiów, wybierałem jedną z dwóch pracowni projektowych, trochę bezwiednie, niejako na wyczucie zdecydowałem się na „okręty”. Z perspektywy czasu ta szybka, spontaniczna decyzja jawi mi się w zupełnie innym świetle.

Obecnie nie pamiętam, skąd się wziął mój wybór... Zapewne był to przypadek, choć może wpłynął na niego fakt, że wychowywałem się nad morzem. Mój dziadek był rybakiem, wujkowie – marynarzami, a ojciec – kreślارzem w biurze projektowym Stoczni Północnej (obecnie Remontowa Shipbuilding SA). Pamiętam, że gdy przynosił do domu dodatkowe prace i rozkładał na kuchennym stole: kalki (o krawędziach wykończonych „gęsią skórą”), rapidografy (Staedtler – duży zestaw i Rotring – mały zestaw), tusze (Rotring – czarny i czerwony), przyrządy kreślarskie (Skala – magiczny, luksusowy czarny futerał z czerwonym aksamitnym wnętrzem z zagłębieniami na połyskujące cyrkle, zerowniki, z masą drobnych akcesoriów, przedłużeń, ramion, końcówek...) oraz zaskakująco niezrozumiałe wtedy, dziwnie krzywe linijki, mając 6–7 lat, obserwowałem go przy pracy. Czasem na jakimś skrawku kalki mogłem nawet coś narysować albo napisać rapidografem. Jednak nic nie było w stanie przebić wprost perwersyjnej przyjemności zdrapywania żyłką (!) tuszu z kalki, tak by po tej operacji nie pozostał żaden ślad. Potem na studiach, przygotowując projekty, miałem możliwość powrócić do tego wspomnienia i pamiętam, że już tak bardzo drapanie tuszu mi się nie podobało...

Trzyletnie studia oraz praca nad dyplomem w Pracowni Architektury Okrętów stworzyły mi nie tylko możliwość uczenia się od takich osobowości, jak Zbigniew Wierzbicki czy Andrzej Lerch, ale przede wszystkim ukształtowały, przynajmniej częściowo, moje dzisiejsze postrzeganie zawodu projektanta. Jakby tego było mało, dzięki rekomendacji Profesora Lercha dostałem moją pierwszą „okrętową”, etatową pracę, a także, co do dziś niezwykle sobie cenię, możliwość współtworzenia Pracowni jako wieloletni asystent Profesora.

Podczas studiów w Pracowni naszą podstawową lekturą była *Architektura Okrętów* prof. Urbanowicza. Ta książka, wydana po raz pierwszy w 1959 roku, przez wiele lat była jedynym dostępnym kompendium wiedzy o architekturze okrętowej. *Architektura*, choć napisana jest z punktu widzenia inżyniera, okrętowca, twórcy specjalizacji Architektura Okrętów na Politechnice Gdańskiej, pozostaje po dzień dzisiejszy wartościową publikacją, także dla projektantów z Akademii¹. Co ciekawe, będąc studentem, a potem młodym asystentem, nie do końca byłem świadomy wieloletniej tradycji okrętowego kształcenia w naszej uczelni. Oczywiście wiedziałem, że „okręty” założył „dawno temu” Profesor Haupt, a okrętowe wątki w swojej pracowni eksploatował także Profesor Jacek Popek... Jednakże świat tradycji okrętowej dydaktyki na Akademii Sztuk Pięknych był dla mnie całkowitą tajemnicą.

¹ więcej o postaci profesora Urbanowicza: E. Marczak *Dyscyplina naukowa architektura okrętów na Wydziale Architektury Politechniki Gdańskiej – historia i nowe wyzwania*, w: *Projektowanie architektury statków. Wybrane zagadnienia*. ASP Gdańsk, 2012



w pracowni...

od lewej:
Zbigniew Wierzbicki,
Andrzej Lerch,
oraz studentka **Karolina Matusik**
2006



od lewej:
student **Tomasz Bakalarz,**
Andrzej Lerch,
Zbigniew Wierzbicki
2008

I to właśnie w trakcie pracy w Akademii, w czasie jednej z licznych przeprowadzek Pracowni z jednego pomieszczenia do drugiego, natrafiłem na skład starych projektów okrętowych. Niedługo później zrodził się pomysł, aby przeszukać uczelniane zakamarki w poszukiwaniu większej liczby okrętowych archiwaliów. I tak, już po roku (dzięki szczególnie pomocy dr hab. Bogumiły Jóźwickiej, która wytropiła jeden bardzo stary magazyn okrętowych prac) dysponowałem około 200 projektami z lat 60. i 70. XX wieku, utrwalonymi w około 800 sztukach plansz, kalek, rysunków i na odbitkach fotograficznych. Ponadto dzięki uprzejmości Profesorów Jarosława Szymańskiego i Marka Jóźwickiego (byłych asystentów w okrętowej Pracowni) oraz dr hab. Marka Średniawy, skrzętnie budującego archiwum Wydziału, udało się pozyskać także cyfrowe kopie dodatkowych prac z lat 80. i 90.

Niestety, przez lata część archiwalnych obiektów uległa znacznym uszkodzeniom i obecnie nie nadaje się do reprodukcji. Wśród tych ocalałych w dobrym stanie jest też część nieopisanych, które po dziś dzień pozostają niezidentyfikowane, anonimowe.

Analizując archiwalia, porządkując je, oczyszczając z wieloletniego kurzu, udało się uzyskać całościowy (choć nadal niepełny) obraz niemal 60-letniej tradycji okrętowej dydaktyki na ASP w Gdańsku. Sądzę, że warto przyrzeć się temu obrazowi bliżej, gdyż mimo jego pozornie trudnej, niezrozumiałej formy, może się okazać, że da się go polubić.

W niniejszej książce zawarte zostały prace studenckie i magisterskie projekty dyplomowe z lat 1963–2012. Wybór zaprezentowanych obiektów jest subiektywny, autorski i opiera się na kilku zasadach. W warstwie dydaktycznej zaprezentowane są możliwie szeroko podejmowane przez dekady tematy, problemy projektowe. Starłem się, często choćby za pomocą jednego przykładu, zilustrować ciekawe, unikalne czy zaskakujące rozwiązania. Inne tematy zaprezentowane wieloma przykładami, ilustrując bogactwo możliwości rozwiązań formalnych, różnorodność wariantów prezentacji. Także w warstwie typowo wizualnej różnorodność użytych środków była kluczem do wyboru prezentowanych archiwaliów. W książce, jak w albumie prezentującym dzieła sztuki, zawarte zostały reprodukcje okrętowych obiektów archiwalnych w możliwie autentycznej, oryginalnej formie. Tylko niewielka liczba fotografii została poddana delikatnej obróbce czy oczyszczeniu.

Katalog projektów ułożono w porządku chronologicznym, choć w kilku przypadkach został on nieznacznie zakłócony na rzecz walorów kompozycyjnych publikacji. Z jednej strony, chronologia pozwala prześledzić ewolucję tematów, sposobów ich rozwiązywania czy technik prezentacji, z drugiej zaś – czytelnie ilustruje fazy rozwoju programu dydaktycznego na przestrzeni 60 lat.

Celem niniejszej książki, oprócz wartości archiwalnego zbioru, jest także edukacja obecnych i przyszłych roczników studentów. Właśnie dlatego zawarto w niej wiele przykładów różnorodnych form opracowania i prezentacji projektów – od ponadczasowych ręcznych wizualizacji sylwet statków, rysunków, szkiców, makiet, po powstające już w erze cyfrowej wizualizacji komputerowe: początkowo dość proste, a obecnie – realistyczne.

Osobnym rozdziałem katalogu projektów są magisterskie projekty dyplomowe z lat 2001–2012, których bez wyjątku promotorem jest Profesor Andrzej Lerch. Aby podkreślić kompleksowość tych opracowań, wizualna strona projektów została uzupełniona o zwięzłe opisy, spośród których część została wprost zaczerpnięta z opracowań autorskich. Jednakże wizualny katalog projektów stanowi tylko część okrętowego dziedzictwa. Równoprawną częścią niniejszej książki są obszerne teksty dr hab. Katarzyny Radeckiej i Profesora Andrzeja Lercha, prezentujące genezę okrętowej dydaktyki na ASP w Gdańsku oraz osobę jej twórcy – Profesora Adama Haupta, a także, dla kontrastu, współczesne postrzeganie zarówno programu dydaktycznego, jak i współczesnych projektów dyplomowych.

Moim zdaniem najistotniejszą częścią niniejszej książki jest – paradoksalnie: najmniej atrakcyjny wizualnie – rozdział *Kwerenda*. W pierwszej części zebrano w porządku chronologicznym nazwiska wszystkich osób, które w latach 1958–2012 studiowały tematykę okrętową i uzyskały choć jeden wpis do indeksu. W drugiej części podano nazwiska autorów, daty, tematy oraz nazwiska recenzentów wszystkich okrętowych dyplomów, których obrony odbyły się do 20 grudnia 2012 roku.

Obie części *Kwerendy* stanowią swoiste *tableau* prezentujące ludzi, którzy przez blisko 60 lat tworzyli okrętową rodzinę, będąc tym samym ważnym składnikiem szerszej tradycji dydaktyki projektowej w ASP w Gdańsku. Ponieważ, jak już wspomniałem, zupełnym przypadkiem stałem się jej częścią, chciałbym, aby niniejsza książka była odczytywana także jako rodzaj wyrazu szacunku i podziwu dla moich poprzedników. Jestem świadom, że próbując opanować tak rozległy akwen, mogłem pominąć niejedno znaczące miejsce. Mam nadzieję, że rozpoczęta niedawno digitalizacja fotograficznego archiwum ASP pozwoli uzupełnić luki.

Współczesne teksty traktujące o architekturze okrętów (podobnie jak to miało miejsce na przełomie wieków, gdy byłem studentem) pozostają rzadkością – zapewne dlatego, że nadal pozostaje ona elitarną, hermetyczną dyscypliną projektową, zacumowaną z dala od designerskiego *main streamu*. Jeden z głównych popularyzatorów współczesnej architektury okrętowej, Peter Quartermaine, uważa, iż (...) *statki są najczęściej postrzegane jako typowy element techniki morskiej, na swój sposób imponujący, lecz nie wart poważnej architektonicznej debaty, pomimo ewidentnych (takich jak skala, funkcje,*

detale) podobieństw do architektury lądowej. Statkom nie poświęca się należytej im uwagi. Specjalistyczna literatura zajmuje się głównie bezpieczeństwem i kwestiami technicznymi popełniając tym samym zaniedbanie (...)². Zadaniem niniejszej książki jest nadrobienie choćby części tych zaniedbań i prezentacja – mam nadzieję, że w należyty sposób – twórców okrętowego programu dydaktycznego, studentów i dyplomatów, ale także ich prac powstałych w Akademii Sztuk Pięknych w Gdańsku.

2 P. Quartermaine, *Building on the sea. Form and meaning in modern ship architecture*, National Maritime Museum, 1996, s. 9

Katarzyna Radecka

geneza

Począwszy od Adama ...

Historia kształcenia w kierunku projektowania okrętów, w gdańskiej uczelni artystycznej, ściśle wiąże się z osobą Adama Haupta. Ten inżynier, architekt, absolwent Politechniki Lwowskiej i Krakowskiej, artysta, a nade wszystko wielki humanista, dobrodziejstwem płynącym z przymiotów swego umysłu i ducha dzielił się ze studentami już od początków¹ istnienia Uczelni².

Nim pojawiły się w dydaktycznej działalności Adama Haupta pierwsze zadania dotyczące tematyki okrętowej, zaszczepiał on w młodym organizmie „Sopockiej Szkoły” wiedzę zdobytą przed wojną, na Wydziale Architektury Politechniki Lwowskiej³, a także w powojennej edukacji, w krakowskich uczelniach – Akademii Sztuk Pięknych⁴ oraz Politechnice⁵.

Wykształcenie Adama Haupta, jego umiejętności i rosnące doświadczenia w zakresie architektury⁶ sprawiły, iż w roku akademickim 1949/50 nauczanie na Wydziale Architektury wzbogaciło się o nowy przedmiot – „Projektowanie form architektury okolicznościowej”⁷. Kolejne lata doświadczeń architektonicz-

1 Oficjalnie zatrudniony w 1948 roku (praktycznie od początku roku akademickiego 1947/48). Haupt, jako starszy asystent w pracowni kompozycji płaskiej i przestrzennej u prof. Józefy Wnukowej (w latach 1947–1950), pracował razem z zaprzyjaźnionym, podczas studiów architektury we Lwowie, Aleksandrem Kobzdejem.

2 Zwanej wówczas Państwową Wyższą Szkołą Sztuk Plastycznych, zlokalizowaną jeszcze w Sopocie. W roku 1954 uczelnia zyskała nową lokalizację – jeden z najwspanialszych gmachów, jakimi Gdańsk wówczas dysponował – Wielką Zbrojownię. Po dobudowaniu w roku 1968 nowego skrzydła, według projektu Ryszarda Semki, do nowej siedziby przeniosła się wówczas reszta pozostających w Sopocie pracowni i warsztatów.

3 Haupt rozpoczął studia w 1938 roku, kontynuował, jak było to możliwe, podczas okupacji sowieckiej (Львівський Політехнічний Інститут – Lwowski Instytut Politechniczny) w latach 1939–1941, następnie okupacji niemieckiej (*Statliche Technische Institute Lemberg*) w latach 1942–1944 (zob. Z. Popławski, *Dzieje Politechniki Lwowskiej 1844–1945*, Ossolineum, Wrocław 1992, s. 271–294).

4 Studiował malarstwo w pracowni profesora Eugeniusza Eibischa, wówczas rektora ASP w Krakowie. Razem z nim malarstwo studiowali w tym czasie: Jerzy Nowosielski, Jan Szancenbach, Stefan Gierowski, Andrzej Cybulski, Ali Bunsz, Wojciech Has, Franciszek Bunsz, Adam Hofman, Dante Elsner.

5 W 1945 roku Wydział Architektury organizowany był na Akademii Górniczej w Krakowie, m.in. przy udziale prof. Adolfa Szyszko-Bohusza, znanego twórcy m.in. Zamku Prezydenta Rzeczypospolitej Polskiej, (wówczas Ignacego Mościckiego) w Wiśle. U Szyszko-Bohusza, w Katedrze Projektowania Architektury Monumentalnej, Adam Haupt nie tylko finalizował swoją pracę dyplomową, ale również pracował jako asystent.

6 Adam Haupt w latach 1947–48 pracował w Wydziale Technicznym Zarządu Miasta Gdańska jako Inspektor Rejonowy dla rejonu Starego Miasta Gdańsk, w tym samym czasie był wykładowcą konstrukcji żel-bet w Gdańskich Technicznych Zakładach Naukowych. W latach 1949–1954 był starszym projektantem i kierownikiem zespołu w Centralnym Biurze Projektów Architektonicznych i Budowlanych, później „Miastoprojekt” w Gdańsku.

7 Niemale znaczenie miały tu doświadczenia Haupta zdobyte podczas pracy przy tworzeniu dekoracji scenicznych dla Teatru Marynarki Wojennej w Gdyni (1946–47).

no-rzeźbiarskich, m.in. w związku z prowadzeniem pracowni o takim charakterze⁸, a także współpracy z rzeźbiarzami Adamem Smolaną i Franciszkiem Duszeńko zaowocowały licznymi nagrodami zdobytymi w konkursach o tematyce kommemoratywnej⁹.

Pierwsze sygnały orientowania kształcenia projektantów w kierunku zaspokojenia (w oparciu o przemysł) potrzeb szerszego odbiorcy pojawiły się wraz z wprowadzeniem, za pośrednictwem Adama Haupta, do pracowni architektonicznych „elementów form przemysłowych”¹⁰. Sprzyjające warunki do rozwoju nowej dziedziny zapewniały powstałe również w tym okresie (1.02.1952) gospodarstwa pomocnicze pod nazwą Zakłady Artystyczno-Naukowe: architektury, ceramiki i tkaniny¹¹, gdyż wymusiły one rozbudowę warsztatów i pracowni technicznych Uczelni.

Za pośrednictwem Zakładów, pracownicy gdańskiej PWSSP, jak również studenci przez nich zapraszani do współpracy, mogli wykonywać zadania zlecane przez różne przedsiębiorstwa i otrzymywać za nie wynagrodzenie. Zakłady ponosiły też materialną odpowiedzialność za ewentualne błędy czy opóźnienia ze strony swoich wykonawców. W tym czasie Adam Haupt, pełniąc funkcję prorektora (1951–1954) i dziekana Wydziału Architektury i Studium Rzeźby (1954–1956), prowadził nieprzerwanie zajęcia w pracowni

8 Pracownia projektowania rzeźbiarsko-architektonicznego, prowadzona była z Adamem Smolaną, dla III i IV roku studiów na Wydziale Architektury i Studium Rzeźby (reforma szkolnictwa artystycznego zniósł Wydział Rzeźby) w latach 1951–1955, tj. do czasu powrotu Wydziału Rzeźby do struktury uczelni.

9 Konkurs na pomnik Chopina w Krakowie (II nagroda, czerwiec 1949) – współpraca z Franciszkiem Duszeńko oraz Leszkiem Werocsy („Przegląd artystyczny”, rok IV, nr 7–9 (43–45), Kraków, 1949 [w] „Konkursy”, s. 20); Pomnik Wyzwolenia w Sosnowcu (III nagroda, 1950) – współpraca z Franciszkiem Duszeńko; Pomnik Partyzanta w Lublinie (I nagroda, 1951) – współpraca z Franciszkiem Duszeńko; Pomnik Ofiar Obozu Zagłady w Brzezince „Ku pamięci ofiarom Oświęcimia” (II nagroda, 1952) – współpraca z Adamem Smolaną (informacja prasowa z 20 maja 1952 roku); Pomnik Ofiar Obozu Zagłady w Treblince (I nagroda, 1954) – współpraca z Franciszkiem Duszeńko (monografia PWSSP Gdańsk 1945–1965).

10 Niestety, na krótko – rok akademicki 1951/52. Wcześniej na wydziałach architektury wnętrz, również innych uczelni, istniało w programie nauczania projektowanie przedmiotu o nazwie „Sprzętarstwo”, ale wiązało się z tworzeniem obiektów okolicznościowych (okazjonalnych), jednostkowych, jako wyposażenie konkretnego wnętrza, nieobciążone zasadami projektowania „pod przemysł”. W wypadku gdańskiej Uczelni chodziło o wnętrze kuchenne i jego wyposażenie, głównie meble, projektowane w pracowni prof. Włodzimierza Padlewskiego (Pracownia projektowania mebla i detalu, Sprzętarstwo – zob. *Włodzimierz Padlewski: architektura i sztuka*, ASP Gdańsk, 2008, s. 140, 142). Podobny charakter zresztą miały zajęcia z „Kształtowania form przemysłowych”, czy też „Plastyki form przemysłowych”, które prowadzone były przez lub pod opieką artystów, m.in. przez rzeźbiarza Adama Smolaną, w czasach, gdy reforma szkolnictwa artystycznego (1950) zmusiła Wydział Rzeźby do „ukrycia się” w strukturze Wydziału Architektury Wnętrz (rok akademicki 1950/51). W późniejszych latach, do roku 1956, rzeźba ujawniała się już w nazwie – Wydział Architektury i Studium Rzeźby, potem już zaczęła funkcjonować, jako samodzielny wydział.

11 Tego rodzaju zakłady funkcjonowały również przy Akademii Sztuk Pięknych w Warszawie, założone w styczniu 1954 roku przez ówczesnego rektora Mariana Wnuka. Realizacja architektoniczno-rzeźbiarskiego pomnika upamiętniającego ofiary Obozu Zagłady i Karnego Obozu Pracy w Treblince, w którym obok Adama Haupta współtwórcami byli Franciszek Duszeńko oraz Franciszek Strykiewicz (wówczas rektor warszawskiej ASP), odbywała się dzięki współpracy obu zakładów, gdańskiego i warszawskiego (1958–1964).

projektowania rzeźbiarsko-architektonicznego, jako „zastępca profesora”¹², u boku docenta Adama Smolany, aż do czasu gdy Wydział Rzeźby mógł zaistnieć samodzielnie.

W roku 1956/57 nazwisko Adama Haupta znika z kronik życia akademickiego uczelni by powrócić na krótko ponownie do Pracowni projektowania rzeźbiarsko-architektonicznego, znów do doc. Adama Smolany, tym razem na Wydziale Rzeźby, w 1957/58.

Wydział ten jednak nie był w stanie na długo związać człowieka o tak szerokich zainteresowaniach, kwalifikacjach, doświadczeniach i aspiracjach zawodowych. Być może to historia, sytuacja polityczna i gospodarcza kraju, osobowość Haupta i wreszcie zwykły spłot zdarzeń zdecydowały, iż jemu w udziale przyszło stworzenie nowej specjalizacji w Uczelni – projektowanie wnętrz okrętowych i form przemysłowych¹³.

... poprzez światowe trendy ...

By właściwie zrozumieć specyfikę programu kształcenia projektowania architektury okrętów, proponowanego przez Adama Haupta, oraz przyczyny powołania kierunku o takim charakterze w strukturze uczelni artystycznej, należy prześledzić historię edukacji w zakresie projektowania form przemysłowych oraz przypomnieć zdarzenia o kluczowym znaczeniu dla jego rozwoju.

Na kształcenie projektantów szeroko pojętej sztuki użytkowej – od architektury do przedmiotu – w Polsce powojennej, tak jak i całej Europie, miały wpływ formacje artystyczne i zdarzenia okresu przedwojennego.

Przez wieki odgrywająca szczególną rolę w kręgu kultury europejskiej architektura, wpływała na krystalizację form odzwierciedlających ducha danej epoki i stanowiła źródło inspiracji zarówno dla sztuk wyzwolonych¹⁴, jak i rzemiosła. Wraz z rozwojem przemysłu, w XIX wieku podjęto pierwsze próby masowej produkcji przedmiotów, wytwarzanych dotąd metodą rzemieślniczą. Efekty tych działań, eksponowane

12 Stopień „docenta” uzyskał dopiero 28.12.1955 uchwałą Centralnej Komisji Kwalifikacyjnej dla Pracowników Nauki, w roku zwycięstwa w konkursie zamkniętym na pomnik upamiętniający ofiary Obozu Zagłady w Treblince (współpraca z Franciszkiem Duszeńko).

13 Pracownia projektowania wnętrz okrętowych i form przemysłowych rozpoczęła nabór w roku akademickim 1958/59.

14 „Artes liberales” – angażujące wyłącznie umysł, jak logika, geometria czy astronomia, natomiast malarstwo czy garncarstwo zaliczano do „artēs vulgares”, czyli sztuk pospolitych (w średniowieczu – „sztuki mechaniczne”), wymagających fizycznego wysiłku.

podczas Wielkiej Wystawy Przemysłowej Wszystkich Narodów, która odbyła się w Londynie w roku 1851¹⁵, zachwiały wiarą w przyszłość tej metody wytwarzania, szczególnie w jej kulturotwórczą moc. Prezentowany poziom estetyczny produktów fabrycznych był wysoce niezadowolający. Tandeta i kulturowa degradacja przedmiotu wzbudziła sprzeciw ówczesnych elit intelektualnych, prowadząc do powstania ruchu *Arts and Crafts*¹⁶, przywracającego znaczenie rzemiosłu i właściwe pojmowanie sztuki użytkowej. Programowo bazował on na rękodziele, równoważąc współistnienie i współtworzenie artystów i rzemieślników. Mimo iż opierał koncepcję stylistyczną na estetyce średniowiecznej, wyidealizowanym obrazie ówczesnego rzemiosła, wywarł ogromny wpływ na kształtowanie się koncepcji wzornictwa przemysłowego (sic!), jak również na architekturę oraz wszystkie dziedziny sztuk plastycznych przełomu stuleci.

Z tradycji i inspiracji *Arts and Crafts Movement* wyrosły Warsztaty Wiedeńskie (*Wiener Werkstätte*)¹⁷, *Deutscher Werkbund*¹⁸. Ich odpowiednikiem w Polsce były Warsztaty Krakowskie¹⁹, a po nich Spółdzielnia Artystów „Ład”.

Ówczesna sytuacja geopolityczna i ekonomiczna (I wojna światowa, zróżnicowanie systemów ideologicznych i gospodarczych, wielki kryzys 1929–1933) zmusiła poszczególne państwa do rozwiązywania problemów we własnym zakresie. Społeczne niezadowolenie sprzyjało narastaniu antagonizmów między narodami, a rodzące się nacjonalizmy wzmacniały zainteresowanie własną tradycją. To zainteresowanie, skłoniło polskich twórców sztuki użytkowej, zrzeszonych w Spółdzielni Artystycznej „Ład”, do poszukiwań w obrębie sztuki ludowej. Inspiracje regionalnym rękodziełem, zaowocowały twórczością dającą w efekcie połączenie nowoczesności i tradycjonalizmu, pożądanego w młodej Rzeczypospolitej, stylu narodowego. W związku z tym, spółdzielnia tej zlecała wyposażanie wnętrz ważnych instytucji państwowych, konsulatów i ambasad, a także wnętrz dwóch polskich transatlantyków – m/s Batory i m/s Piłsudski.

15 Miejscem wystawy był Crystal Palace projektu Josepha Paxtona, zlokalizowany w Hyde Parku. Nie istniejący już dziś budynek, (zniszczony podczas pożaru w 1936 roku), sam był wytworem produkcji przemysłowej. Składał się z systemu zunifikowanych, prefabrykowanych modułów żeliwnych, szklanych i drewnianych, tworzących strukturę na powierzchni ok. 70 000 m².

16 Twórcą ruchu był William Morris, zainspirowany poglądami (krytycznym stosunkiem do przemysłu) filozofa, estety i teoretyka sztuki Johna Ruskina.

17 Założone w 1903 roku przez Josefa Hoffmana i Kolomana Mosera zdominowały w pierwszej dekadzie XX wieku wiedeńską secesję. Ze względu na surowość formy i geometrię detalu działalność warsztatów znalazła uznanie u zwolenników Mouvement Moderne, porzucających style historyczne i wszelką stylizację.

18 Założona w 1907 roku w Monachium, przez Hermanna Muthesiusa organizacja promująca najlepsze wzornictwo niemieckie.

19 Stowarzyszenie to, założone w 1913 roku, skupiało artystów, rzemieślników, architektów i działaczy społecznych, wśród nich byli m.in. Wojciech Jastrzębowski i Karol Tichy (Polska Sztuka Stosowana). Na Międzynarodowej Wystawie Sztuk Dekoracyjnych i Nowoczesnego Przemysłu w Paryżu w 1925 roku, twórcy związani z Warsztatami odnieśli sukces zdobywając wiele wyróżnień za swoje eksponaty. Po rozwiązaniu Warsztatów Krakowskich w 1926 roku (po odzyskaniu przez Polskę niepodległości w 1918 roku, część artystów przeniosła się do Warszawy), powołano w Warszawie Spółdzielnię Artystów „Ład”.

W tych samych trudnych warunkach polityczno-ekonomicznych w 1919 roku w Niemczech, powstaje najbardziej postępową uczelnię artystyczną *Bauhaus*²⁰. Wykształciła się, z inicjatywy Waltera Gropiusa, z połączenia dwóch uczelni: Akademii Sztuk Pięknych (*Hochschule für Bildende Kunst*) i Szkoły Rzemiosła Artystycznego (*Kunstgewerbeschule*)²¹. Początkowo kształcono tam głównie w kierunku rzemiosła i malarstwa, później do programu dołączyła, wraz z wydziałem budownictwa, architektura. Wychodząc z idei unii artysty i rzemieślnika, zrodzonej przed półwiekiem w kręgach *Arts and Crafts*, a później *Deutscher Werkbund*, Gropius zaproponował nową koncepcję – związku „sztuki i technologii” jako „nowej jedności”²², a także zespolenia sztuki z życiem codziennym za pośrednictwem architektury. Spuścizną *Werkbundu* było uprzywilejowanie zawodu architekta, jako wyzwolonego z uzależnienia od klientów i firm budowlanych, kreatora wyrazu swojej epoki. Styl pracy oraz program ideowy i program kształcenia Bauhausu stały się wzorcem dla powstających po II wojnie światowej uczelni artystycznych w Polsce²³ usiłujących określić się w nowej rzeczywistości. Nie bez znaczenia dla ich tworzenia była zmiana ustroju politycznego, sposobu zarządzania gospodarką (centralizacja), a także zmiana granic polskiego państwa, w wyniku której, ocalała po wojnie kadra naukowa wileńskich i lwowskich uczelni została repatriowana do innych miast i na tzw. „ziemie odzyskane”, by tam od podstaw budować nowe ośrodki naukowo-dydaktyczne.

W związku z odbudową po wojennych zniszczeniach, jesienią 1947 roku, w Bridgewater w Anglii, podczas szóstego kongresu CIAM²⁴ (Międzynarodowy Kongres Architektury Nowoczesnej) głównym, dyskutowanym problemem była estetyka oraz trudności współpracy pomiędzy architektem, malarzem i rzeźbiarzem. Uczestniczący w spotkaniu Walter Gropius podzielił się swoimi, dawnymi i nowymi, nabytymi na wydziale

20 Rok później w Moskwie, powstały „Wchutemas” (akronim: *Высшие художественно-технические мастерские* – Wyższe Warsztaty Artystyczno-Techniczne) przekształcone w 1926 roku w „Wchutein” (akronim: *Высший художественно-технический институт* – Wyższy Instytut Artystyczno-Techniczny) o bardzo zbliżonym programie i sposobie funkcjonowania do niemieckiej uczelni. „Wchutemas” były większe od Bauhausu, to jednak z powodu braku publikacji na ich temat, nie zyskały takiego rozgłosu. Obie uczelnie współpracowały ze sobą, obie były finansowane z budżetów państwowych i obie rozwiązano na początku lat 30. w wyniku nacisków politycznych. Postępowość i swoboda myśli wpisana w ich działalność nie mogły być tolerowane przez rządy totalitarne ówczesnego Związku Radzieckiego i Niemiec. Wówczas w polskich Koluszkach, od 1925 roku, w Żeńskiej Szkole Średniej Handlowo-Przemysłowej Władysław Strzemiński realizował własny program kształcenia (opublikowany w 1931 r. w Warszawie w piśmie „Architektura i budownictwo” nr 8/9 pt. *Architektonizm mody*) oparty na doświadczeniach Bauhausu oraz jego własnych, zdobytych podczas studiów artystycznych w tzw. Wolnych pracowniach (Swomas – akronim: *Свободные мастерские*) w Moskwie oraz współpracy z Unowis (akronim: *Университет Нового Искусства*) awangardowym stowarzyszeniem artystycznym z Witebska, założonym przez Kazimierza Malewicza. W szkole w Koluszkach uczono projektowania i wykonywania odzieży, tzw. dodatków, jak apaszk, szalik, kamizelki oraz tkanin dekoracyjnych.

21 Fuzja szkół wyniknęła z uszczuplenia kadr przez wojnę.

22 „Sztuka i technologia – nowa jedność” – tytuł wykładu wygłoszonego przez Waltera Gropiusa w 1923 roku.

23 M.in. korzystano z doświadczeń Johanna Ittena, który prowadził kurs wstępny, wcześniej przez niego wypracowaną, nowatorską metodą kształcenia zmysłu dotyku, poczucia koloru oraz poczucia przestrzeni i kompozycji.

24 F. *Congrès Internationaux d'Architecture Moderne*.

architektury w Harvardzie, dydaktycznymi doświadczeniami, a wypowiedziane przez niego wówczas słowa okazały się być znaczące tak dla kształcenia architektów, jak i dla reformy metod szkolnictwa jako całości:

„W kształceniu architekta nauczanie metod podejścia jest ważniejsze niż samo nauczanie zawodu... Zespolecie całego zakresu wiadomości i doświadczenia jest niezwykle ważne od samego początku, tylko wówczas student potrafi uchwycić sens całości aspektu... Takie podejście w nauczaniu nakłoniłoby studenta do wysiłku twórczego, którego celem byłoby równoczesne zespolecie projektowania, konstrukcji i strony ekonomicznej poszczególnego zadania, z jego celami społecznymi”²⁵.

W tym miejscu należałoby wspomnieć o wyjątkowości „Szkół Sopotkiej”, wynikającej m.in. z faktu, iż udowodniła ona możliwość współpracy (wbrew obawom uczestników kongresu CIAM) twórców tak różnych profesji, jak architekt, malarz i rzeźbiarz, przy jednoczesnym, praktycznym zaangażowaniu studentów, w ramach procesu dydaktycznego. Modelowym przykładem takiej współpracy, profesorów różnych dyscyplin i studentów, było wielkie dzieło odbudowy starego Gdańska (1953–54). Adam Haupt tak wspominał ten okres: „W tym czasie pełniłem funkcję Prezesa Zarządu Okręgu Gdańskiego Związku Polskich Artystów Plastyków. Będąc równocześnie członkiem Stowarzyszenia Architektów Polskich, miałem okazję przyczynienia się do ułatwienia w Gdańsku ścisłej, ujętej organizacyjnie, współpracy artystów i architektów. Dogadałem się z ówczesnym Prezesem SARP-u prof. Zbigniewem Żuławskim²⁶ i na wspólnym (z przedstawicielami Wydziału Architektury i władz miasta²⁷) zebraniu ustaliliśmy zasadę kontroli jakości przez wybór głównych projektantów architektury, malarstwa i rzeźby w osobach architekta prof. Lecha Kadłubowskiego, malarza prof. Jacka Żuławskiego i rzeźbiarza prof. Stanisława Horno-Popławskiego. Wszyscy oni byli profesorami PWSSP. Postanowienia naszych związków twórczych ZPAP i SARP uzyskały aprobatę władz. Dzięki temu każdy projekt musiał być zatwierdzony nie tylko przez konserwatora zabytków ale przez głównych projektantów, którzy sprawowali też kontrolę nad jakością wykonania. Pełne zaangażowanie uczelni było znakomitą okazją, nie tylko dla zdobycia trudnego do uzyskania innej drogi doświadczenia, jak i zrozumienia, dla bratnich dyscyplin”²⁸.

25 S. Giedion, *Przestrzeń, czas i architektura. Narodziny nowej tradycji*, PWN, Warszawa 1968, s. 544.

26 Zbigniew Żuławski funkcję prezesa SARP-u pełnił w okresie 3.04.1951–1.04.1952.

27 Walne zebranie SARP i ZPAP odbyło się 4 grudnia 1952 roku. Zob. A. Haupt [w:] I. Greczanik-Filipp *Wspomnienia z odbudowy Głównego Miasta*, t.II, Gdańsk 1997, s. 134–147.

28 *Notatki Haupta do Wspomnień z odbudowy...*, archiwum ASP Gdańsk.

Nim zaczęto w Polskich uczelniach kształcić projektantów, w kierunku współpracy z przemysłem, rolę tę odgrywali architekci i artyści szkoleni przed wojną, a często wręcz sami inżynierowie i technolodzy, pracownicy zakładów produkcyjnych. Staraniem Wandy Telakowskiej, powołany w roku 1945 Departament Plastyki Wydziału Planowania Ministerstwa Kultury i Sztuki udało się przekształcić w Departament Wytwórczości (1946), a następnie w Biuro Nadzoru Estetyki Produkcji (1947)²⁹, które miało wspierać ośrodki rękodzieła artystycznego i kontaktować artystów z przemysłem³⁰.

Z Biura Nadzoru Estetyki Produkcji (1.10.1950) powstał w Warszawie Instytut Wzornictwa Przemysłowego³¹, którego głównym zadaniem było „...prowadzenie prac naukowo-badawczych, mających na celu podniesienie poziomu estetyki produkcji, opracowanie wytycznych dla gospodarki planowej w zakresie wzornictwa przemysłowego”³². Instytut nie zajmował się kształceniem, jako takim, projektantów przemysłowych, lecz zrzeszał ich do rozwiązywania różnych zadań. Zajmował się przede wszystkim promocją „dobrych wzorów” poprzez organizację wystaw oraz rozpowszechnianie ich w prasie, radiu i w telewizji. Brak zawodowych projektantów uniemożliwiał rozwój nowoczesnego, opartego na nowych technologiach, wzornictwa i był odczuwalny szczególnie w środowiskach zakładów produkcyjnych. Rozdźwięk, między kierownictwem zakładów a plastykami, powodowała niedostateczna wiedza, tych drugich, w zakresie „skomplikowanych procesów technicznych produkcji seryjnej”³³, tym samym – braku właściwej metody postępowania w procesie projektowym. Problem ten był podnoszony podczas Zjazdu Szkolnictwa Artystycznego w Poznaniu, w październiku 1949 roku, w którym obok artystycznej kadry naukowej wzięła udział liczna delegacja przedstawicieli różnych branż przemysłu lekkiego. Nawet, powstała w 1954 roku w Ulm, (wówczas Zachodnie Niemcy), Wyższa Szkoła Projektowania (*Hochschule für Gestaltung*)³⁴, której program zdecydowanie kierował wzornictwo w dziedzinę techniki, nie ułatwiała polskiemu środowiskom naukowym sformułowania stosownego programu czy jedynie określenia w strukturze jakiej uczelni takich

29 W tymże roku problem estetyki poruszany był na kongresie CIAM. Polskimi członkami kongresu wówczas byli Jerzy Sołtan oraz Helena i Szymon Syrkusowie.

30 Wiele fabryk zostało przejętych na Ziemiach Zachodnich i Śląsku.

31 Często podkreślany jest fakt, iż powstał wcześniej niż paryski Instytut Estetyki Przemysłowej Jacques'a Viénot'a (*L'Institut d'Esthetque Industrielle*, 1951), obecnie Institut Français du Design (zob. www.institutfrancaisdudesign.com).

32 Zob. www.iwp.com.pl/o_institucie_60_lat_iwp_historia_institutu.

33 Zob. A Wojciechowski, „O sztuce użytkowej i użytecznej”, Wydawnictwo Sztuka, Warszawa 1955, s. 70–71.

34 Pierwszy rektor Wyższej Szkoły Projektowania w Ulm – Max Bill, dawny student Bauhausu – pragnął kontynuować tradycje Bauhausu, opartą o *Artso- Crafts Movement* lecz większość wykładowców, wśród nich Thomas Maldonado, opowiedziało się za nową, naukowo-techniczną, metodą kształcenia. W roku 1968 uczelnia zakończyła działalność z powodu wewnętrznych konfliktów (przekonania polityczne i działalność na rzecz komunistów) i wynikających z nich trudności finansowych spowodowanych cofnięciem dotacji.

projektantów należałoby kształcić³⁵. Podstawą edukacji niemieckiej szkoły był „naukowy operacjonalizm”, eliminujący artyzm z kreacji, ograniczając ją do działań czysto racjonalnych, opartych na badaniach z zakresu technologii, ergonomii, socjologii czy marketingu.

Dyskusja zresztą na temat użyteczności kształcenia artystycznego w przygotowaniu projektanta do współpracy z przemysłem trwa do dziś. Jaki model kształcenia w takiej sytuacji mogła zaproponować uczelnia o profilu artystycznym, w kraju technologicznie zapóźnionym, jakim wówczas była Polska? Prace nad programem nauczania projektantów, zahamowane na początku lat 50. narzuconą koncepcją socrealizmu, jako jedyną, obowiązującą metodą twórczą, podjęte z końcem tej dekady, w okresie „odwilży”³⁶, doprowadziły do powstania pracowni, katedr, a w latach 60. nawet wydziałów³⁷, przygotowujących projektantów do współpracy z przemysłem. O charakterze specjalizacji w poszczególnych uczelniach decydowała branża lokalnego przemysłu. I tak, poznańska uczelnia ze względu na przemysł meblarski (Swarzędz) kształciła projektantów mebli, wrocławska, z uwagi na dolnośląskie zakłady ceramiczne i huty szkła – projektantów ceramiki i szkła, uczelnia łódzka współpracowała z przemysłem włókienniczym, akademie krakowska i warszawska – z przemysłem metalowym i maszynowym. Dla uczelni z wybrzeża wyzwaniem stała się współpraca z przemysłem stoczniovym³⁸.

35 Andrzej Pawłowski w „Biuletynie 1965”, wydanym przez Wydział Form Przemysłowych ASP w Krakowie, w założeniach wydziału przekonuje, że „Przymiotów sztuki nie da się nauczyć ani nabyć. Można je rozbudzić i rozwinąć studiami artystycznymi. Wiedzę natomiast, może osiągnąć każdy drogą nauki. Dlatego zlokalizowanie studiów z zakresu kształtowania form przemysłowych wydaje się najwłaściwsze w Akademii Sztuk Pięknych”.

36 Po śmierci Stalina w marcu 1953 roku i związanych z nią zmianach w ZSRR, po wydarzeniach (poznańskich) 1956 roku w Polsce oraz przywróceniu do władzy Gomułki doszło do zmiany polityki wewnętrznej PRL i liberalizacji systemu politycznego. Uwolniono część więźniów politycznych i duchowieństwa, dopływ informacji z zachodu stał się swobodniejszy.

37 W roku 1963 Wydział Form Przemysłowych powstał na Akademii Sztuk Pięknych w Krakowie, dzięki staraniom Zbigniewa Chudzikiewicza, Andrzeja Pawłowskiego i Antoniego Hajdeckiego. W 1977 roku powstał Wydział Wzornictwa Przemysłowego w Warszawie po przekształceniu się Wydziału Projektowania Plastycznego na dwie odrębne jednostki, drugą był Wydział Architektury Wnętrz. Przed wydziałem istniała, powołana w 1960 roku, prowadzona przez prof. Jerzego Sołtana, Katedra Projektowania Form Przemysłowych. W gdańskiej Akademii, w której nie doszło do rozdzielenia Wydziału Architektury i Wzornictwa, Katedrę Projektowania Architektury Okrętów i Form Przemysłowych utworzono w 1965 roku, a specjalizacja o tym profilu, prowadzona była, pod kierunkiem Adama Haupta, od 1958 roku.

38 W tym samym czasie, w roku 1959, edukację w zakresie projektowania architektury okrętów, podjęto również w Politechnice Gdańskiej. Kształcenie, pod kierunkiem doc. Witolda Urbanowicza, odbywało się w Zakładzie Architektury Okrętów, wydodrębnionym z Katedry Projektowania Architektury Portów i Przymorza. (E. Marczak, Dyscyplina naukowa architektura okrętów na Wydziale Architektury Politechniki Gdańskiej – historia i nowe wyzwania, Sympozjum Architektury okrętów, 19.11.2010, Gdańsk).

... w stronę okrętów

Do nowo utworzonej, w 1958 roku, pracowni Projektowania Wnętrz Okrętowych i Form Przemysłowych studenci zapisywali się początkowo z ciekawości, z powodu wybujałych wyobrażeń lub ich braku, na temat realizowanych w niej zadań, tak podczas studiów, jak i w przyszłej pracy zawodowej. Wszystko było NOWE³⁹.

Wiedza o przedmiocie architektury okrętów była w procesie budowy. Pierwsza książka ujmująca wówczas tę nową dyscyplinę pojawiła się w 1959 roku. *Architektura okrętów* autorstwa Witolda Urbanowicza⁴⁰ była pozycją wyjątkową. Było to „w swym zakresie i przeznaczeniu jedyne dzieło w całej literaturze fachowej”, jak pisał w liście do autora architekt okrętowy Gustavo F. Pulitzer. Urbanowicz stworzył je na bazie doświadczeń z pracy ze studentami oraz pracy w „Żegludze Polskiej” i gdyńskim „Polbrycie”, dla których przed wojną tworzył koncepcje nowych okrętów handlowych. Po wojnie był dyrektorem technicznym w Zjednoczeniu Stoczni Polskich. Był praktykiem. Takiej praktyki, marynistycznej, brakowało inżynierowi (architektowi) Hauptowi. Dlatego bywał on, wraz ze swoimi studentami, słuchaczem wykładów na temat historii okrętownictwa i budowy okrętów, prowadzonych przez zaproszonego do współpracy inż. Janusza Staszewskiego⁴¹. Ówczesny rektor PWSSP, prof. Stanisław Teisseyre⁴², w związku z koniecznością uzupełnienia studium specjalizacyjnego z zakresu okrętownictwa, oddelegował Adama Haupta na stypendium zagraniczne do stoczni włoskich i jednostek projektujących wnętrza okrętowe. Uznawane one były wówczas za wyróżniające się, m.in. pod względem dbałości o formę przemysłową⁴³. Wyjazd stypendialny trwający ok. miesiąca, począwszy od 5 sierpnia 1959 roku, finansowany był przez Ministerstwo Kultury i Sztuki w postaci stypendium artystycznego. Celem wyjazdu było zaznajomienie się z metodami

39 Wspominał Henryk Kitowski, jeden z pierwszych studentów w pracowni okrętowej u Adama Haupta oraz jego pierwszy dyplomant (rozmowa z Henrykiem Kitowskim przeprowadzona przez autorkę w dniu 16 sierpnia 2010 roku).

40 Prof. Witold J. Urbanowicz (1905–1998) był inżynierem budowy okrętów. Studia ukończył przed wojną na Politechnice Gdańskiej, w której od 1950 roku prowadził wykłady w Instytucie Morskim, Katedrze Projektowania Architektury Portów i Przyszorza oraz w utworzonym w jej obrębie w 1959 roku, Zakładzie Architektury Okrętów. (W.J. Urbanowicz, *Architektura okrętów*, Wydawnictwo Morskie Gdynia, 1965; E. Marczak, *Dyscyplina naukowa architektura...*).

41 Prof. Janusz Staszewski (1912–2000) był absolwentem gdańskiej politechniki z okresu Wolnego Miasta i tak jak W. Urbanowicz, po wojnie, wykładowcą tej uczelni (1962–1982 profesor nadzwyczajny na Wydziale Budowy Okrętów). Był długoletnim pracownikiem Stoczni Gdańskiej oraz Centralnego Biura Konstrukcji Okrętowych w Gdańsku, twórcą pionierskich w skali światowej baz rybackich (www.pg.gda.pl).

42 Prof. Stanisław Teisseyre (1905–1988) – malarz i wykładowca, studiował we Lwowie i Paryżu. W latach 1951–1962 był rektorem Państwowej Wyższej Szkoły Sztuk Plastycznych w Sopocie (potem Gdańsku, po zmianie siedziby uczelni), następnie rektorem w PWSSP w Poznaniu, gdzie funkcję tę pełnił również w latach 1947–1950. (monografia PWSSP w Gdańsku 1945–1965; www.wbp.org.pl).

43 Wg dokumentu „*Opinia Rektora PWSSP dotycząca doc. Adama Haupta w związku z jego wyjazdem na stypendium zagraniczne do Włoch*”, 23.09.1958 (IPN Gdańsk).

projektowania wnętrz okrętowych w ośrodkach szkolenia przy instytucjach naukowo-dydaktycznych, takich jak Uniwersytet w Genui oraz przy stoczniach (m.in. Genua, Wenecja, Triest). W programie stypendium było również zwiedzanie pracowni projektowania form przemysłowych takich projektantów, jak O. Borsoni, M. Zanuso i innych⁴⁴.

Adam Haupt miał świadomość ryzyka porównań czy nawet rywalizacji wynikających z faktu współistnienia dwóch pracowni kształcących w kierunku projektowania architektury okrętów – jednej na politechnice, drugiej w jego uczelni. Uznał, iż w tej konkurencji można wygrać wartością wynikającą ze specyfiki szkoły artystycznej. „Projektowanie, którym zajmują się nasi studenci – twierdził Haupt – jest nie tylko projektowaniem technicznym, ale twórczością artystyczną, musi zatem opierać się na założeniach wartości emocjonalnej, wartości kreatywnej. Są to wartości, będące pewnym luksusem, naddatkiem przy zaspokajaniu potrzeb człowieka w sferze subtelniejszej, aniżeli tylko danie mu papu, czy sprawne funkcjonowanie mechanizmu. Otóż tutaj jest różnica, która odróżnia nas między innymi dość wyraźnie od przygotowania otrzymywanego przez absolwentów politechniki”⁴⁵. Za podstawę kształcenia uważał przygotowanie artystyczne, rozwijanie wrażliwości i świadomości artystycznej, wartości humanistycznych, umiejętności rozumienia świata, nawet w sferze filozoficznej, czyli to wszystko, co mogła swym programem i zespołem naukowo-dydaktycznym zaoferować szkoła artystyczna. Jako inżynier, zdawał sobie jednak sprawę z konieczności zapewnienia studentom solidnych podstaw projektowania technicznego. Priorytetem, ponad poszczególnymi, specjalistycznymi dyscyplinami techniki, była matematyka, gdyż tylko ona, jak twierdził Haupt, mogła dać absolwentom „klucz do zrozumienia każdego technicznego podręcznika, po jaki sięgną w przyszłości. Jest gramatyką myśli, rozwija jednocześnie myślenie twórcze. A w końcu technologia, to sprawa, której się można po prostu nauczyć...”⁴⁶.

„Żadna uczelnia, z tych które znam – wspominał jeden z pierwszych dyplomantów Adama Haupta⁴⁷ – nie miała tak dużo budownictwa na architekturze wnętrz⁴⁸ jak nasza. Wykładowcy, którzy nas uczyli,

44 Pismo z Ministerstwa Kultury i Sztuki do Ministerstwa Spraw Wewnętrznych z dnia 18 lipca 1959 roku w sprawie wydania ob. Adamowi Hauptowi paszportu (IPN Gdańsk).

45 Wywiad z Hauptem, G. Kurkiewicz *Artysta i okręty*, *Głos Stocznio*, rok XXII, nr 4 (1144), 22.02.1971.

46 Tamże.

47 Wspomnienia Jerzego Wołoszyna, który dyplom pt. „Statek pasażerski wczasowo-turystyczny” obronił w 1963 roku, praca teoretyczna dotyczyła kin na statkach pasażerskich na świecie (rozmowa z Jerzym Wołoszyńskim przeprowadzona przez autorkę, 9.07.2011).

48 Projektowanie Wnętrz Okrętowych i Form Przemysłowych było wówczas jedną z dwóch pracowni specjalistycznych na Wydziale Architektury Wnętrz, drugą było Projektowanie Mebli Przemysłowego.

wywodzili się z Politechniki. Była matematyka, była statyka i mechanika – ja praktycznie byłem inżynierem, nie tylko dlatego, że się tak do mnie zwracano podczas praktyki (czy później w pracy zawodowej), z uwagi na kask na głowie, ale też ze względu na specjalistyczny język, którym się operowało i oczywiście wiedzę. Żaden z nas nie miał z tym problemów. Uczyliśmy się projektowania przygotowanego do realizacji”.

Celem tego technicznego „uzbrojenia” artysty projektanta było zapewnienie mu możliwości sprawnego funkcjonowania w biurach konstrukcyjnych na równi z absolwentami politechniki reszta edukacyjnego wyposażenia miała stanowić o jego wyjątkowości.

Pracownia Projektowania Wnętrz Okrętowych i Form Przemysłowych 1958-1964

Pracownia Projektowania Wnętrz Okrętowych i Form Przemysłowych została powołana przy Wydziale Architektury w roku 1958/59 z inicjatywy rektora PWSSP w Gdańsku prof. Stanisława Teisseyre’a, przy poparciu Ministerstwa Kultury i Sztuki. Idea budowy pracowni o takim profilu zrodziła się z potrzeby związania uczelni z problematyką lokalną, szczególnie dla regionu – przemysłem okrętowym. Oferta gdańskiej uczelni dotycząca współpracy ze stoczniami była konkurencyjna w stosunku do innych, odległych, krajowych „placówek” artystycznych oferujących usługi z zakresu wyposażenia i wystroju wnętrz, tak ze względu na możliwość bezpośredniego kontaktu, jak i twórczego i rzetelnego opracowania, zgodnego z potrzebami morskich jednostek pływających, przybrzeżnych lub śródlądowych.

Tworzenie programu

Kształcenie projektantów architektury okrętów i form przemysłowych w uczelniach artystycznych nie miało w tym czasie żadnej tradycji, ani w szkolnictwie polskim, ani światowym. Nie były też pomocne, w formowaniu koncepcji programowej dla specjalistycznej pracowni, doświadczenia Katedry Projektowania Architektury Portów i Przymorza Politechniki Gdańskiej, która jako pierwsza w latach 50. rozpoczęła kształcenie architektów dla potrzeb przemysłu okrętowego, a to ze względu na „zasadnicze różnice programu i metody kształcenia między uczelniami politechnicznymi, bazującymi na przedwojennej tradycji nauczania, a uczelniami artystycznymi”⁴⁹.

49 Z notatek Adama Haupta dotyczących programu nauczania, ok. 1964 r. (archiwum ASP Gdańsk).



Pracownia Projektowania Wnętrz Okrętowych,
Adam Haupt, as. Maria Petrycka / 1971

Kształcenie projektanta nastrocza trudność, której przyczyny tkwią w sprzecznościach między nauką i sztuką, między metodą intelektualną a emocjonalną jakimi posługuje się naukowiec i artysta. „Orientacja na naukowość i technikę doprowadza na uczelniach technicznych do znieczulenia na formę i łatwego posługiwania się gotowymi, katalogowymi schematami. Lekceważenie z kolei rygorów, jakie narzuca znajomość przedmiotu prowadzi do rozwiązań nierealnych i bezsensownych”⁵⁰.

Dlatego też w pracowni Haupta przyjęto metodę wprowadzania tematów zawierających jednocześnie problemy artystyczne i techniczne. W całościowym programie, w celu zrównoważenia niezbędnych, gwarantujących ogólne rozeznanie przedmiotów technicznych⁵¹, uznano za konieczne prowadzenie zajęć z rysunku i malarstwa przez cały okres studiów, i to nie w formie „przystosowawczej dla potrzeb wydziału”, ale w postaci normalnego studium, które w przekonaniu Haupta, było sprawdzoną metodą dydaktyczną skutecznie wspomagającą rozwój artystyczny studenta⁵².

Zgodnie z przyjętą powszechnie zasadą w gdańskiej PWSSP, kształcenie w zakresie specjalizacji stanowiło dodatkowe uzupełnienie głównego kierunku studiów określonego nazwą wydziału. Zasada ta ujawniała znaczenie, jakie przywiązywała uczelnia do wykształcenia ogólnego, stanowiącego wspólny pień dla odgałęzień specjalizacyjnych. To ogólne wykształcenie, poprzez które następuje proces dojrzewania artystycznego, jako baza oparta na naukach humanistycznych, matematyczno-przyrodniczych i technicznych, w założeniu umożliwiać miało dalszy rozwój studenta. Specjalizacja miała „ogólne wykształcenie” studenta poszerzyć o problematykę wzornictwa przemysłowego. Jej ustawienie w kierunku branżowym wynikało również z obawy przed powierzchownością studiów, w założeniu stwarzać miało podstawę do podjęcia praktyki zawodowej.

Edukacja na specjalizacji okrętowej możliwa była po ukończeniu trzeciego roku studiów na Wydziale Architektury Wnętrz i trwała dwa lata. Każdy miał prawo wyboru specjalizacji zgodnie ze swoimi zamiłowaniem. Drugą do wyboru specjalizacją było Projektowanie Mebla Przemysłowego. Ograniczeniem w przyjęciu

50 Tamże.

51 Uważano wówczas za rzecz oczywistą, iż byłoby zwykłym marnotrawstwem czasu, gdyby studia na Wydziale Architektury Wnętrz miały być tak rozbudowane w kierunku technicznym, żeby absolwenci byli przygotowani do samodzielnego rozwiązywania problemów konstrukcyjnych statku. Tego typu zadania mieli spełniać konstruktorzy, wychowankowie wydziału Budowy Okrętów PG. Konstruktor miał znajdować w osobie współpracującego z nim plastyka zrozumienie dla przesłanek, którymi kieruje się w swojej pracy, chętnie przyjmować propozycje zmierzające do polepszenia jego działania i uzupełnienia inwencji artystycznej, gdy propozycje te nie będą wynikać z nieuzasadnionych zachcianek, ale z rzetelnej analizy, opartej na metodzie wyniesionej z uczelni.

52 J. Wołoszyn wspominał, jak bardzo w projektowaniu pomocne okazywało się malarstwo i umiejętność rysowania, zwłaszcza perspektywy. Solidne wykształcenie w tym zakresie pozwoliło mu i innym absolwentom Wydziału Architektury Wnętrz uprawiać sztukę równolegle z pracą projektową, z powodzeniem zapewniającym wystawy w galeriach (rozmowa z Jerzym Wołoszynem przeprowadzona przez autorkę, 9.07.2011).

mogło być jedynie wyczerpanie limitu miejsc w pracowni⁵³. Studenci rozpoczynali naukę od wysłuchania wykładów szczegółowo objaśniających im budowę i znaczenie statku, jego konstrukcję i działanie najdrobniejszych jego części, po tym odwiedzali stocznie, gdzie mogli oglądać okręty w najrozmaitszych stadiach montażu, zapoznać się z problemami i trudnościami budowniczych okrętów.

Wprowadzona zasada konsultacji projektów studenckich przez odpowiednich, wysoko wykwalifikowanych specjalistów sprzyjała współpracy i wymianie myśli pomiędzy uczelnią a stoczniami, politechniką czy też Instytutem Morskim. Atmosfera realności pracy miała być istotnym czynnikiem w procesie wychowawczym, wyzwalałym ambicje studentów i wspomagającym wzrost ich zainteresowania tematem⁵⁴.

Pracę projektową studenci zaczynali od tematu wycinkowego. Jednej osobie w udziale przypadało opracowanie fragmentu statku, innej – zaprojektowanie jego wnętrza (np. kabiny, jadalni, palarni dla pasażerów itp.). Projekty wykonywane były na podkładach i wg danych dotyczących jednostki już zaprojektowanej.

Jednym z pierwszych zadań, z jakim stykali się studenci czwartego roku, była np. „analiza funkcji kabiny pasażerskiej, jej rozplanowanie, sposób rozmieszczenia oświetlenia, materiału, z jakiego zbudowano ściany”⁵⁵ itp. Na podstawie tej analizy student dokonywał szczegółowego opracowania wnętrza obejmującego podłogę, sufit, ściany, meble wbudowane – w rysunkach architektonicznych i konstrukcyjnych.

Ostatni rok studiów, był rokiem samodzielnej pracy wspartej konsultacjami m.in. z prof. Adamem Hauptem. Wówczas student zajmował się całym statkiem, zgodnie z otrzymanymi założeniami programowymi, dotyczącymi jego nośności, liczby załogi, pasażerów oraz zgodnie z teoretycznym rysunkiem formy kadłuba. Projekt wnętrza i sylwety poprzedzała szczegółowa analiza funkcji całej jednostki, z zachowaniem narzuconego w założeniach położenia maszynowni, pomieszczeń składowych i układu urządzeń ściśle technicznych np. maszyn przeładunkowych.

Student musiał rozplanować wszystkie pokłady, przeprowadzając jednocześnie rysunkowo oraz na makiecie studia nad sylwetą. Projekt uwzględniał pomieszczenia hotelowe wraz z sanitarnymi, pomieszczenia ogólne, messy, świetlice, palarnie, kuchnie itp. Po wykonaniu takiego projektu w drugim semestrze

53 Np. w roku 1961/62 na kierunku było 12 studentów. *Pracowania* kształcąca wnętrzarzy okrętowych, mogła dać najwyżej 6–8 absolwentów rocznie (wywiad z Hauptem, J. Ziegenhirte, *Wnętrzarstwo okrętowe najmłodszą katedrą* PWSSP*, „Dziennik Bałtycki”, Rejsy, rok XVIII, nr 30 (5480), 04.02.1962. *Rok powstania katedry wg źródeł jest różnie podawany: 1962, 1964, 1965.

54 Według opisu funkcjonowania Katedry Projektowania Okrętów (kopia załącznika do listu Adama Haupta do NN z dnia 14 października 1964 roku dotyczącego ilustrowanego biuletynu ze studenckimi pracami, archiwum ASP Gdańsk).

55 Wywiad z Hauptem, J. Ziegenhirte *Wnętrzarstwo...*

piątego roku studiujący przystępował do opracowania szczegółowego, wybranych grup pomieszczeń lub całych pokładów, przy projektowaniu których kładł nacisk na maksymalne wydobywanie przestrzenności, jako przeciwstawienia do zamkniętych dawniej wnętrzu statku.⁵⁶

W roku 1962 doc. Adam Haupt sprawował funkcję rektora i mimo wielu innych zawodowych zobowiązań⁵⁷, kontynuował pogłębianie wiedzy w zakresie architektury okrętów. Na zlecenie Biura Konstrukcyjnego Taboru Morskiego w Gdańsku BEKATEMOR wykonywał projekty motorówek (SUM – 150, M – 150), projekty modernizacji statków pełnomorskich (MS „Matejko”, MS „Kiliński”), opracowania bryły statku (nadbudówek), sylwetę statku, projekty wnętrza i wyposażenia.

Haupt i okręty

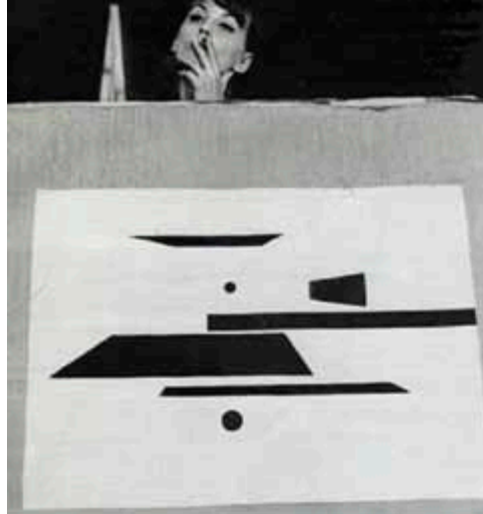
*„Ja nie mam gotowego rozwiązania. Ja chcę podejść sceptycznie, ja pytam: – co najlepiej zaspokoi taką, a taką potrzebę? Stawiam problem, szukam potem sposobu rozwiązania i dopiero w końcu może z tego wyjść jakaś uogólniająca formuła. Wiem o jednym – że na okręcie trudno jest powiedzieć, co jest stroną zewnętrzną i wewnętrzną. Ręka ludzka ma tę samą styczność bezpośrednią z relingiem na pokładzie i z koją, oko spoczywa na blasze korytarzy. Mówiono, że marynarze np. lubią tylko ciężkie, masywne fotele, bo w nich czują się pewnie. Mówiłem z wieloma marynarzami: śmieją się z tego, bo są takimi ludźmi, jak wszyscy inni, te same dziewczęta lubią i to samo whisky... marynarz jak każdy człowiek ceni poczucie bezpieczeństwa i spokoju, na morzu jest bardziej narażony na ryzyko – ale to są sprawy, których nie chciałbym takim skróto- wym sposobem załatwiać...”*⁵⁸.

Do świadomości o złożoności problemów stawianych przed projektantem pływającej przestrzeni, w której mieszka i pracuje człowiek ze swoimi potrzebami i namiętnościami, dochodził jeszcze jeden aspekt – zmienność kategorii estetycznych, wynikających z całego ciągu nawyków myślowych: co dziś „brzydkie” – jutro może być „piękne” i odwrotnie. Problem estetyki dla Haupta był szczególnie istotny nie tylko ze względu na klasyczne wykształcenie, jakie posiadał, na wrażliwość czy zainteresowania, ale na istnienie różnic w traktowaniu związanych z estetyką problemów, pomiędzy architekturą lądową a okrętową.

⁵⁶ Zob. tamże.

⁵⁷ W tym czasie równolegle pracował przy realizacji mauzoleum w Treblince, kończone były również prace przy budowie Cmentarza Francuskiego w Gdańsku.

⁵⁸ Wywiad z Hauptem, G. Kurkiewicz, *Artysta i okręty...*



PLASTYK, technik, architekt: Katedra Architektury Okrętów na Gdańskiej Wyższej Szkole Sztuk Plastycznych kształci współcześnie i jednocześnie

Plastyka i okręty

Zdjęcia: TADEUSZ ROLKE

DOC. ADAM HAUPT, DOKTOR WYŻSZEJ SZKOŁY SZTUK PLASTYCZNYCH I PROF. JANUSZ STASZEWSKI, KIEROWNIK KATEDRY PROJEKTOWANIA OKRĘTÓW NA POLITECHNICE GDAŃSKIEJ: ICH SIĘDZIOLEJNIA JUŻ DŁUGO WSPÓŁPRACA DAWNO. PRZESTAŁA BYĆ EKSPERYMENTEM



Jesienią 1957 roku konstruktor okrętów, prof. Janusz Staszewski, nie bez zaniepokojenia szedł do Wyższej Szkoły Sztuk Plastycznych w Gdańsku zaproszony do współpracy przy organizowaniu studium architektury wnętrza okrętowych. Plastycy – artyści – i arcytrudne problemy techniczne tego skomplikowanego organizmu, jakim jest jednostka pływająca?

Siedem lat istnienia studium, którego współtwórcami są profesorowie Adam Haupt i Janusz Staszewski pozwala jednak uświadomić sobie ponad wszelką wątpliwość, iż ów rozdział między sztuką i budową okrętów jest pozorny. W biurach konstrukcyjnych przemysłu okrętowego plastycy i architekci pracują już zresztą od lat. Wśród nich coraz większy procent stanowią absolwenci studium przy gdańskiej WSSP.

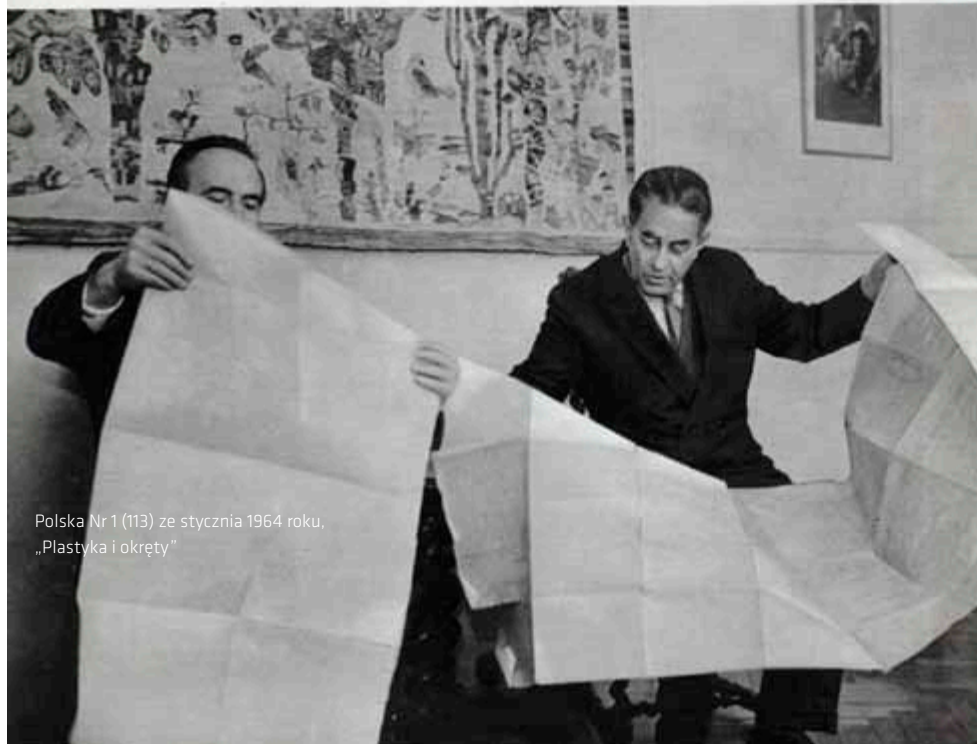
Któż z nas nie rysował okrętów? Statek, okręt, żagłowiec są przecież od wieków przedmiotem fascynacji, tą osobliwą, romantyczną budowlą unoszącą się na falach – podziwianą, opiewaną w literaturze, w malarstwie. W danym przypadku bynajmniej jednak nie o tę wizję okrętu chodzi, nie o ten romantyzm. Studenci-plastycy rozpoczynają specjalizację od wysłuchania wykładów szczegółowo objaśniających im budowę i znaczenie statku, konstruując i działanie najdrobniejszych jego części.

Odwiedzają stocznie, oglądają okręty w najrozmaitszych stadiach montażu, poznają problemy i trudności budowniczych okrętów.

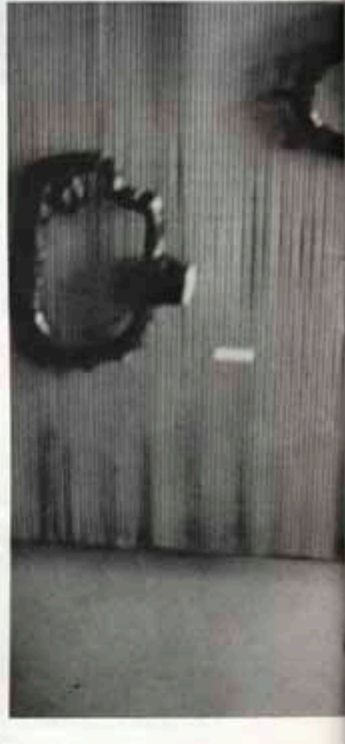
Później przychodzi moment, w którym wręcz się im tzw. „podkład”: rysunki z danym kształtem kadłuba, zaznaczonym systemem grodzi, określa się program statku – i przystępują do projektowania „nadbudowy”, bryły statku, wreszcie jego wnętrza. Oczywiście chodzi o mniejsze jednostki: trawler rybaki, statek żeglugi przybrzeżnej. Wielkie trudności nastrocza już jednak nawet zwykła motorówka.

Młodzi plastycy stają wobec szeregu zagadnień, przy których to wszystko, co słyszeli dotychczas o powiązaniu funkcji i formy, staje się igraszką słów. W wyposażeniu jednostki pływającej nie ma miejsca na nic, co nie jest wcieleniem funkcjonalności, praktyczności, logiki. Czy nie ma również miejsca na estetykę? Przeciwnie, jednak sprawy estetyki posiadają tu charakter doprawdy szczególny. Komplikacje piętrzą się na każdym kroku. Chociażby zagadnienia barwy: o ile w zwykłej architekturze, w zwykłej budowlі wystarczy ściana po prostu pomalować przy użyciu farby – w przypadku budowlі pływającej z wielu względów (poczynając od trwałości, kończąc na skomplikowanych aspektach higieny psychicznej)

FUNKCJA I FORMA. Ich wzajemna zależność trzeba uchwycić w detalu wnętrza i w analizie wielkiej bryły okrętu



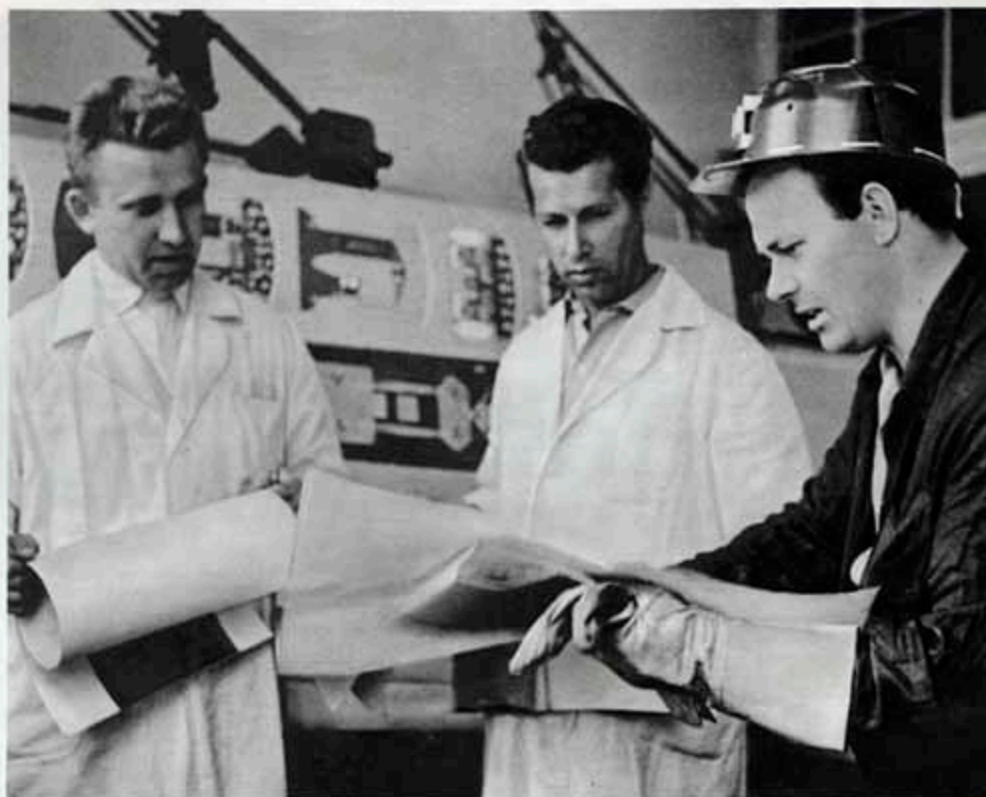
Polska Nr 1 (113) ze stycznia 1964 roku, „Plastyka i okręty”



mogą być brane w rachubę tylko tworzywa o „własnej” barwie, sztuczne lub takie jak drewno. A więc plastyk specjalizujący się w architekturze okrętowej musi z szaloną dokładnością wnikać w najbardziej ukryte cechy wszelkich tworzyw. Wymaga to dodatkowych wykładów, dodatkowych zajęć i ćwiczeń.

Wnętra statków operują przestrzenią ograniczoną do minimum i każde pół metra kwadratowego musi być tutaj do maksimum wykorzystane, każdy ruch marynarza, pasażera – obliczony, zaplanowany. Prof. Staszewski porównuje te wnętrza do przedziałów wagonu sypialnego, kabin samolotowych. Umiejscowienie każdego elementu (uchwytu, półki, schodków, poręczy) musi być wielokrotnie sprawdzone, przeanalizowane pod względem przestrzennie-funkcjonalnym.

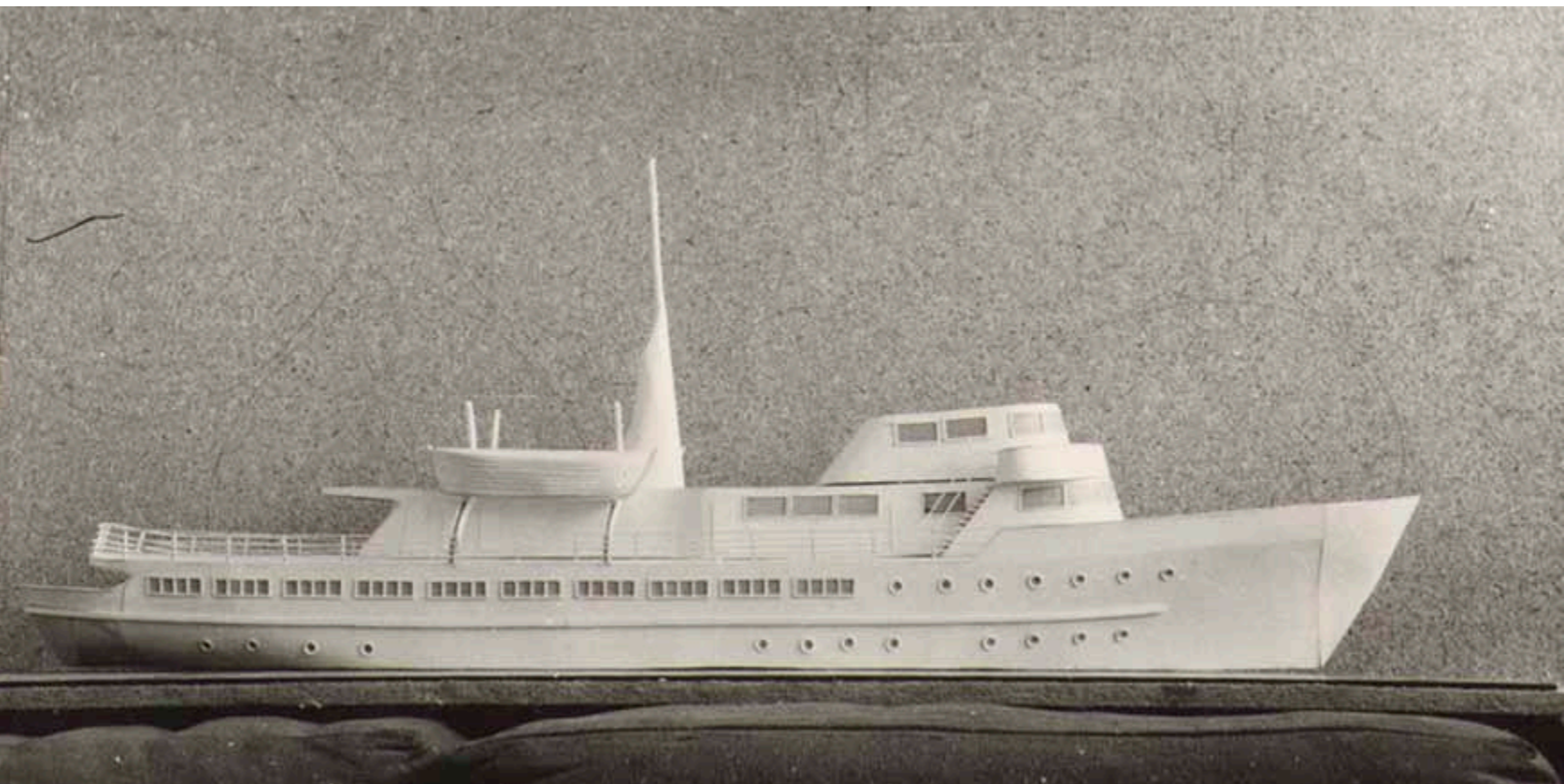
Ale też wnętrza okrętowe, ten osobliwy dział plastyki – pomijając już to, że stanowią znakomitą szkołę logicznego myślenia („Dla żadnego wnętrza – mówi docent Haupt – nauka na studium nie może być czasem straconym”), posiadają swój niepowtarzalny romantyzm, w mądry i nowoczesny sposób wiążą wyobraźnię z poetyką morza, poetyką dalekich podróży, czynią chłopca lub dziewczynę z gdańskiej uczelni plastycznej – wilkami morskimi.



ABSOLWENCI GDAŃSKIEJ UCZELNI W CENTRALNYM BIURZE KONSTRUKCJI OKRĘTOWYCH; JESTEŚMY TUTAJ, ABY ULEPSZĄC NIE UPIĘKSZĄC

KATEDRA ARCHITEKTURY OKRĘTÓW WIĄŻE GDAŃSKĄ UCZELNIĘ Z MORZEM LOGICZNIE I UCZUCIOWO





Adam Haupt

Model modernizowanego statku MS „Kiliński”
ok. 1960 / fot. A. Haupt

W wypadku architektury okrętowej szczególnie ważna dla Haupta była dbałość o higienę psychiczną użytkowników projektowanych obiektów; porównywał ich do więźniów, skazanych często na wiele miesięcy, obcowania z małą przestrzenią.

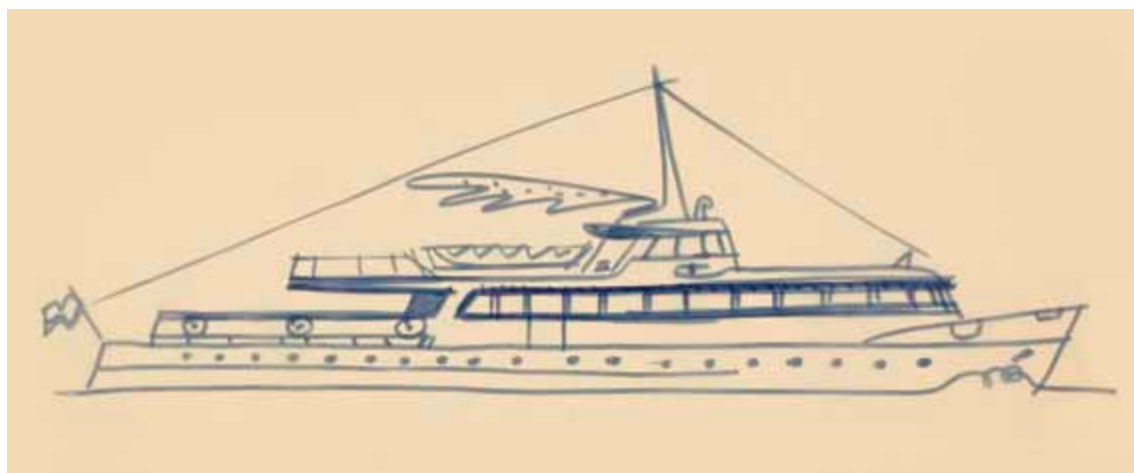
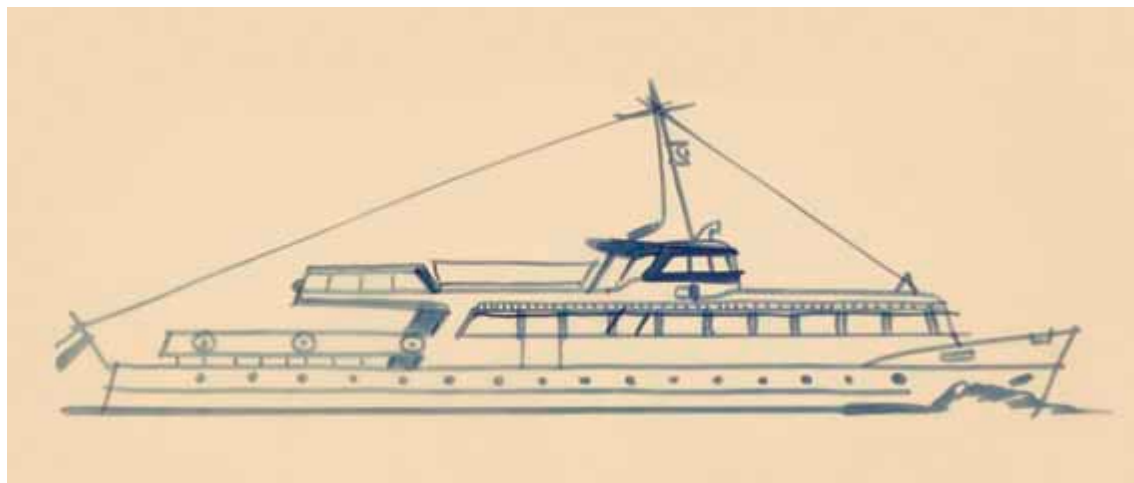
Wszystkie te zagadnienia wywodzą się ze sfery rozpoznanej przez architekta, wliczanej do jego obszaru działania, nie konstruktora okrętów. Haupt niechętnie przyjmował dość powszechne podziały na architekturę i architekturę wnętrza. Wychodził z założenia, że skoro granice są tak trudne do określenia, to można uznać ich brak – „okręt to jest jeden organizm”⁵⁹. Również, ze względu na wspomniany już aspekt humanistyczny, projektowanie architektury okrętów – uważał – ma większą rację bytu w środowisku uczelni artystycznej.

Po trzech latach działania pracowni, Centralne Biuro Konstrukcji Okrętowych Nr 1 w Gdańsku zwróciło się z propozycją naukowo-teoretycznego opracowania typizacji wnętrz pomieszczeń załogowych i pasażerskich na statkach handlowych. Rok wcześniej, do takiej współpracy przystąpiło Biuro Konstrukcyjne Taboru Morskiego w Gdańsku, zlecając wypracowanie koloryzacji wnętrz dla jednego statku przybrzeżnego oraz sylwet statku pożarniczego i motorówki admirałkiej. Część projektów Adam Haupt wykonywał osobiście. Tak, między innymi, powstał projekt motorówki rozjazdowej dla admirałicji, wykonany na podstawie założeń i linii teoretycznych przekazanych przez Bekatemor w Gdańsku⁶⁰. Projekt stanowił nieodpłatną wersję wykonanego na zlecenie opracowania i był eksponowany w warszawskiej „Zachęcie” na Ogólnopolskiej Wystawie Sztuki Użytkowej, w ramach wystawy „Polskie Dzieło Plastyczne w XV-lecie PRL”, w lutym 1963 roku, gdzie otrzymał, przyznaną przez Ministra Kultury i Sztuki, nagrodę II stopnia⁶¹.

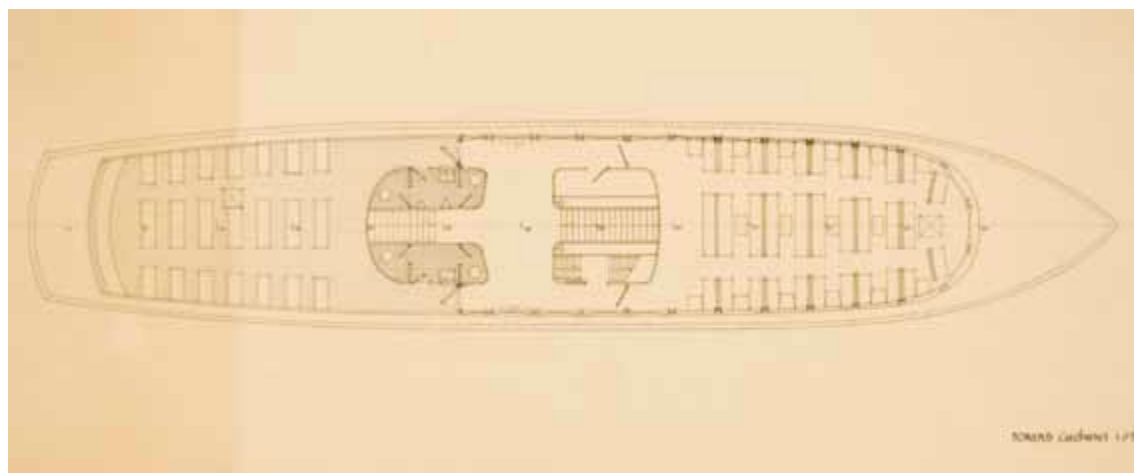
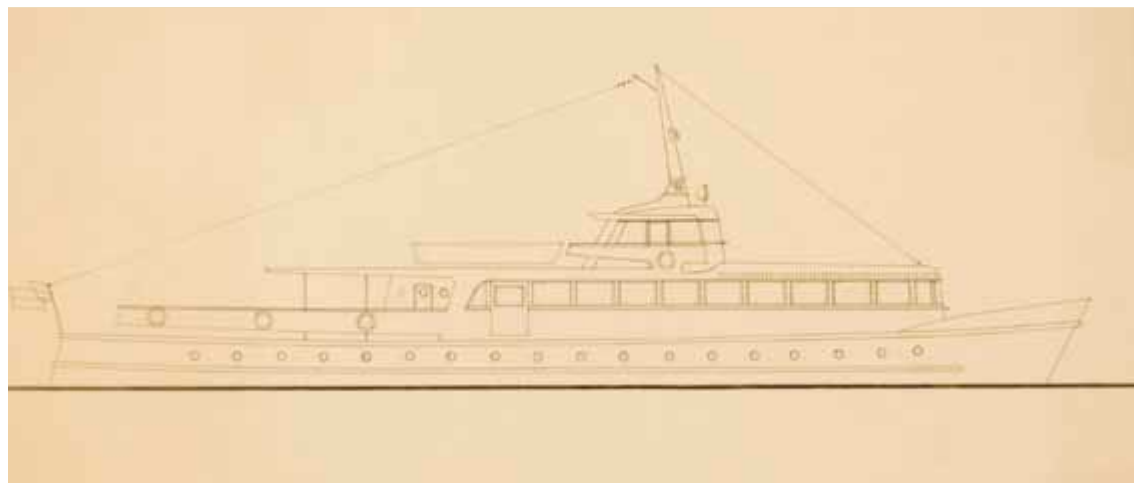
59 Tamże.

60 Zob. Sprawozdanie z wykonania prac artystyczno-badawczych Katedry Projektowania Architektury Okrętów i Form Przemysłowych za rok 1962 (archiwum ASP Gdańsk).

61 Nagrody Ministra Kultury za sztukę użytkową, „Trybuna Ludu”, rok XVI, nr 90 (5119), 1.04.1963.



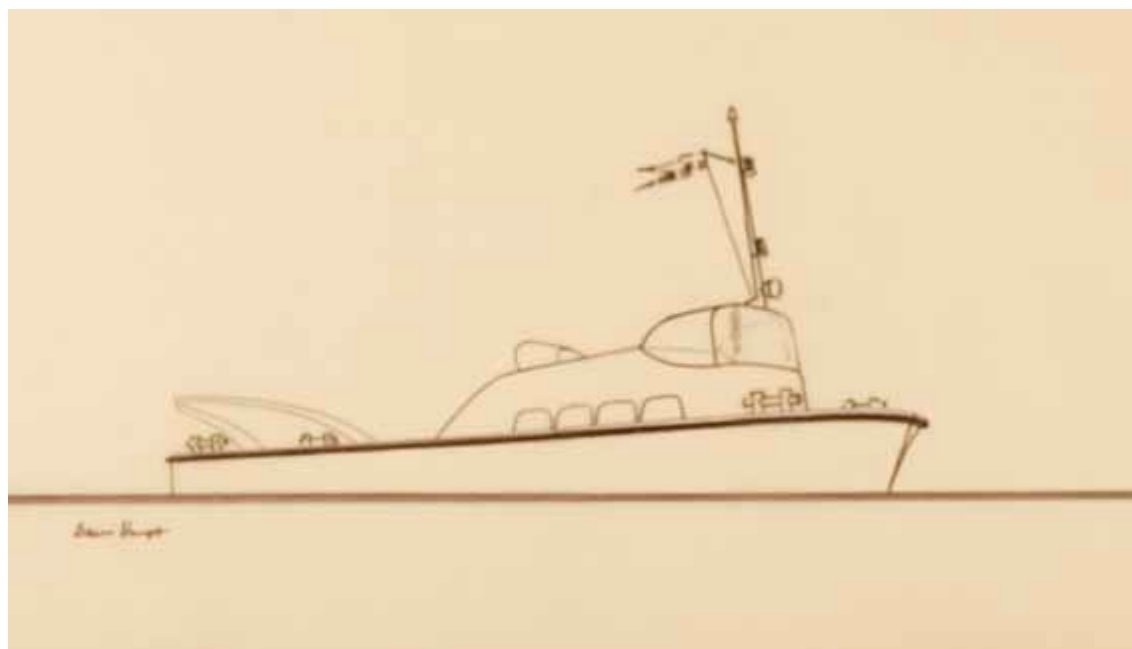
Adam Haupt
Szkice statku pasażerskiego żeglugi przybrzeżnej „Lilia Weneda”,
1962



Adam Haupt
Projekt statku „Lilia Weneda”, widok sylwety oraz pokładu głównego,
1962



Adam Haupt
Szkic motorówki patrolowej,
ok. 1962



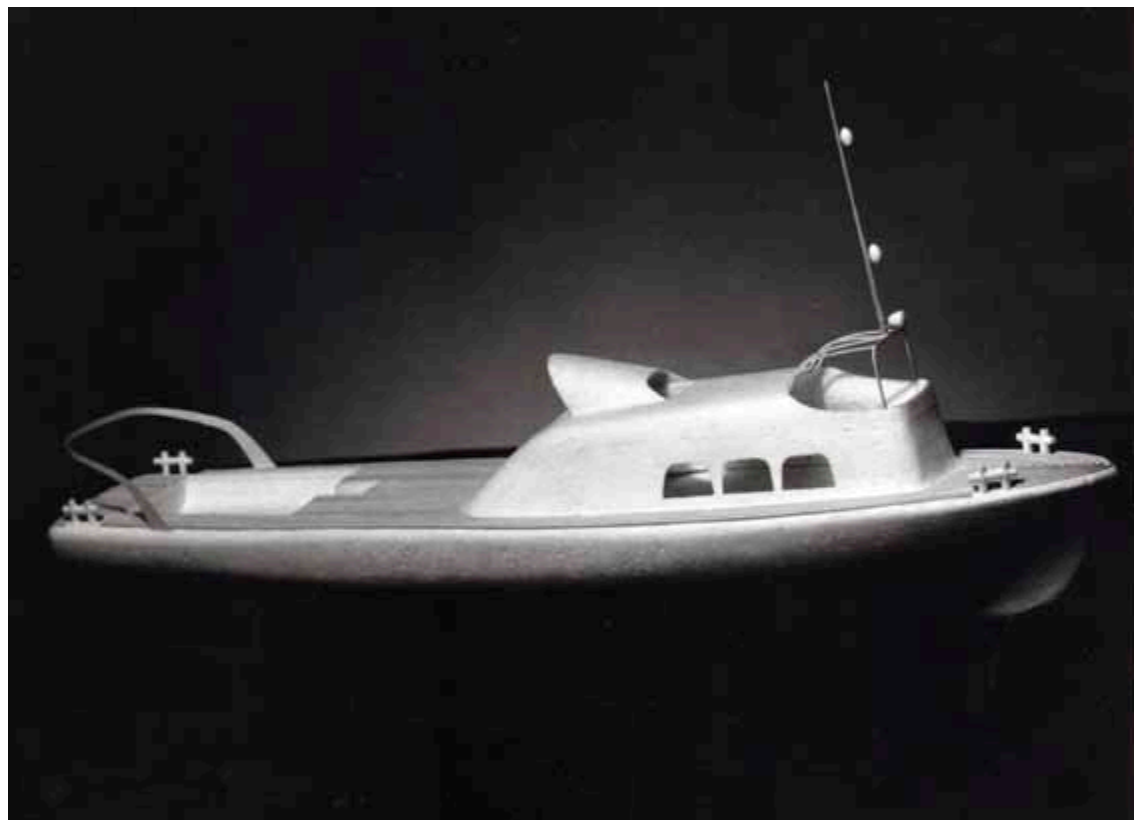
Adam Haupt

Szkic motorówki rozjazdowej dla admiralicji;
projekt nagrodzony na Ogólnopolskiej Wystawie
Sztuki Użytkowej w Warszawie w 1963 roku



Adam Haupt

Model statku przeciwpożarowego dla basenu portowego w Gdyni,
ok. 1962 / fot. A. Haupt



Adam Haupt

Model motorówki rozjazdowej dla admiralicji,
1963



Wystawa realizacji Centralnego Ośrodka Konstrukcyjno-Badawczego Przemysłu Okrętowego;
od lewej: asystentka Maria Petrycka, prof. Adam Haupt, prof. Janusz Staszewski
(kierownik Katedry Projektowania Okrętów Politechniki Gdańskiej,
gmach PG (?) / 1970 (?) / Archiwum ASP Gdańsk

Katedra Projektowania Architektury Okrętów i Form Przemysłowych 1965–1971

Na czele, utworzonej w 1965 roku, Katedry Projektowania Architektury Okrętów i Form Przemysłowych stanął, wówczas jeszcze docent⁶², Adam Haupt. Jego kierownictwu podlegała również Pracownia Rysunku i Malarstwa wyłoniona z Wydziału Malarstwa na potrzeby studentów Wydziału Architektury Wnętrz⁶³. Program specjalizacji zasadniczo się nie różnił od obowiązującego w pracowni lat ubiegłych, ulegał wzbogaceniu, w miarę pozyskiwania nowych kontaktów i doskonaleniu się prowadzących. Program ogólny wyposażał studenta w wiedzę i umiejętności z zakresu podstaw malarstwa, rysunku, rzeźby, matematyki, geometrii wykreślnej, budownictwa ogólnego i materiałoznawstwa, zapewniał podstawy z technologii metali, tworzyw sztucznych, drewna, wytrzymałości materiałów, konstrukcji, teorii statyki i kombinatoryki, architektury i urbanistyki, a także z historii sztuki⁶⁴.

Studenci studia na specjalizacji odbywali na czwartym i piątym roku, szósty rok przeznaczony był na wykonywanie pracy dyplomowej. Wymiar godzin dydaktycznych, jaki wówczas obowiązywał na czwartym roku, wynosił w ciągu tygodnia dwie godziny wykładów i osiem godzin ćwiczeń; na piątym roku liczba godzin ćwiczeń w tygodniu wzrastała do 20. Poza zajęciami dydaktycznymi, przewidziana w ramach specjalizacji była miesięczna praktyka wakacyjna w stoczni, przy pracach związanych z wyposażeniem statku, oraz trzymiesięczna praktyka, przed dyplomem, w biurze konstrukcji okrętowych przy opracowaniu rysunków wykonawczych. Ponadto w ciągu każdego semestru odbywano wycieczkę do stoczni, w celu zapoznania się z pracami przy budowie statku (w dwóch fazach realizacji) oraz do warsztatów stoczni, aby zapoznać się z technologią produkcji maszynowej. Studenci bazowali na realnych założeniach i podkładach.

Przed przystąpieniem do pracy projektowej student był zobowiązany do zebrania materiałów niezbędnych do opracowywania zagadnień związanych z problematyką projektu. Musiał zapoznać się z literaturą fachową znajdującą się w bibliotece uczelni, Instytucie Morskim, Centralnym Biurze Konstrukcji Okrętowych itd. Z zebranego materiału sporządzał wyciąg ilustrowany szkicami lub reprodukcjami, następnie przeprowadzał wszechstronną analizę tematu, popartą szkicami, a w miarę potrzeby doświadczeniami. Na podstawie przestudiowanego materiału i dokonanej analizy student określał kierunek swojej pracy i po uzyskaniu akceptacji, przystępował do opracowania projektu.

62 Tytuł profesora nadzwyczajnego Adam Haupt otrzymał uchwałą Rady Państwa 28 czerwca 1968 roku.

63 Wydział Architektury i Wzornictwa Akademii Sztuk Pięknych w Gdańsku 2003–2004, ASP Gdańsk, s. 73.

64 Wywiad z Hauptem, G. Kurkiewicz, *Artysta i okręty...*, J. Ziegenhirte, *Wnętrzarstwo...*

Zagadnienia wzornictwa przemysłowego zaczynały się pojawiać w tematach semestru siódmego. Kolejny semestr obejmował kompleks zagadnień związanych z projektem statku, stawiał przed studentami problemy łączące architekturę okrętów i wzornictwo.

Ramowy zakres opracowania projektu obejmował, poza studiami i analizą wstępną:

- a) opracowanie programu popartego szkicem schematycznym ujawniającym dyspozycję poszczególnych grup funkcjonalnych, komunikacji poziomej i pionowej oraz zestawienie tabelaryczne powierzchni postulowanych, wyprowadzonych na podstawie analizy programu z uwzględnieniem obowiązujących normatywów;*
- b) plan generalny wszystkich pokładów łącznie z charakterystycznymi przekrojami i sylwetką⁶⁵;*
- c) model ilustrujący koncepcję przestrzenną;*
- d) opracowanie wybranych partii wnętrza w fazie technicznej i roboczej wraz z koloryzacją;*
- e) opracowanie wybranego elementu wyposażenia lub oprzyrządowania łącznie z modelem;*
- f) opis techniczny⁶⁶.*

Przykładowe tematy prac studyjnych:

Rok IV, sem. 07

Wykonanie inwentaryzacji z natury prostego mechanizmu. Cel dydaktyczny: umiejętności posługiwania się przyrządami pomiarowymi i wykonania rysunku warsztatowego.

*Projekt elementu wyposażenia wnętrza okrętowego
(np. lampa przy łóżku, lampa do pracy, umywalka o minimalnych gabarytach itp.)*

Rok IV, sem. 08

*Jednostka pływająca o mało rozbudowanej funkcji
(np. motorówka, jacht) łącznie z wybranym elementem wyposażenia lub oprzyrządowania.*

Rok V, sem. 09 i 10

*Opracowanie kompleksowe statku (np. statek pasażerski, baza – przetwórnia, prom itp.)
łącznie z wybranym elementem wyposażenia lub oprzyrządowania⁶⁷.*

65 Plany generalne statku były opracowywane przez studentów Politechniki Gdańskiej w ramach Katedry Przymorza i Portów lub przygotowywane przez asystentów Haupta. „Nieraz mieliśmy zarżnięte wakacje – wspominał Roman Sznajder, wówczas asystent Haupta – trzeba było z powiększonych fotograficznie zdjęć pasażerskich statków, z pism zagranicznych, preparować podkłady dla studentów. To było bardzo pracochłonne i nieszczęśliwie zawsze wypadało na wakacje. O tę swoją pracownię, tych okrętów, Haupt bardzo dbał” (rozmowa z Romanem Sznajderem przeprowadzona przez autorkę, 18.09.2010 roku).

66 Z opisu funkcjonowania Katedry Projektowania Okrętów – kopia załącznika do listu Adama Haupta do NN z dnia 14 października 1964 roku dotyczącego ilustrowanego biuletynu ze studenckimi pracami (archiwum ASP Gdańsk).

67 Tamże.

Wykłady teoretyczne, przeprowadzane przez prof. Janusza Staszewskiego, na czwartym roku obejmowały zagadnienia z teorii projektowania okrętów, natomiast budowę mechanizmów wyjaśniał mgr inż. mech. Ignacy Siennicki. Na piątym roku, w krótkich cyklach, omawiane były zagadnienia z teorii wzornictwa przemysłowego.

Katedra dysponowała wówczas jednym pomieszczeniem warsztatowym o pow. ok. 25 m². Zajęcia z projektowania odbywały się w dwóch salach, z których korzystały w owym czasie wszystkie Katedry projektowania Wydziału Architektury Wnętrz, z kolei wykłady miały miejsce w salach użytkowanych przez wszystkie wydziały. Ponadto Katedra korzystała z usług laboratorium fotograficznego, wspólnego dla całej uczelni. Wśród pracowników Katedry, poza Hauptem – kierownikiem i składem Pracowni Rysunku i Malarstwa, byli: asystenci Roman Sznajder i Maria Petrycka, Janusz Fiuk (instruktor modelarstwa), oraz wykładowcy (na godzinach zleconych): Janusz Staszewski, Tadeusz Burkiewicz (materiały i konstrukcje z tworzyw sztucznych), Edwin Łabanowski (materiały i konstrukcje metalowe) i Ignacy Siennicki. Pod koniec istnienia katedry, na początku lat 70., Janusza Staszewskiego zastąpił Lesław Buczkowski, podstawy konstrukcji maszyn prowadził Ryszard Dębicki, a wśród asystentów pojawił się Jacek Karpiński.

Mimo sukcesów dyplomantów⁶⁸, Adam Haupt skarżył się w wywiadach na niedostateczne wykorzystanie potencjału uczelni przez stocznie okrętowe Gdańska, Gdyni i Szczecina, a także stocznie rzeczne⁶⁹. Zauważał rozbieżność między teorią a praktyką, gdy chodzi o powiązanie działalności plastycznej z życiem. Na pretensje kontrahentów, że absolwenci PWSSP nie nadają się od razu do pracy zawodowej, odpowiadał, że jest to prawidłowe, gdyż dopiero praca i konkretny warsztat, powinny po pewnym okresie ukształtować projektanta⁷⁰. Zainteresowanie przemysłu i różnych instytucji sprawą, np. zatrudnienia plastyków, a także współpracą z uczelnią, uważał za pozorne. „Gdy przyjdzie do konkretnych zobowiązań – twierdził – zakłady z reguły się wycofują”⁷¹.

68 Wiele z nich znalazło pracę w zawodzie i chwaliło program edukacji, zwłaszcza praktyki w biurach konstrukcyjnych fabryk meblowych i stocznioowych.

69 Zob. wywiad z Hauptem, S. Grabecki, *Nowoczesna plastyka wkracza na statki*, „Głos Szczeciński”, 17.09.1961.

70 Zob. G. Kurkiewicz, *Artysta i okręty...*

71 Wypowiedź Haupta zamieszczona w artykule: *Spotkanie kierownictwa KW z rektorami wyższych uczelni*, „Głos Wybrzeża”, nr 233 (4951), 1.10.1962.

Dyplomy, dyplomanci

„Praca dyplomowa stanowi podstawową część egzaminu sprawdzającego kwalifikacje zawodowe absolwenta. Jak każdy egzamin, oparta jest na problematyce objętej programem studiów. Nie może, oczywiście, zawierać całej problematyki. Konieczne jej ograniczenie określone jest tematem i zakresem opracowania. Od rodzaju tematu w dużym stopniu zależy, czy spełnią się oczekiwania absolwenta i szkoły. Absolwenta – wykazanie wiedzy, umiejętności i pełni talentu. Szkoły – satysfakcji z owocowania pracy dydaktycznej. Tylko interesujące absolwenta zagadnienie może go zmobilizować do najwyższego wysiłku umysłu, wyobraźni i woli, dlatego pozostawia mu się prawo wyboru tematu, interweniując tylko w razie istotnej potrzeby – zwykle dla zapewnienia właściwych proporcji w obrębie problematyki. Niekiedy pewne trudności sprawia wyważenie ogólnej problematyki wzornictwa przemysłowego w tematach z architektury okrętów. W takich przypadkach temat główny zostaje odpowiednio dopełniony. Najczęściej wybranym elementem wyposażenia wnętrza, urządzeń przeładunkowych, czy pokładowych, oświetlenia lub galanterii okrętowej z warunkiem przeznaczenia do produkcji seryjnej”⁷².

„Robiłem dyplom – wspominał Henryk Kitowski⁷³ – to była baza rybacka – dziesięcioletni. Dostałem linie teoretyczne, ale chciałem zrobić zupełnie nową formę statku. Sam kształtowałem „blachy”, badałem przeróżne kombinacje, zaczęło mnie to wciągać i bawić. Podczas pierwszej korekty, prof. Staszewski, ten najbardziej doświadczony okrętowiec, powiedział: Chłopcze, żeby to zrobić, to my całe biuro musimy postawić na nogi, żeby dostosować do twojej koncepcji. Wszystko trzeba by zmienić, całe biuro musiałoby opracowywać nowy projekt – to jest niemożliwe! Projekt ma być na tyle wykonalny, by można byłoby od razu podjąć jego realizację. W tym momencie się załamłem, powiedziałem profesorowi – To ja rezygnuję z takiego dyplomu. Przestaje mnie to interesować. Wtedy profesor (Haupt), po długiej rozmowie, przekonał mnie, żeby jednak się nad tym zastanowić, bo może jest coś do zrobienia, mimo warunków, jakie zostały nam narzucone. Pierwsza rzecz, jaką zrobiłem, to zwiększyłem komfort życia załogi na tym statku. Ponieważ były kabiny sześciuosobowe, i bez naturalnego oświetlenia, więc dodałem pokład, by ten stan rzeczy zmienić, na co prof. Staszewski się zgodził. Komfort socjalny załogi poprawił się natychmiast. Kabiny były dwuosobowe. Część zawierająca: kino, teatr, wszystkie te towarzyszące sprawy, uzyskała nową powierzchnię. Wcześniej mesa spełniała rolę uniwersalnego miejsca, gdzie nie tylko wydawano posiłki, ale spotykano się na projekcjach filmowych i spektaklach teatralnych. Coś tam zrobiłem, efekt końcowy

⁷² Z treści wstępu do prezentacji prac dyplomowych na Wystawie Architektury Okrętu w XXX-lecie PRL w Szczecinie, wyjaśniającego cele oraz sposoby ich osiągania w kształceniu przyszłych projektantów, autor – Adam Haupt, 1972, archiwum ASP Gdańsk.

⁷³ Pierwszy dyplomant Adama Haupta (z 1961 roku) i późniejszy asystent wielu prac projektowych z zakresu architektury okrętów i sztuki kommemoratywnej.

jakiś był, choć jak dziś wspominam, co rzadko mi się zdarza, to nie było to, co chciałem zrobić. Plansze były wielkie, bo statek był w dużej skali rysowany, plansze długości dwóch metrów – płyty pilśniowe oklejone brystolem. Model nie był wykonywany. To był początek takich dyplomów. Dyplom był dobrze przyjęty, przypuszczam, że wielu ludzi nie bardzo wiedziało, o co tutaj chodzi, bo była to nowa rzecz – okręty. Ponieważ nie miałem konkurencji, sam jeden robiłem, więc nie było żadnej skali porównawczej, kto zrobił gorzej, czy lepiej ode mnie. Konkluzja po dyplomie, w czasie ogłaszania wyników była taka, że ponieważ nie ma konkurencji, nie możemy przyznać oceny celującej, jestem honorowym posiadaczem oceny celującej, ale mogą mi postawić ocenę bardzo dobrą. Pamiętam jak wyszedłem z sali, to profesor (Haupt) podszedł do mnie i złapał mnie w pól i wyściskał”⁷⁴.

„Po praktyce w szczecińskiej stoczni, gdzie przerabialiśmy dziesięcioletnich – wspominał Jerzy Wołoszyn – przyjechałem do szkoły z praktycznie gotowym dyplomem. Później w tej stoczni robiłem wiele projektów, np. taki statek, który miał łodzie ratunkowe z przodu, nie z tyłu, czyli na zawietrznej. Zrobiło to wrażenie, bo dzięki temu powiększyła się powierzchnia pomieszczeń socjalnych, jak kafeterie, jak cały zespół kuchni, różnych basenów, bo to na ogół jest z tyłu statku. To nie poszło do produkcji, ale było zauważone”⁷⁵.

„Koncepcje tematu wychodziły od studentów, ale były też narzucane odgórnie. Mnie – wspominał Waldemar Hołówko⁷⁶ – prof. Haupt zaproponował kontenerowiec, bo takie jednostki zaczęły się pojawiać⁷⁷. Zasugerował, że warto by zastanowić się nad tym, co takiego można zrobić na tego typu statku”⁷⁸.

Okręt – forma przemysłowa

W roku 1969 Ministerstwo Kultury i Sztuki na podstawie analizy dokonanej przez Zarząd Szkół Artystycznych oraz w oparciu o opinie środowisk pedagogów wyższych uczelni plastycznych, stwierdziło konieczność pilnego podjęcia prac nad reorganizacją systemu kształcenia na kierunkach projektowych (architektura

74 Rozmowa z Henrykiem Kitowskim przeprowadzona przez autorkę, 16.08.2010.

75 Rozmowa z Jerzym Wołoszynem przeprowadzona przez autorkę, 9.07.2011.

76 Był jednym z ostatnich studentów Katedry Projektowania Architektury Okrętów i Form Przemysłowych. Dyplom obronił w 1972 roku.

77 Pierwszy kontenerowiec do Europy przypłynął w maju 1966 roku do portu w Rotterdamie (History of port development in time, www.portofrotterdam.com).

78 Rozmowa z Waldemarem Hołówko przeprowadzona przez autorkę, 21.07.2011.

wnętrz, formy przemysłowe) w „celu najpełniejszego dostosowania form i metod kształcenia do aktualnych i przyszłych potrzeb życia społeczno-kulturalnego i gospodarczego kraju”.⁷⁹ Zlecono przeprowadzenie badań analitycznych dotyczących dotychczasowych struktur, programów i wyników kształcenia w tej dziedzinie oraz na tej podstawie i na podstawie rozeznania warunków zewnętrznych (ówczesnego zapotrzebowania), opracowanie wniosków i wytycznych do unowocześnienia i udoskonalenia systemu kształcenia na kierunkach projektowych. Ranga zagadnienia wymagała powołania zespołu specjalistów⁸⁰, byli nimi pracownicy naukowo-dydaktyczni, reprezentujący katedry wiodące w zakresie kierunków projektowych. Profesorowi Hauptowi w udziale przypadło analityczne opracowanie metod dydaktycznych⁸¹. Rezultaty tej pracy prezentował podczas obrad Seminarium w Kazimierzu Dolnym we wrześniu 1970 roku. Tematem Seminarium była „Metodyka kształcenia podstawowego na wydziałach projektowania w wyższym szkolnictwie plastycznym, ze szczególnym uwzględnieniem kierunku wzornictwa przemysłowego”⁸².

Rosnąca rola wzornictwa przemysłowego wpłynęła na zmianę nazwy katedry, z której usunięto „architekturę okrętów”. W tak funkcjonującej, od 1971 roku, Katedrze Projektowania Form Przemysłowych podejmowano jeszcze „morską” tematykę, jak np. „platforma wiertnicza”, „ciemnia fotograficzna” (na statku), czy „oświetlenie kabiny okrętowej”, to jednak wyraźnie była już ona zorientowana na wzornictwo.

79 Pismo Ministra Kultury i Sztuki z dnia 10 listopada 1969 roku, do rektora PWSSP w Gdańsku prof. Rajmunda Pietkiewicza, archiwum ASP Gdańsk.

80 Zadanie podzielono na trzy tematy merytoryczne: Temat I – Opracowanie analityczne kierunków kształcenia na tle potrzeb społecznych i rynku pracy (dla Katedry Wzornictwa Przemysłowego na Wydziale Architektury Wnętrz ASP w Warszawie pod kierunkiem ad. Andrzeja Wróblewskiego), Temat II – Opracowanie analityczne struktury wydziałów projektowych, ich programów oraz organizacji (dla katedry Architektury Wnętrz na Wydziale Architektury Wnętrz ASP w Krakowie pod kierunkiem prof. Jana Budziło oraz dla Katedry Środków Produkcji na Wydziale Form Przemysłowych ASP w Krakowie pod kierunkiem doc. Zbigniewa Chudzikiewicza), Temat III – Opracowanie analityczne metod dydaktycznych (dla Katedry Projektowania Okrętów i Form Przemysłowych na Wydziale Architektury Wnętrz PWSSP w Gdańsku pod kierunkiem prof. Adama Haupta oraz dla Katedry Metodyki Projektowania na Wydziale Form Przemysłowych ASP w Krakowie pod kierunkiem doc. Andrzeja Pawłowskiego) – pismo Ministra Kultury i Sztuki...

81 W opracowaniu, ze strony gdańskiej uczelni, poza Hauptem, brali udział Bolesław Petrycki oraz Ryszard Semka, *Materiały wstępne do dyskusji, Seminarium Metodyki Kształcenia Projektantów w Wyższym Szkolnictwie Plastycznym*, ASP Warszawa, 1970, s. 1.

82 W sierpniu 1967 roku, w Syracuse (USA), *International Council of Societies of Industrial Design* (ICSID – Międzynarodowa Rada Stowarzyszeń Projektowania Przemysłowego) zorganizowała seminarium dotyczące określenia standardów akademickich nowego zawodu. Wiceprzewodniczącym Rady był wówczas Andrzej Pawłowski. (zob. sprawozdanie z obrad seminarium 3rd Seminar on the eEducation of Industrial Designers, Syracuse University, USA 7 to 10 September 1967, archiwum ASP Gdańsk).

Epilog

po roku 2000...

„A jednak inaczej będzie wyglądał ten świat. Można go sobie wyobrazić. Bez kotłów, turbin, kominów. Dzisiaj symbolem maszyny są tryby, symbolem robotnika – młot. A przecież – gdzież dzisiaj młotek w produkcji! Gdzież tryby w silniku odrzutowym! Świat prześcignął symbole. Podobnie też symbolem przyszłego przemysłu nie będą molochoy kominów i zatrute wody. Powróci piękny pejzaż, a przemysł – dzięki doskonałości technicznej – przyoblecze się w kształt miniatury. Okręty! Jakież staroświeckie w formie. Jak pierwszy samochód, który był bryczką, tylko że silnik w nią wtłoczono. Statek przejdzie swoją rewolucję. Może zmieni kształt, może zejdzie pod wodę...

Myślę też, że w ciągu tych kilkudziesięciu lat posunie się dalej naprzód proces formowania nowego człowieka. Nie spodziewam się nudnego nieba szczęśliwości. I nie chciałbym życia bezkonfliktowego. Człowiek się nie rozwija, gdy nie walczy, gdy nie jest zaangażowany. Wierzę jednak, że czasy, o których mówimy, przyniosą człowiekowi walkę o wartości wyższe. Uwolnimy się od borykania z typowymi dzisiaj kłopotami i plagami, energię skoncentrujemy w strefach działania intelektualnego, artystycznego, społecznego...”⁸³.

[red.]

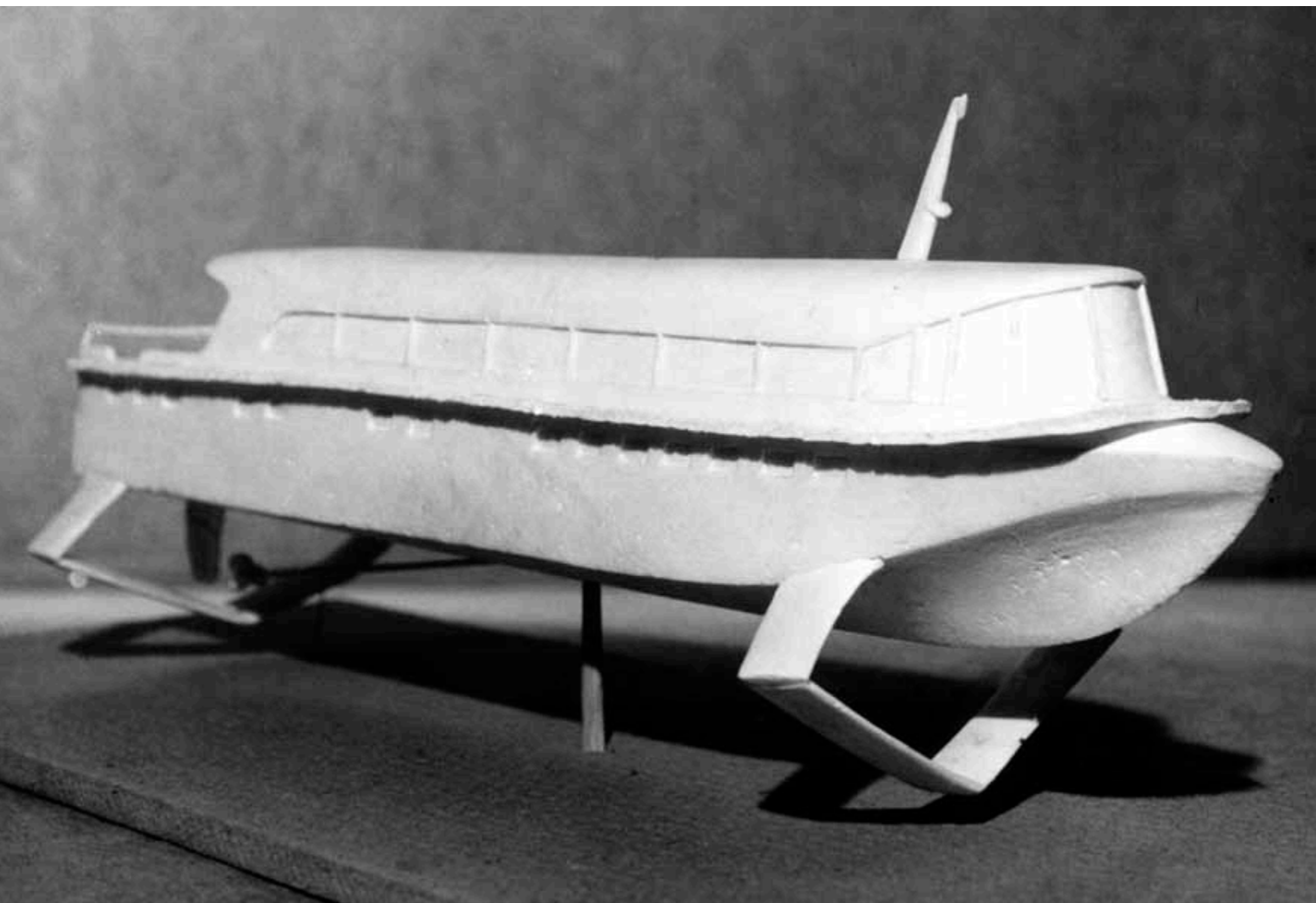
Wszystkie zamieszczone w tekście ilustracje pochodzą z opracowanego przez autorkę wirtualnego „Muzeum Adama Haupta”.

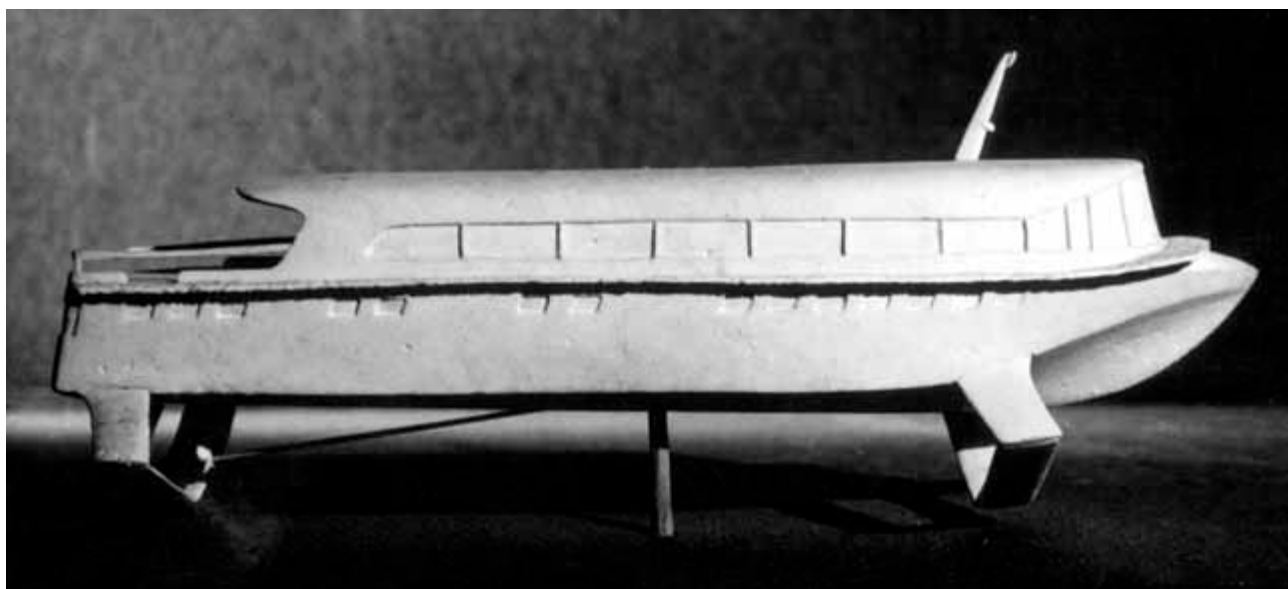
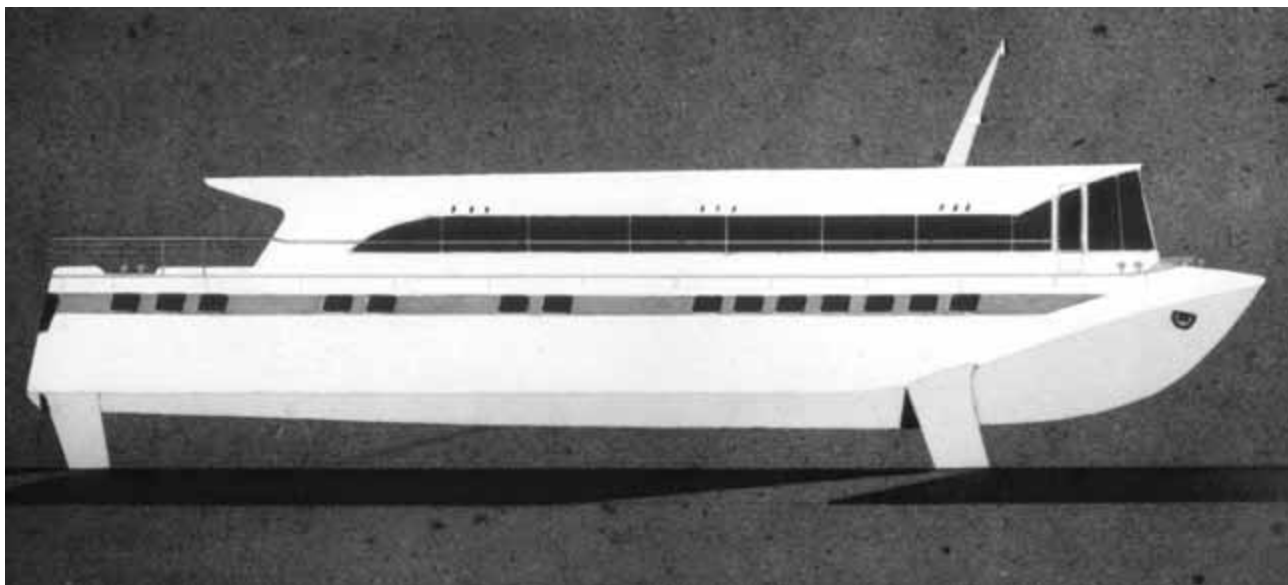
Muzeum dostępne jest pod adresem internetowym: ekultura.asp.gda.pl/k/muzeum/

83 Adam Haupt Rektor PWSSP w Gdańsku doc. Adam Haupt, „Panorama Północy”, rok IX, nr 26 (413), 27.06.1965.

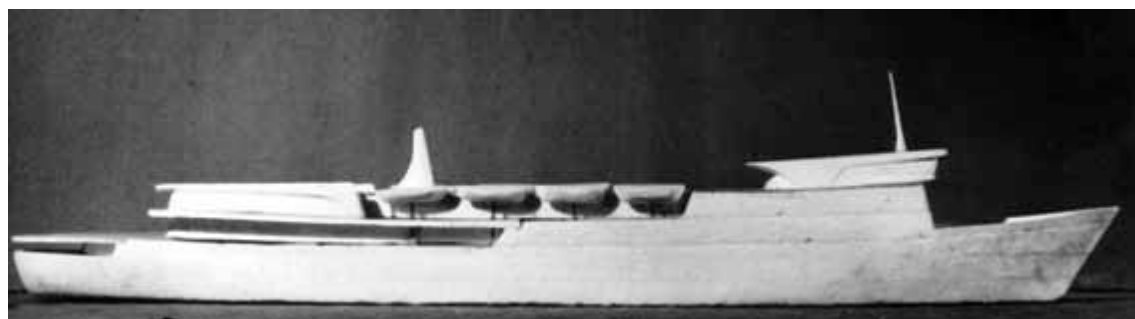
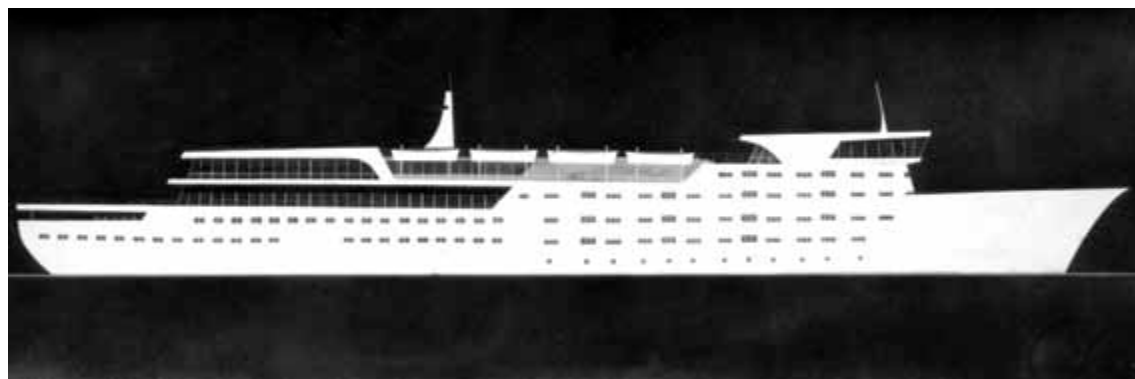
prace studenckie i projekty dyplomowe

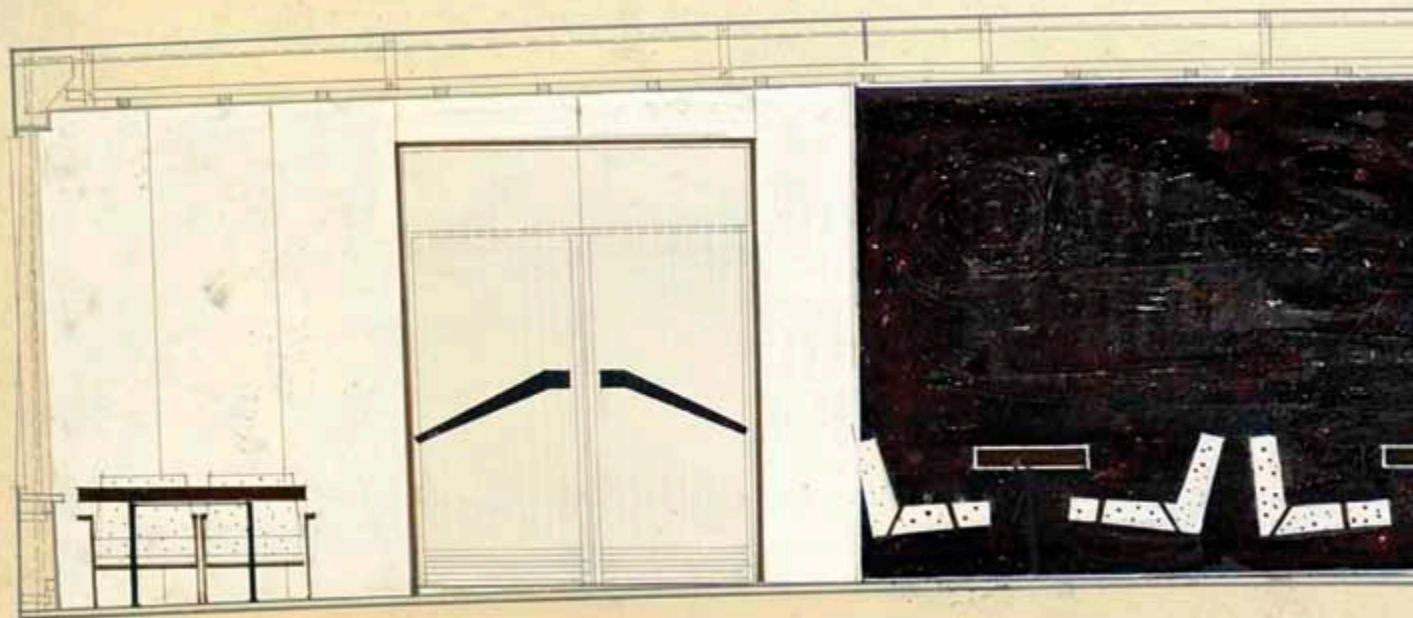
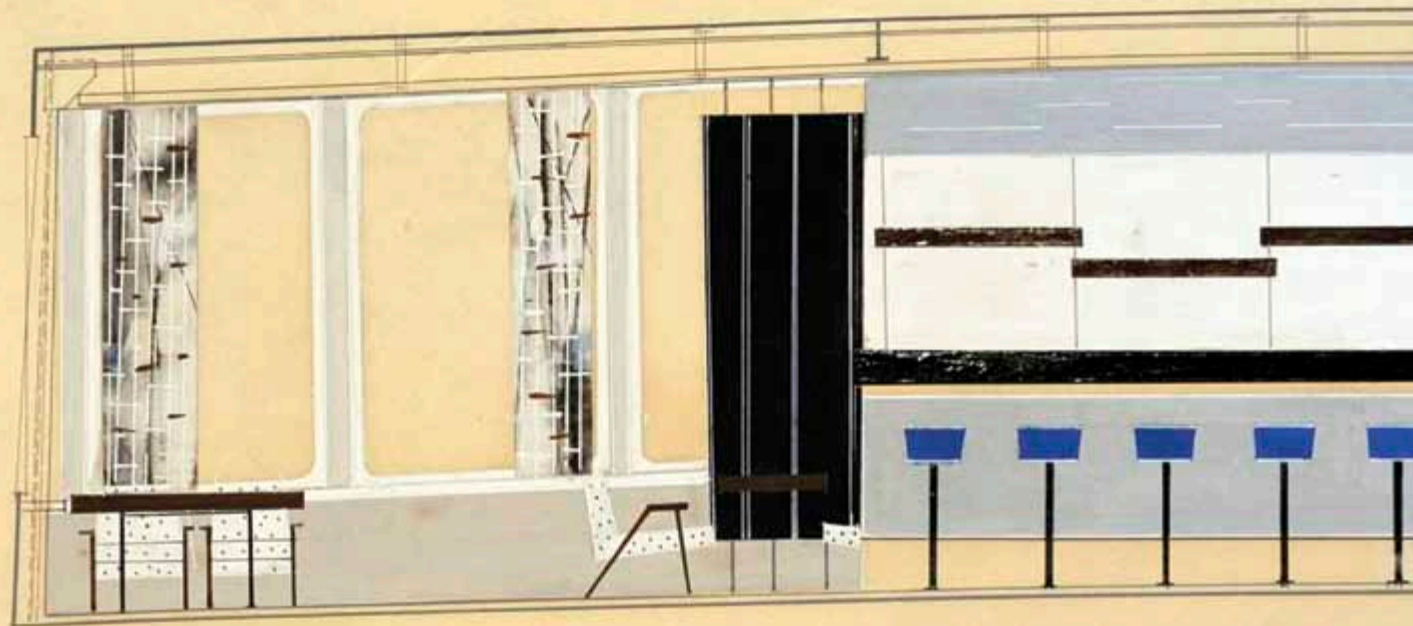
1963-1999



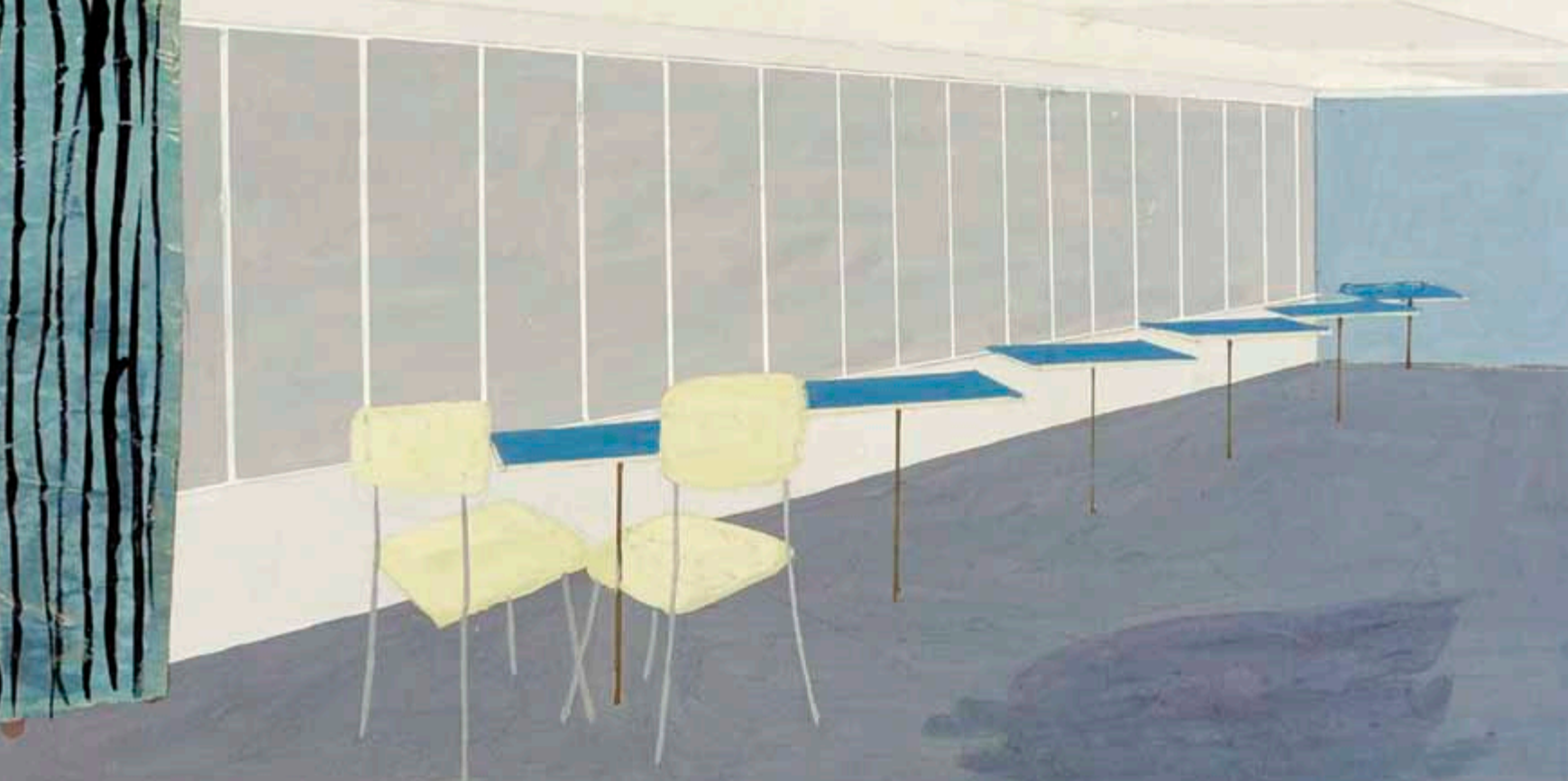


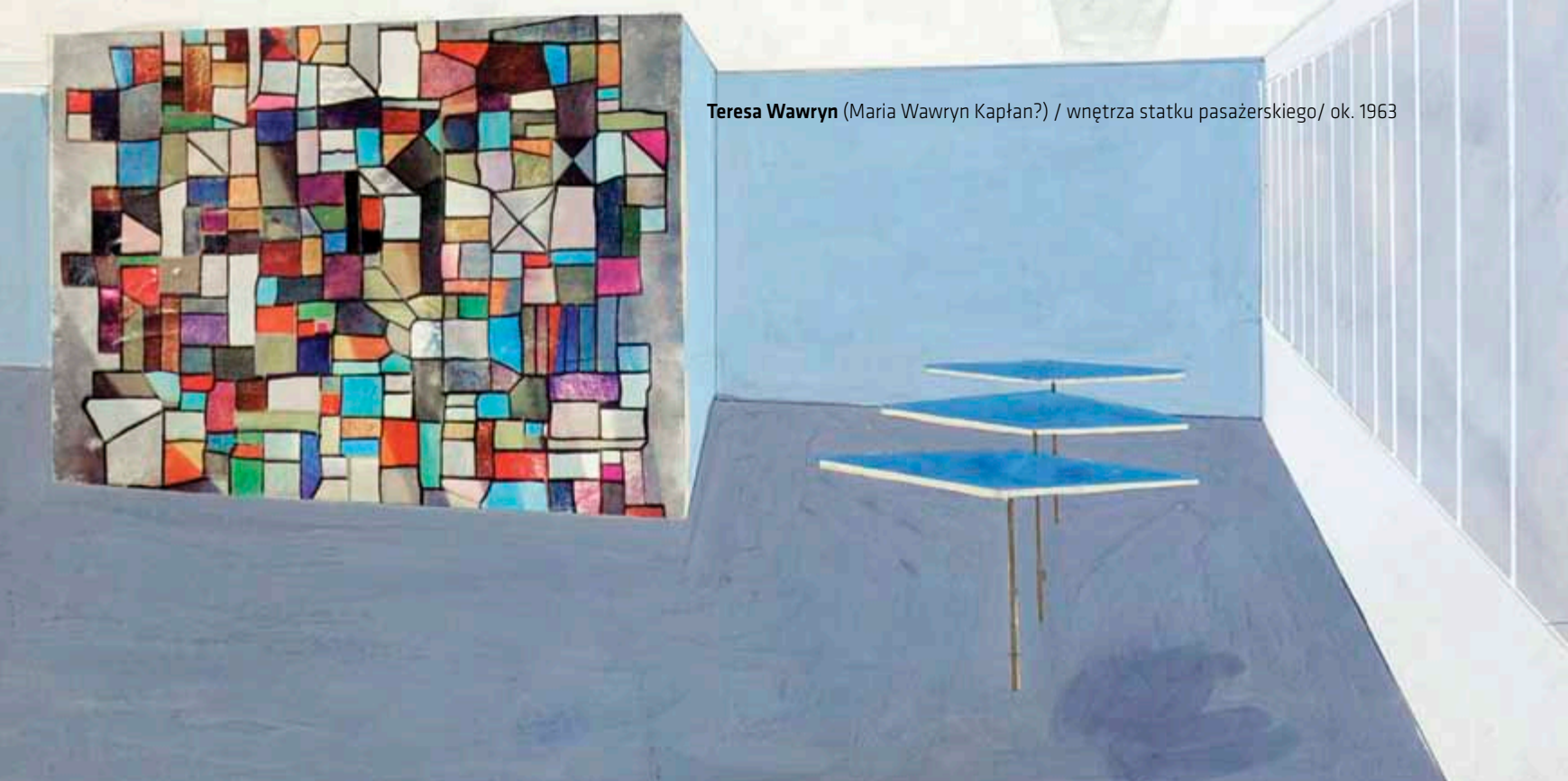






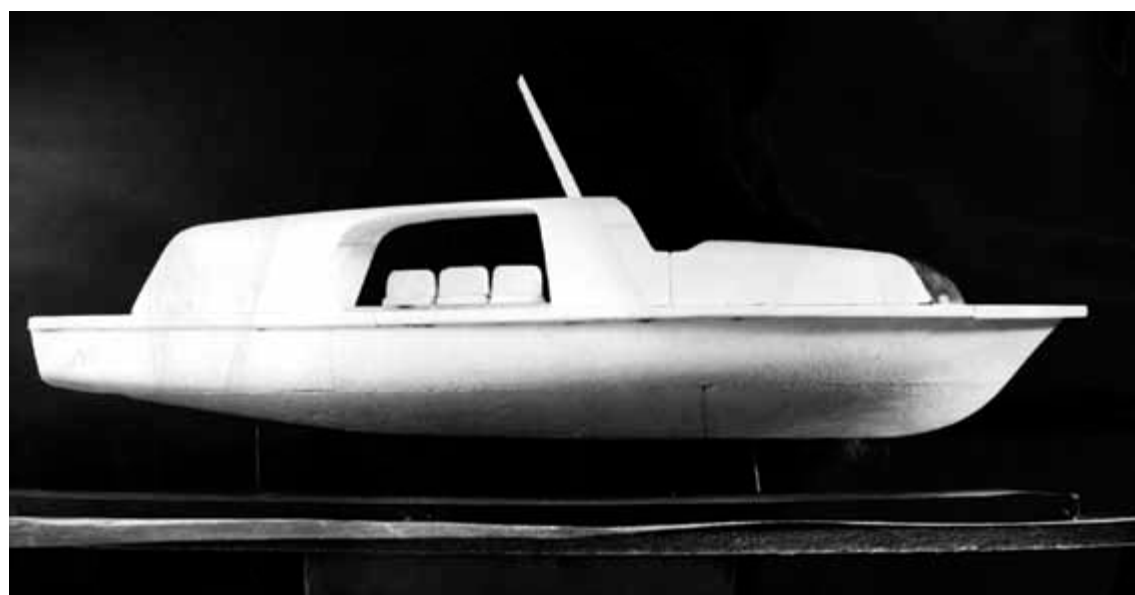
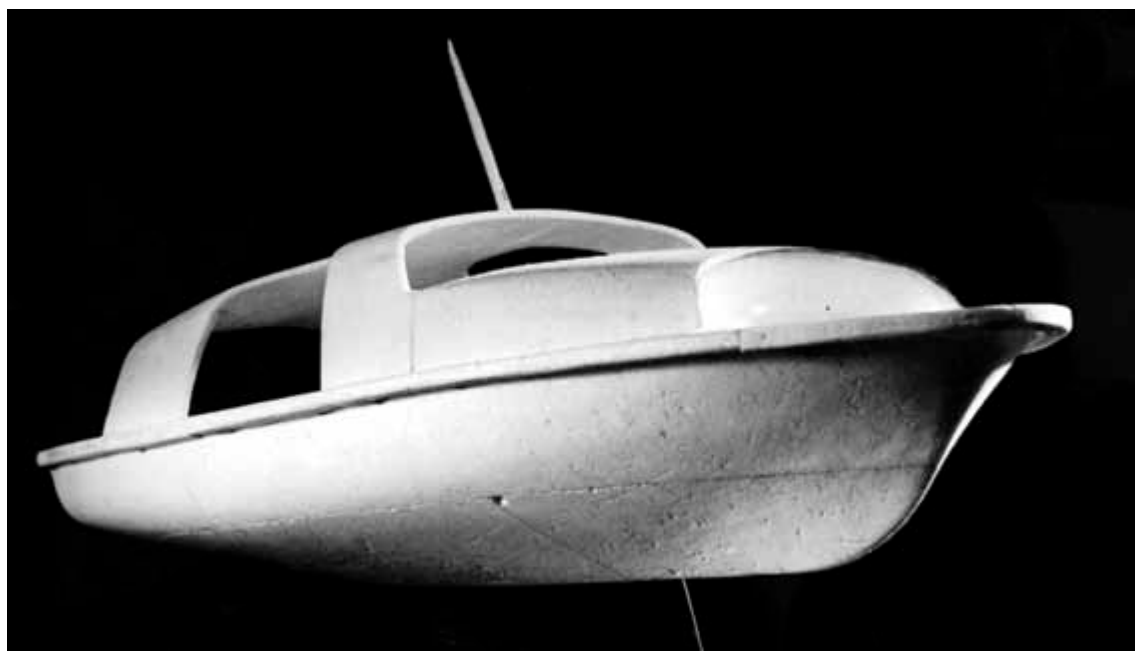


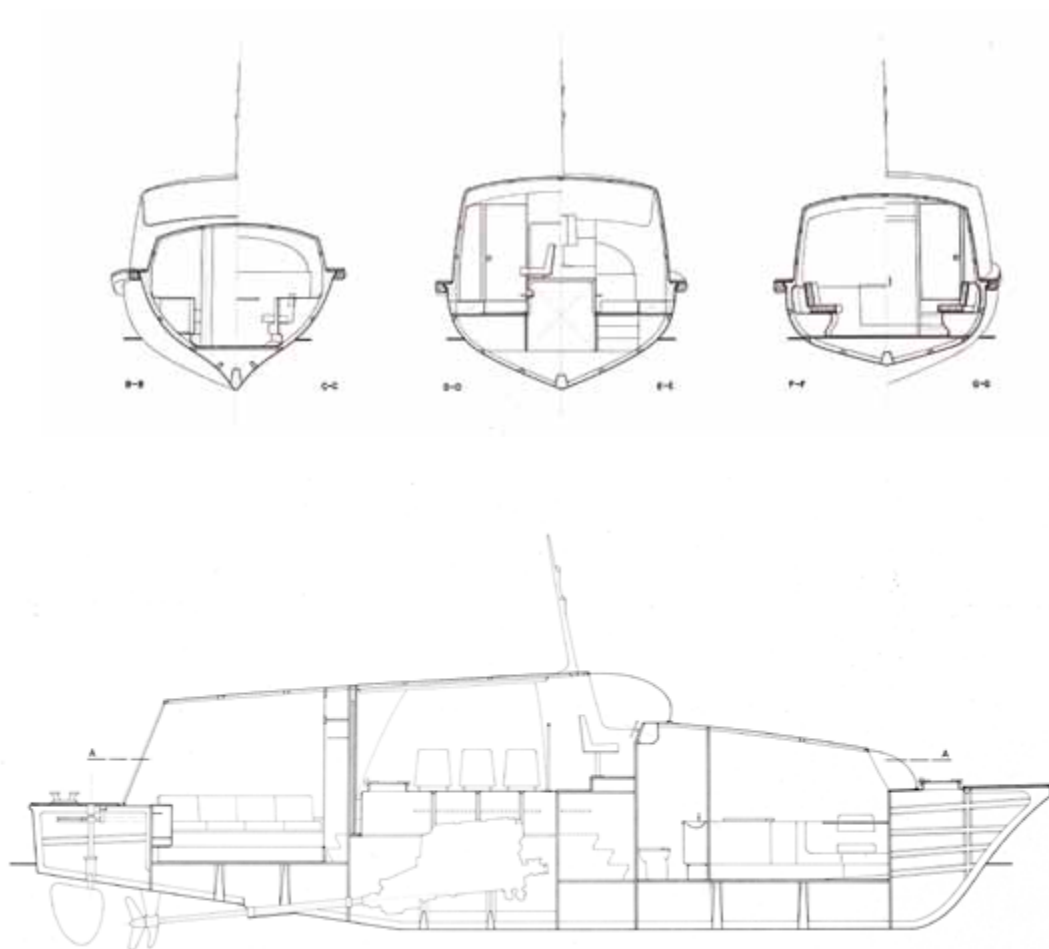


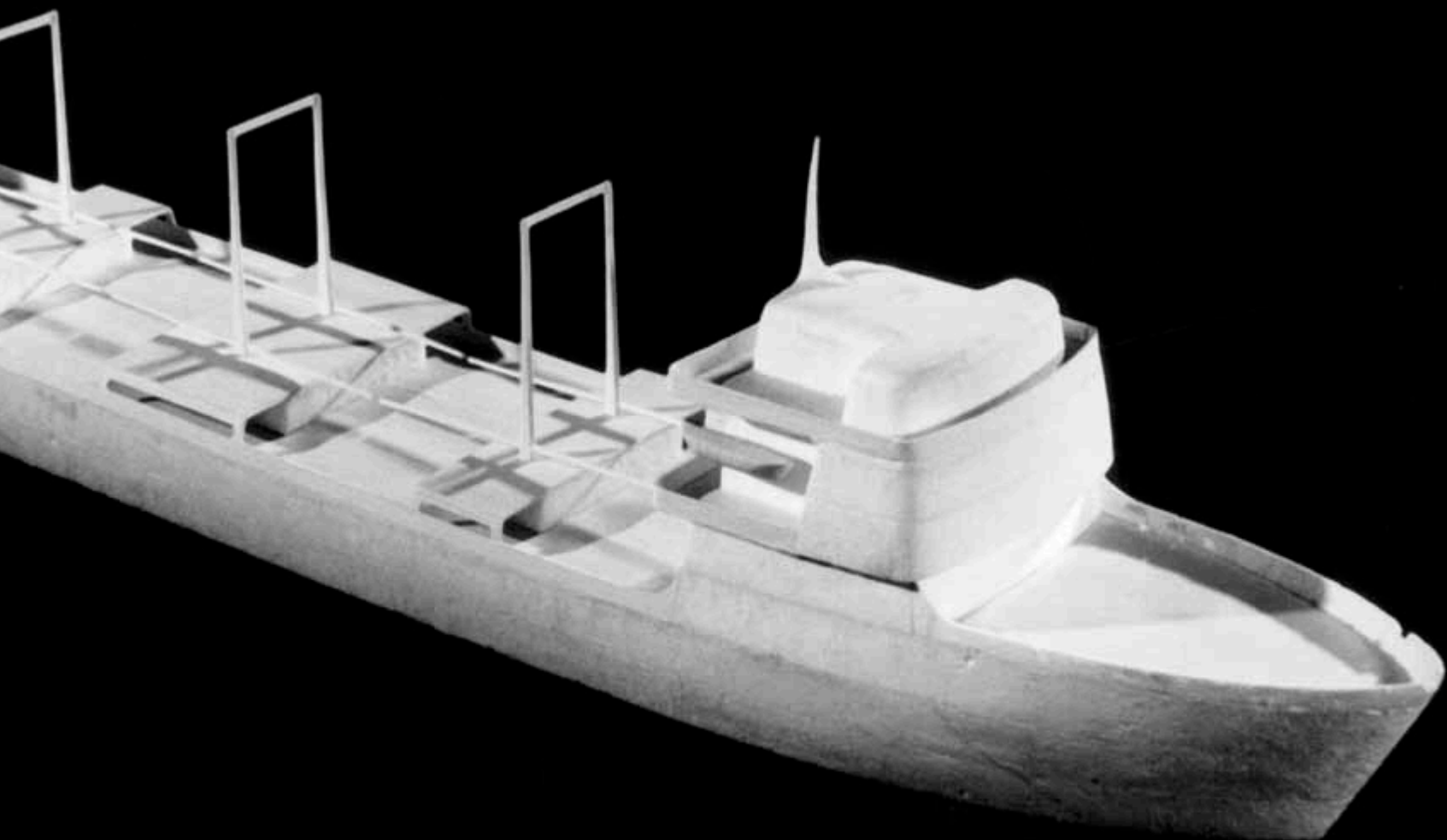
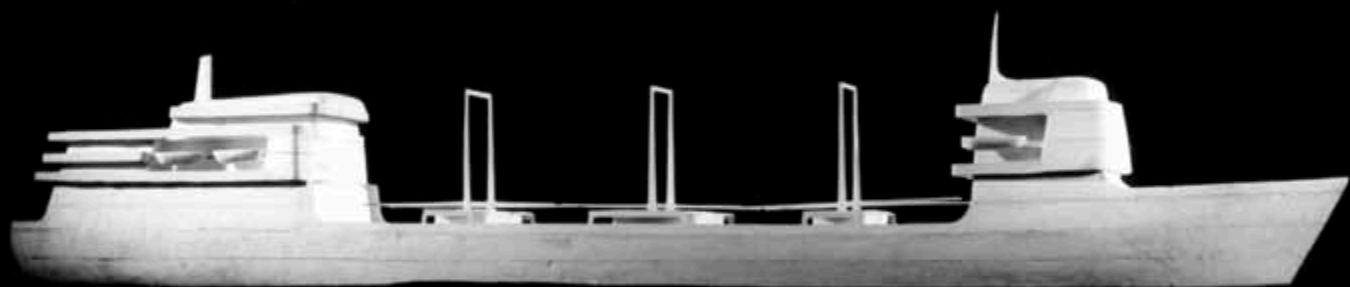


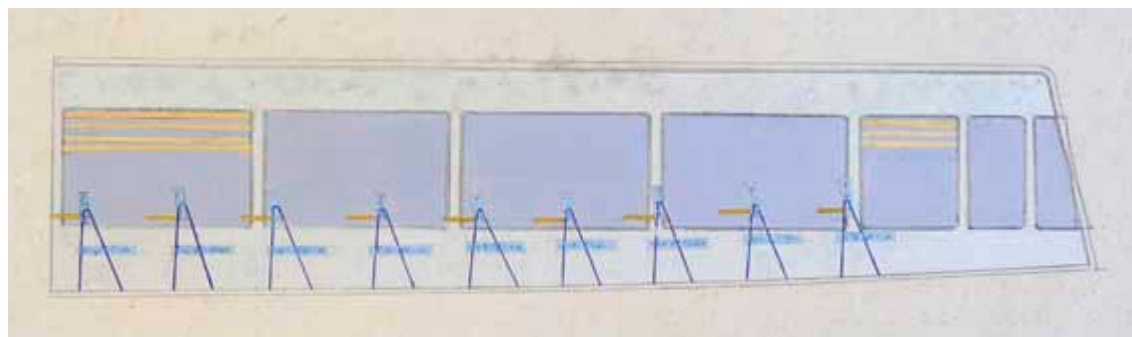
Teresa Wawryn (Maria Wawryn Kapłan?) / wnętrza statku pasażerskiego/ ok. 1963

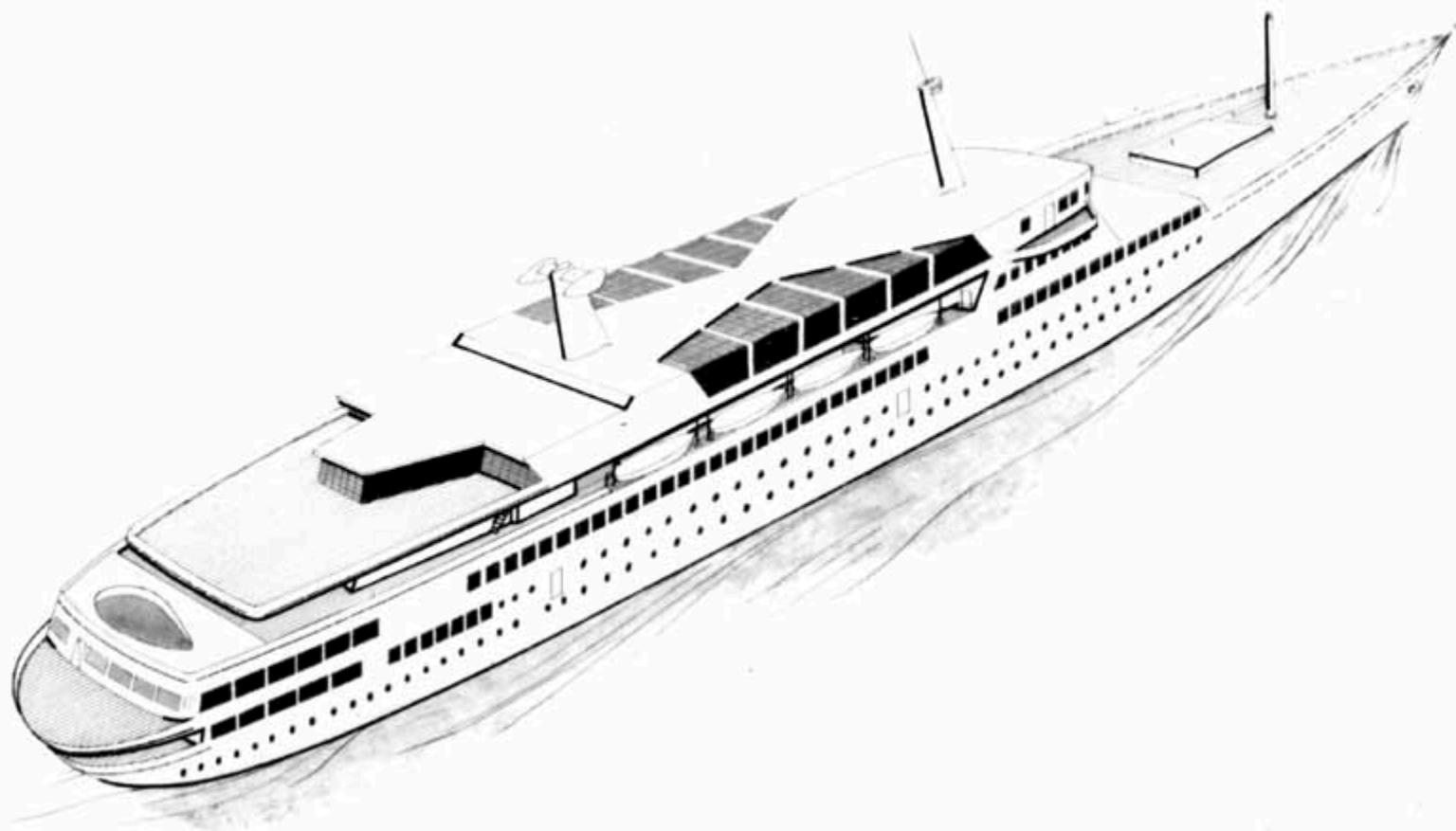


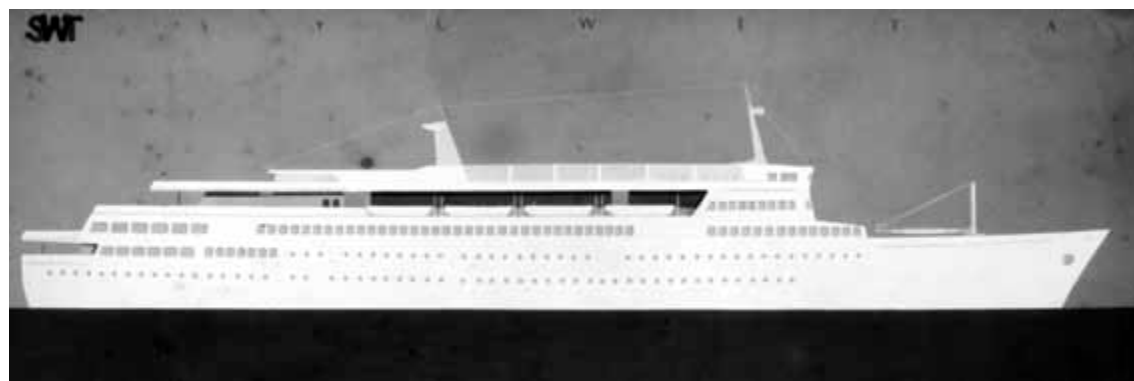


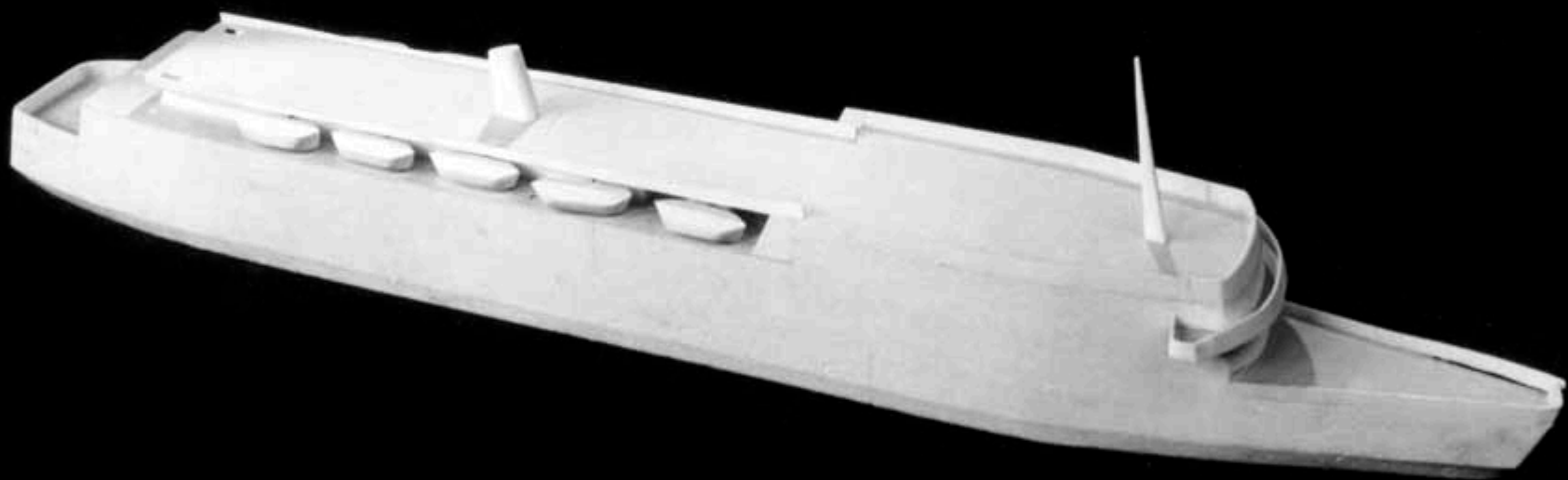
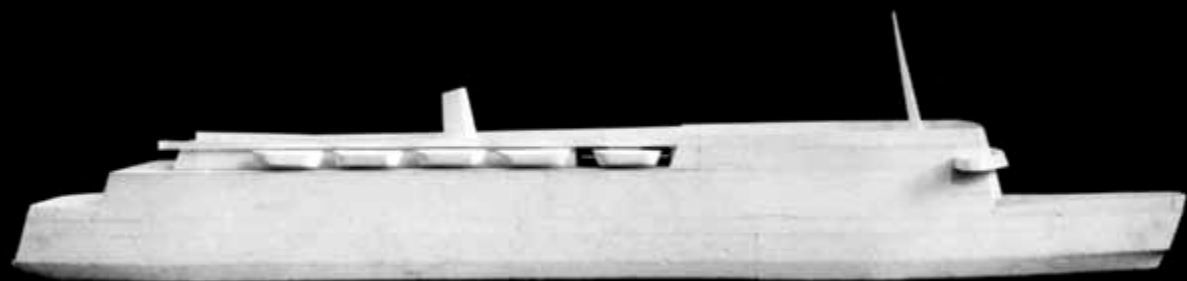


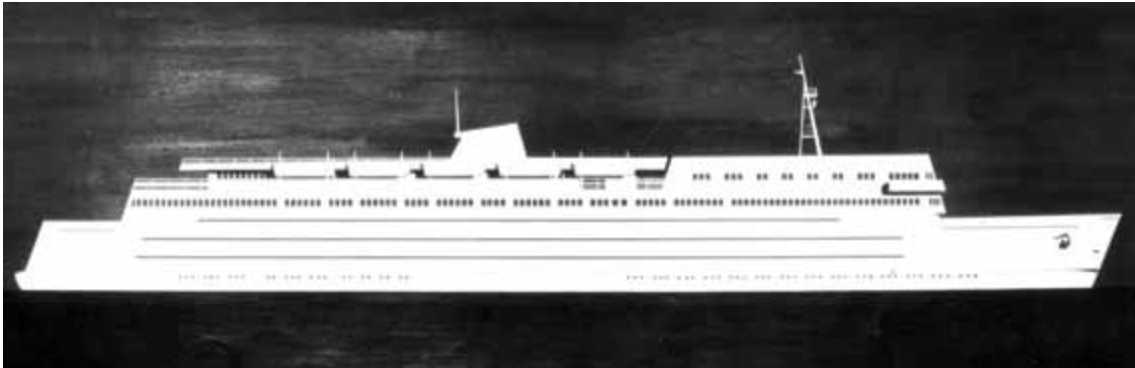


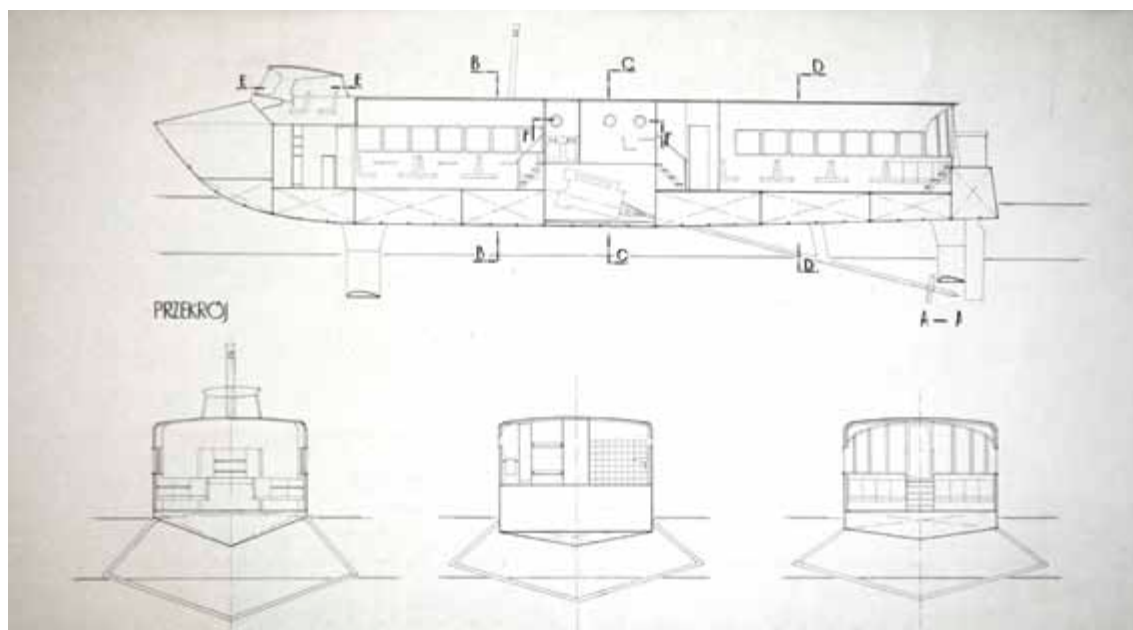
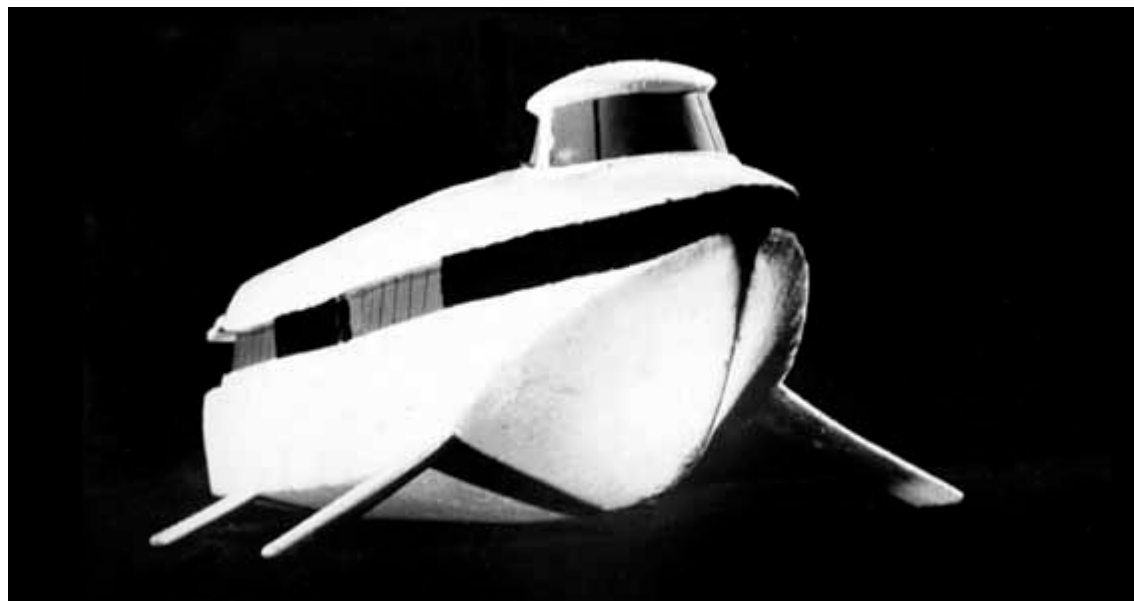


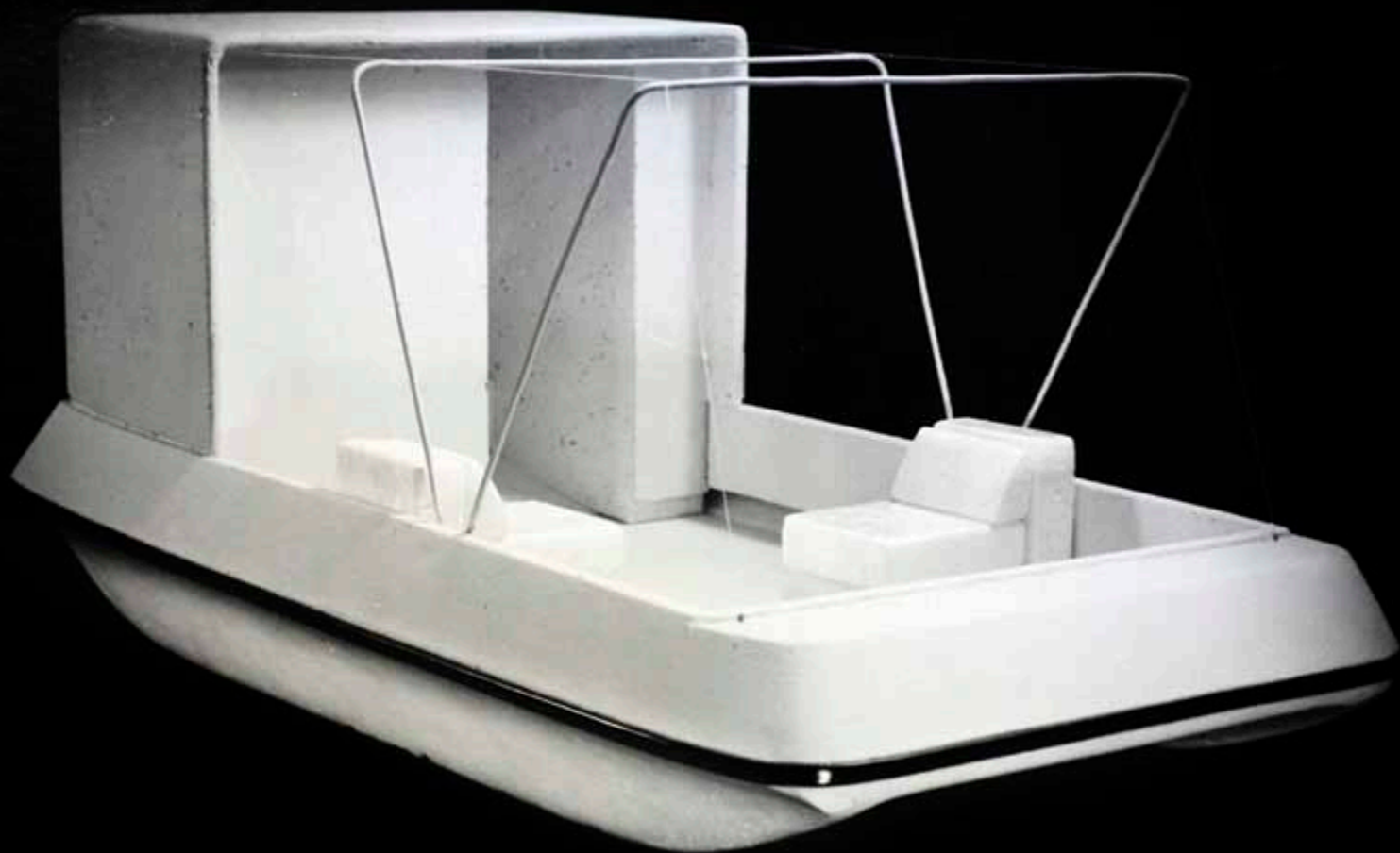




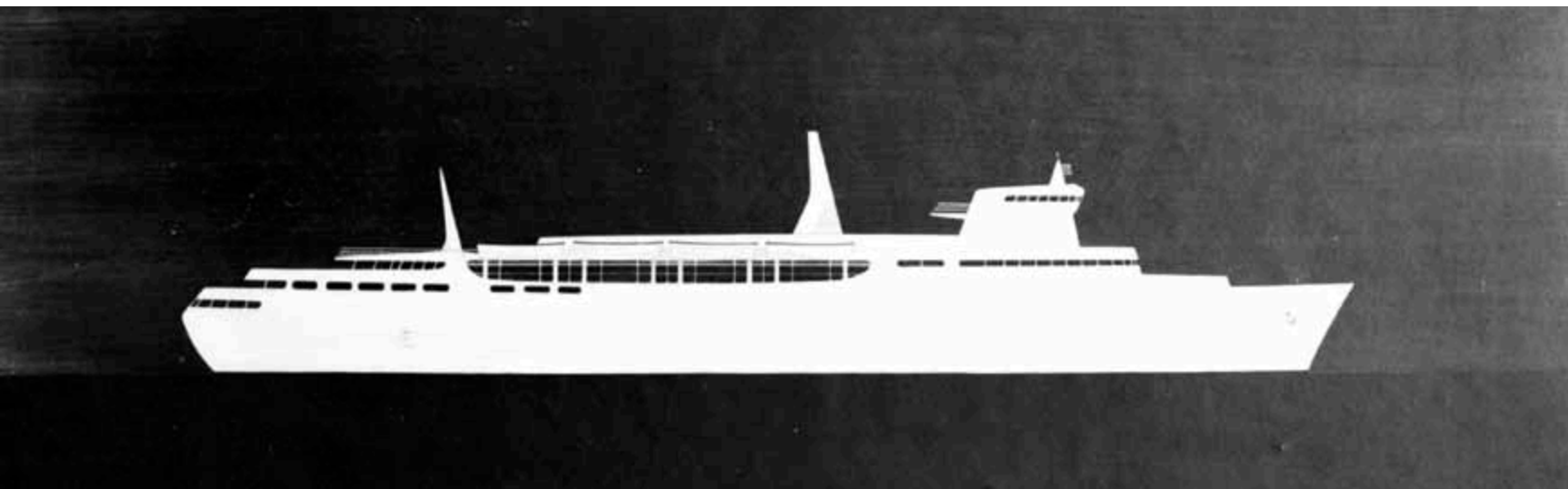


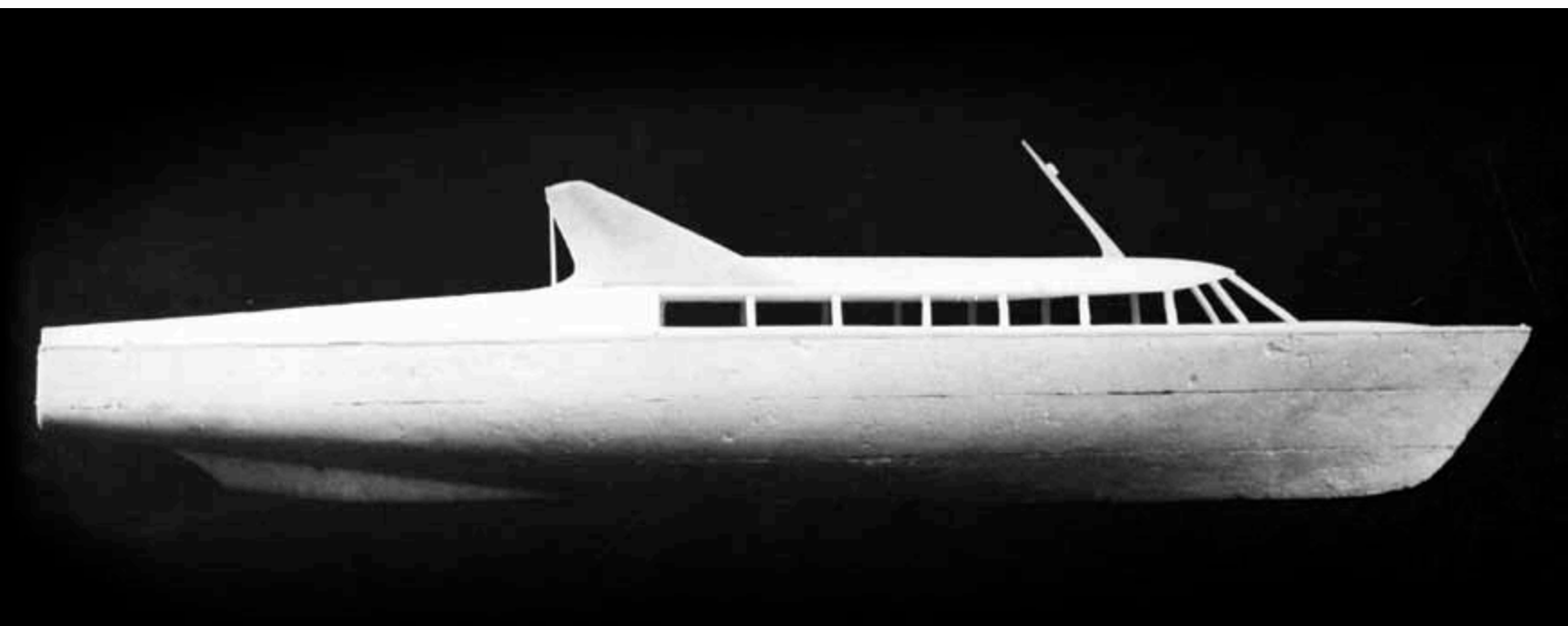




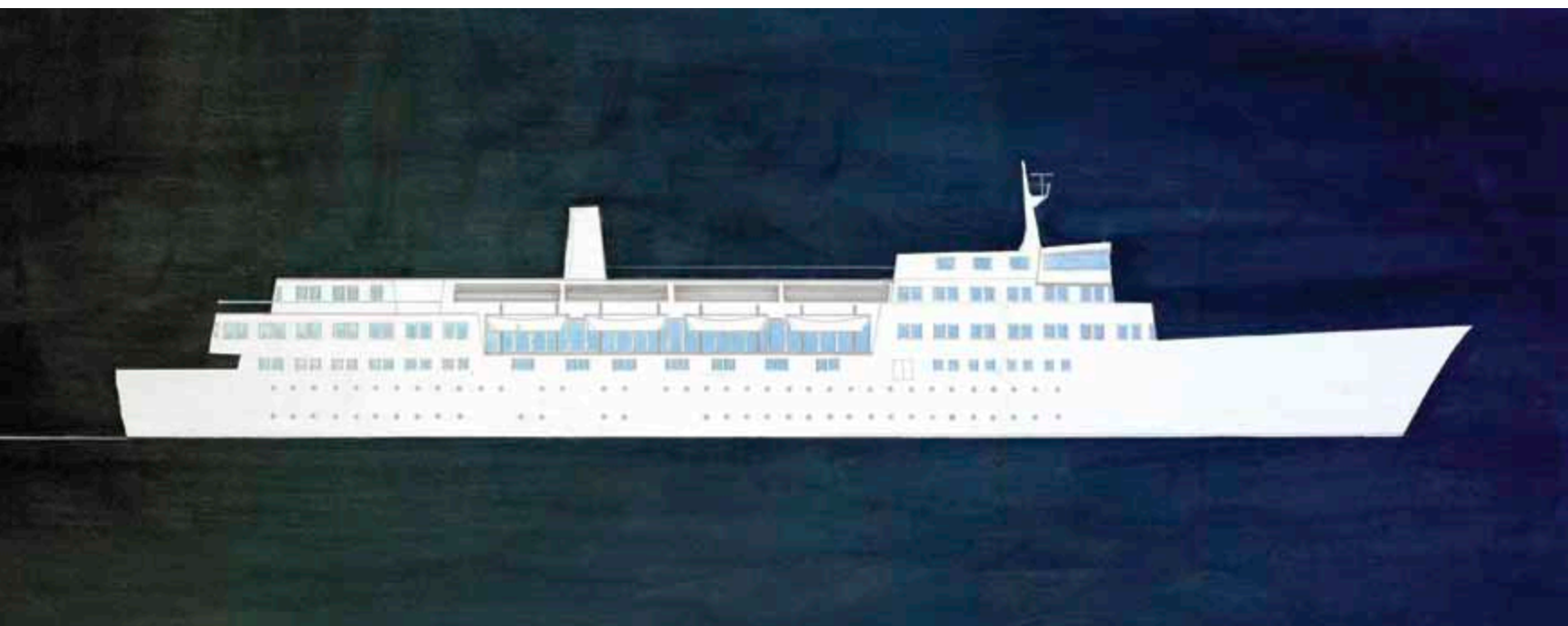


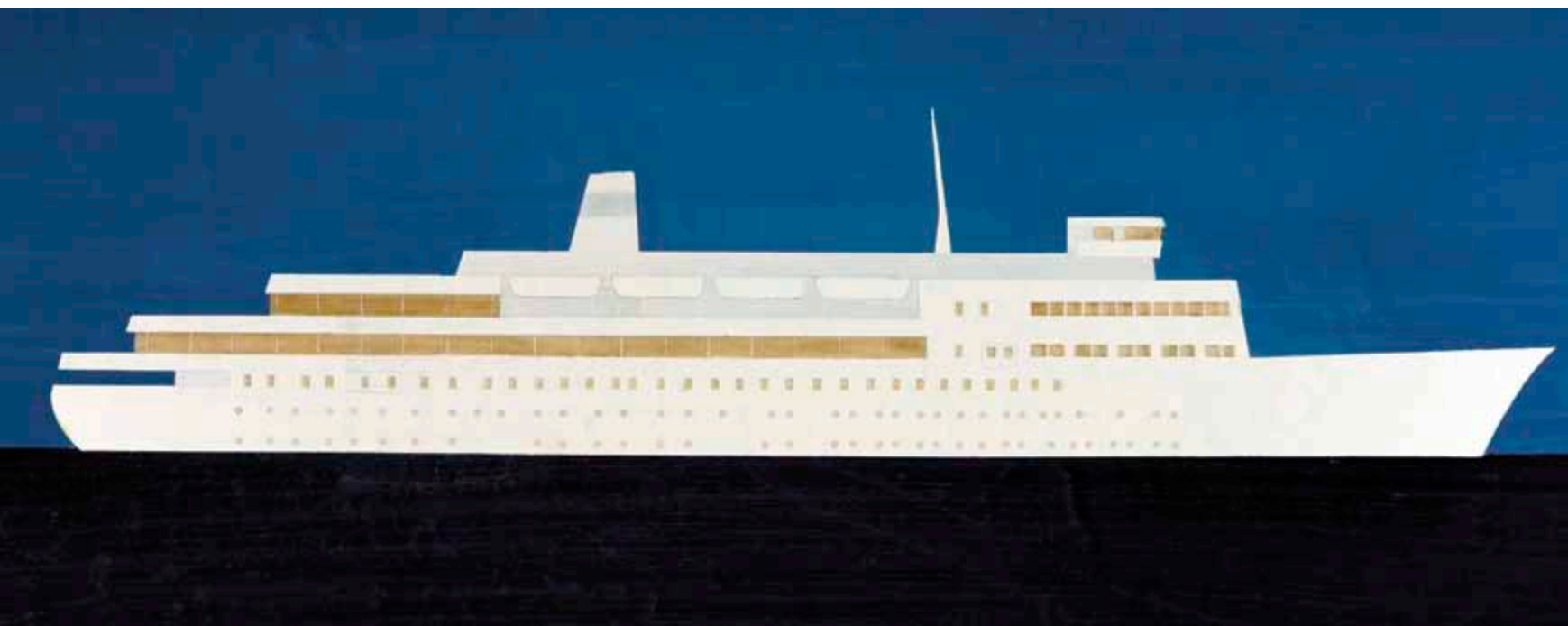


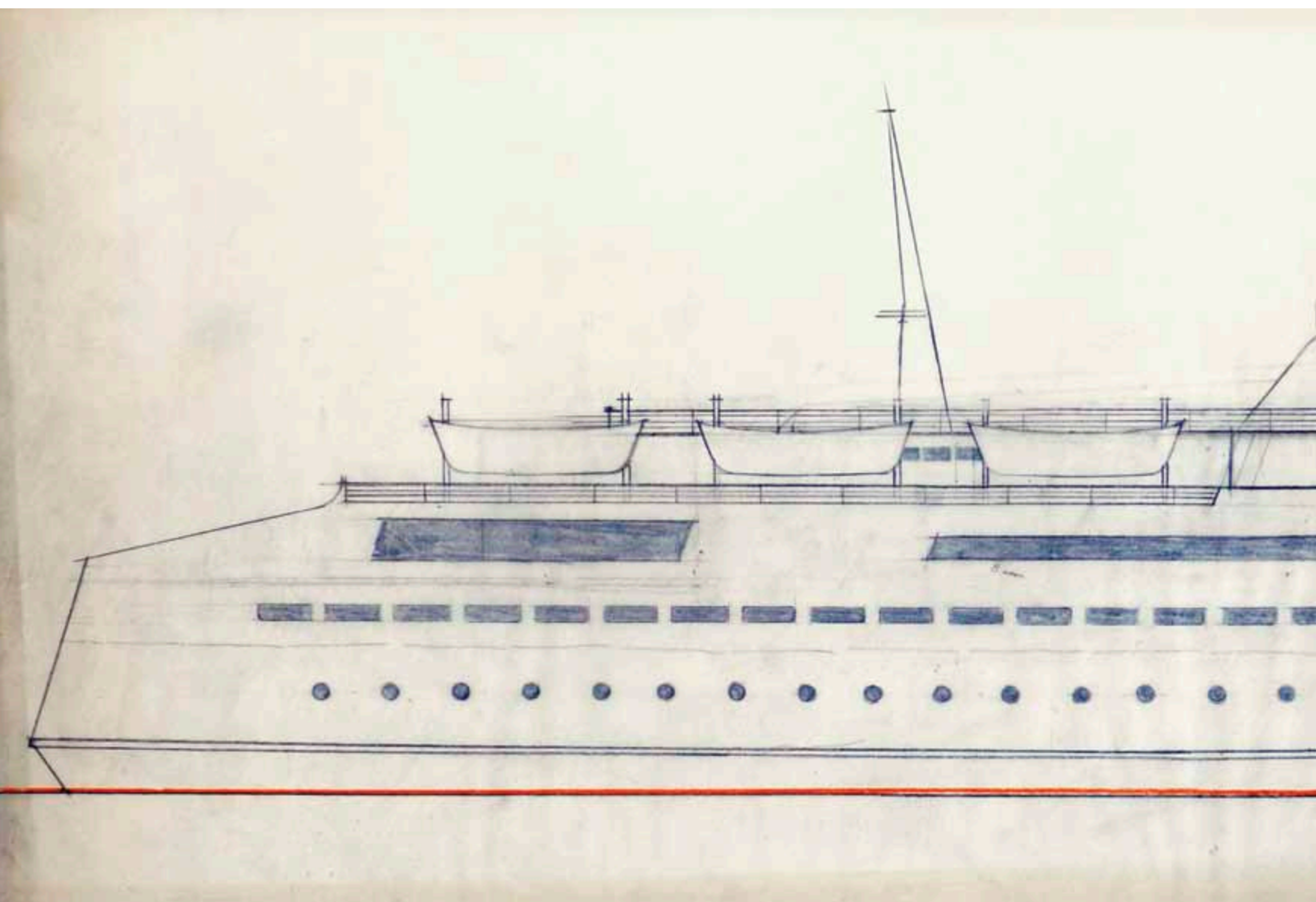


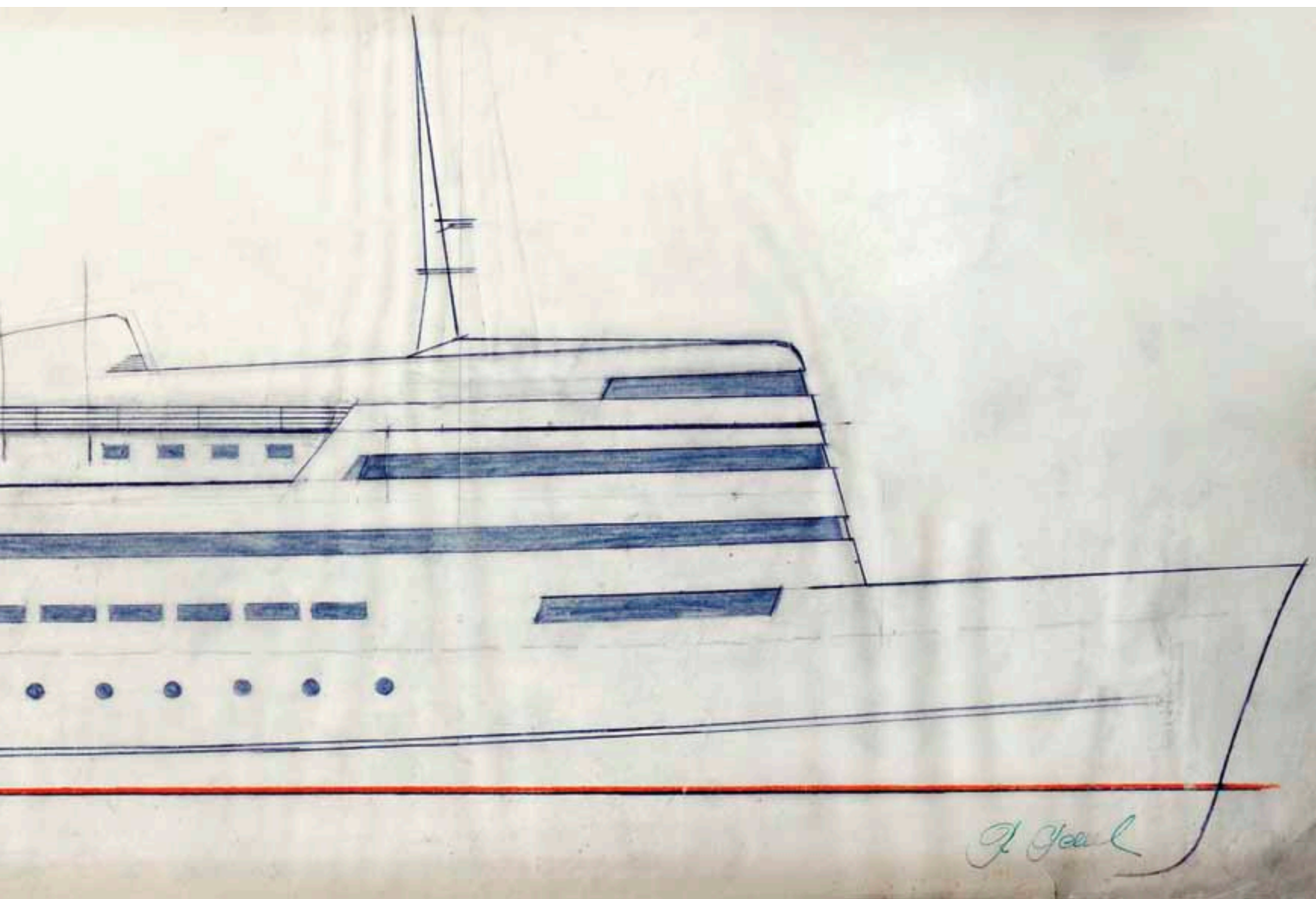


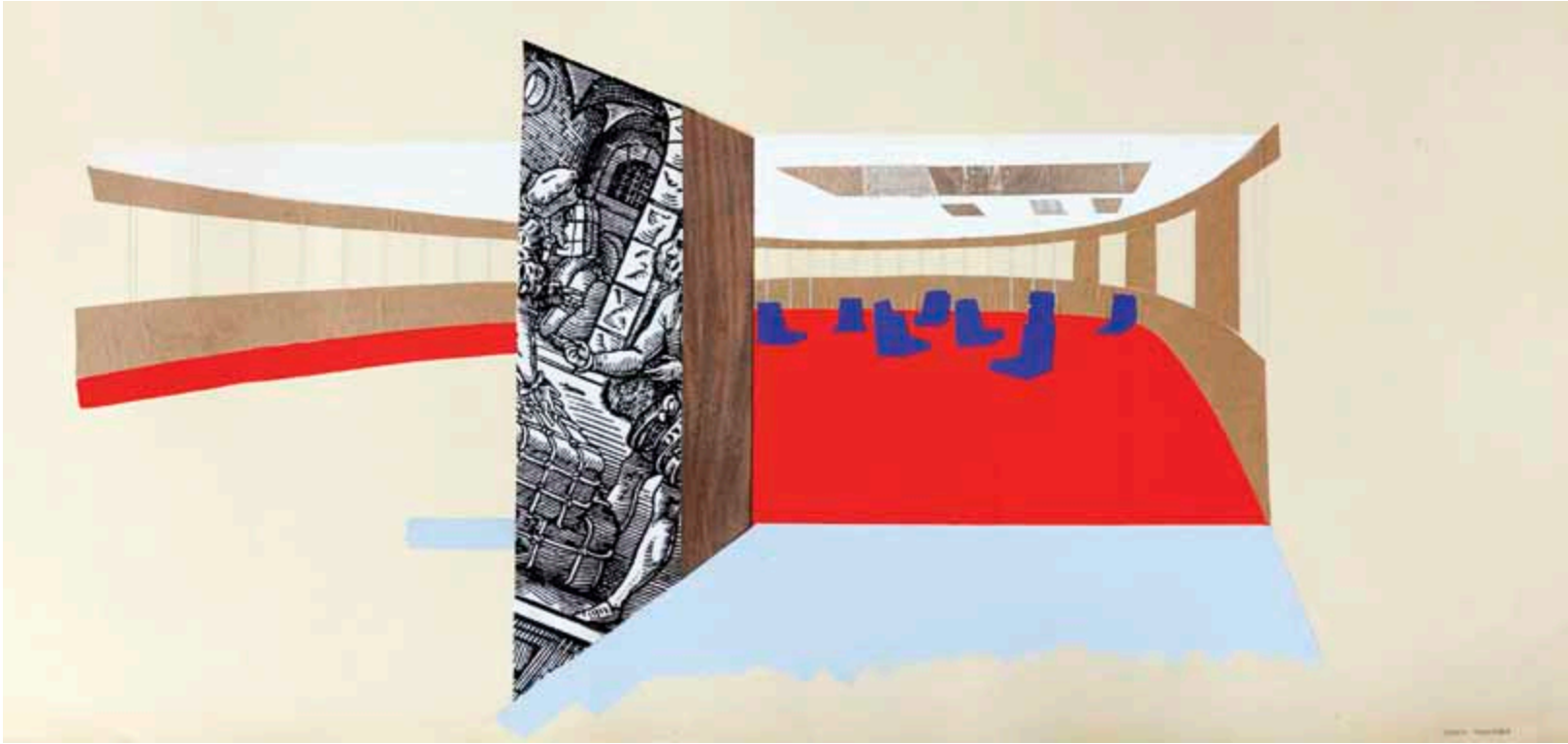




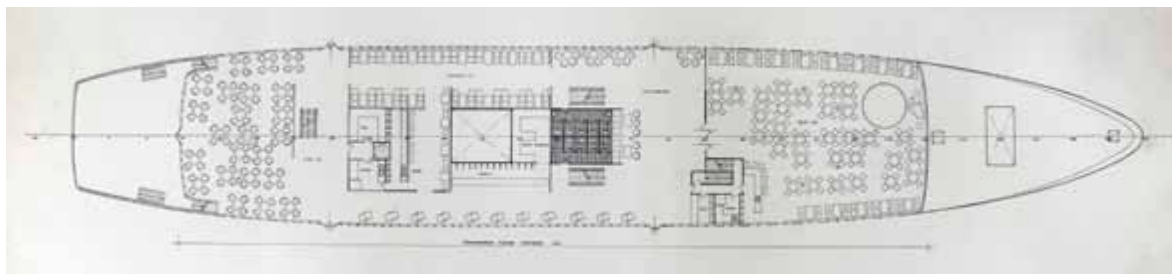
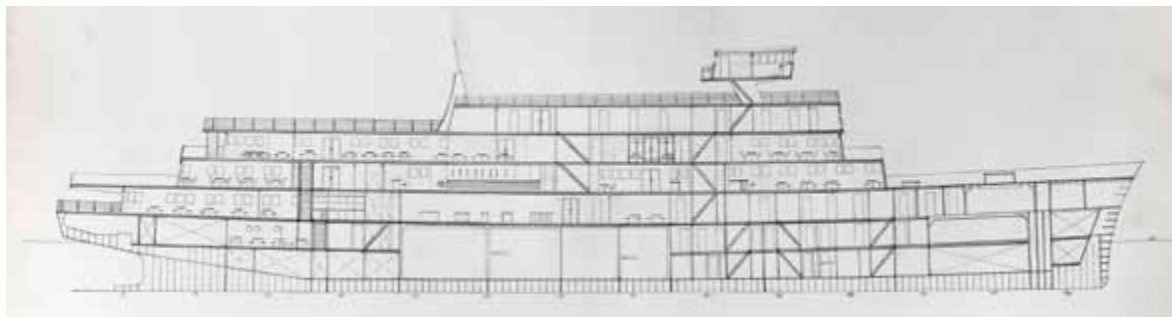
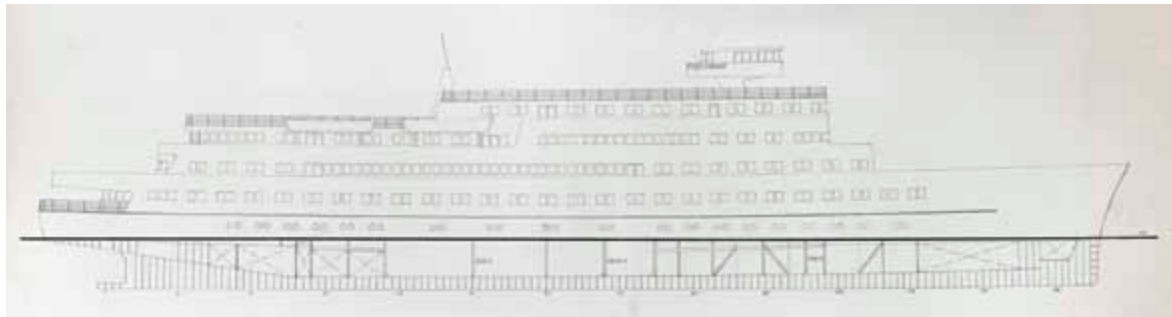


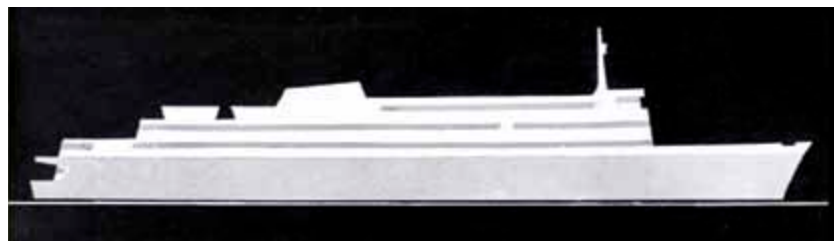
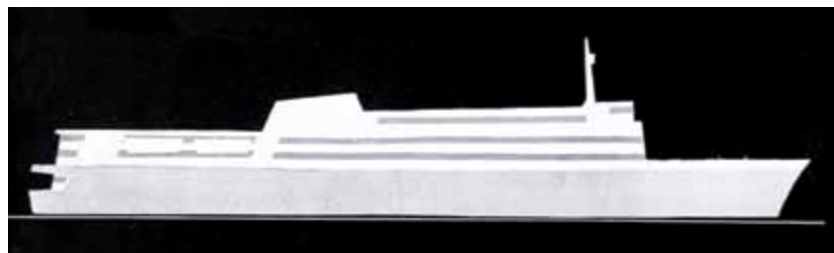
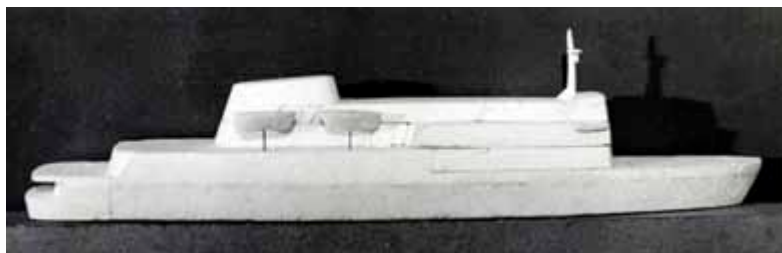
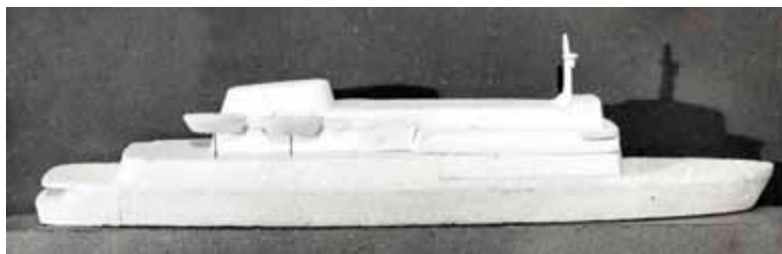
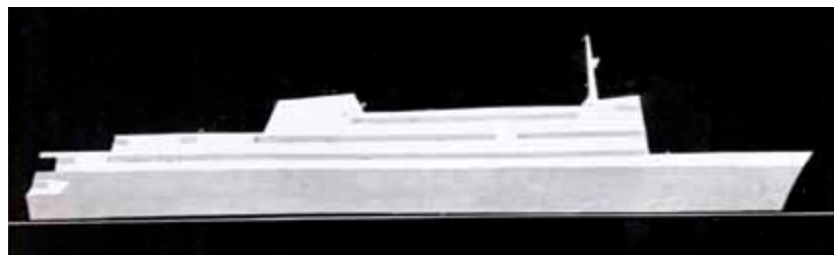


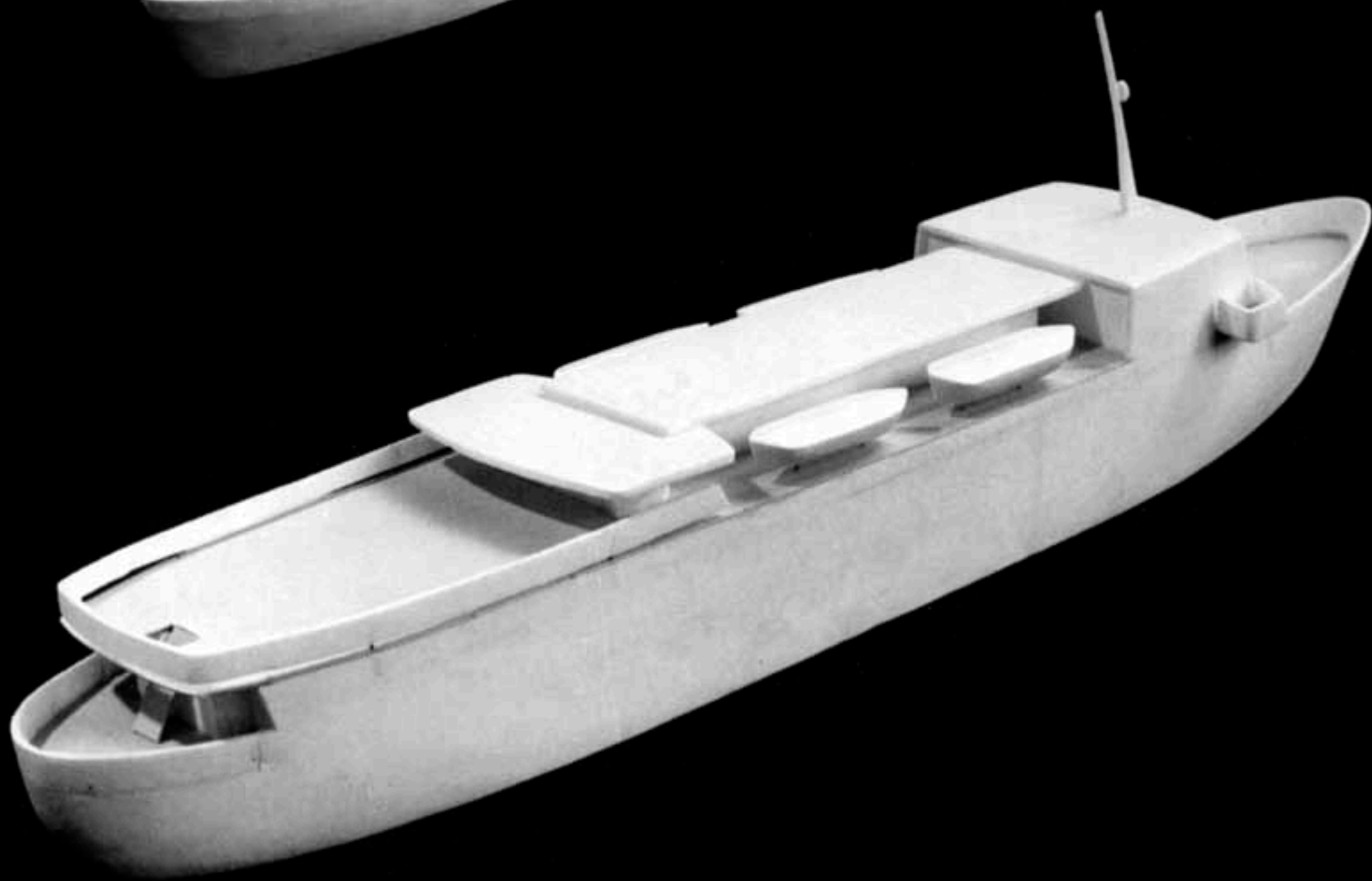
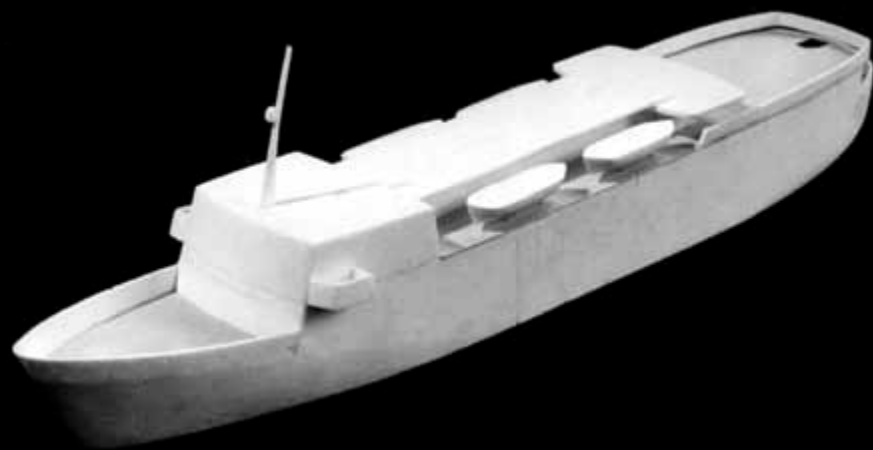


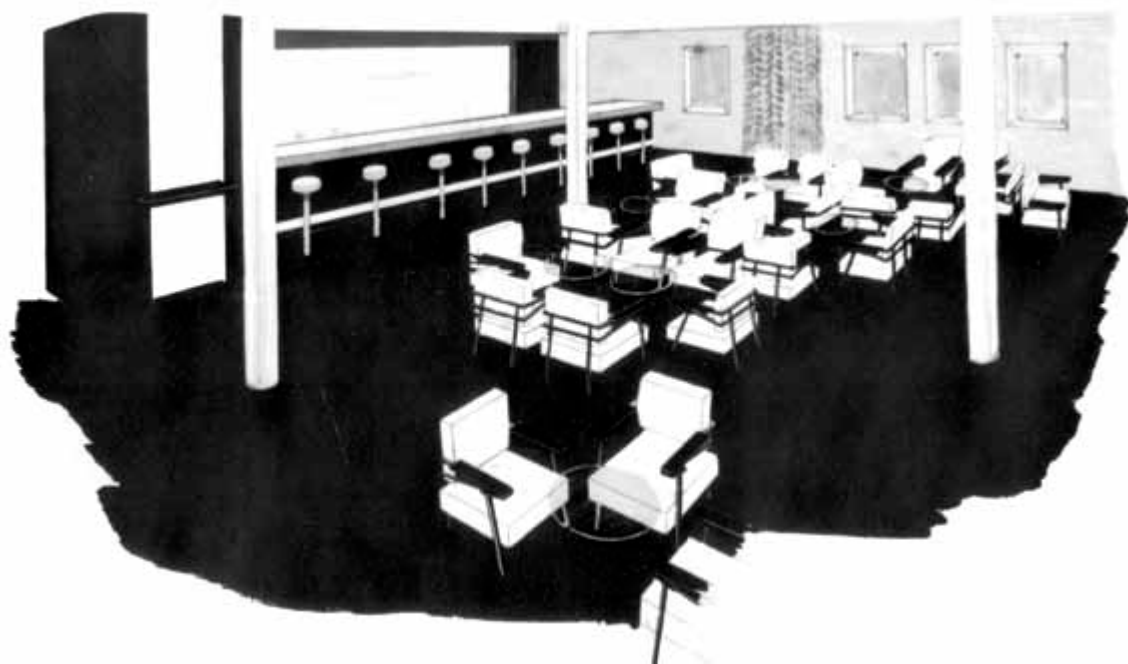


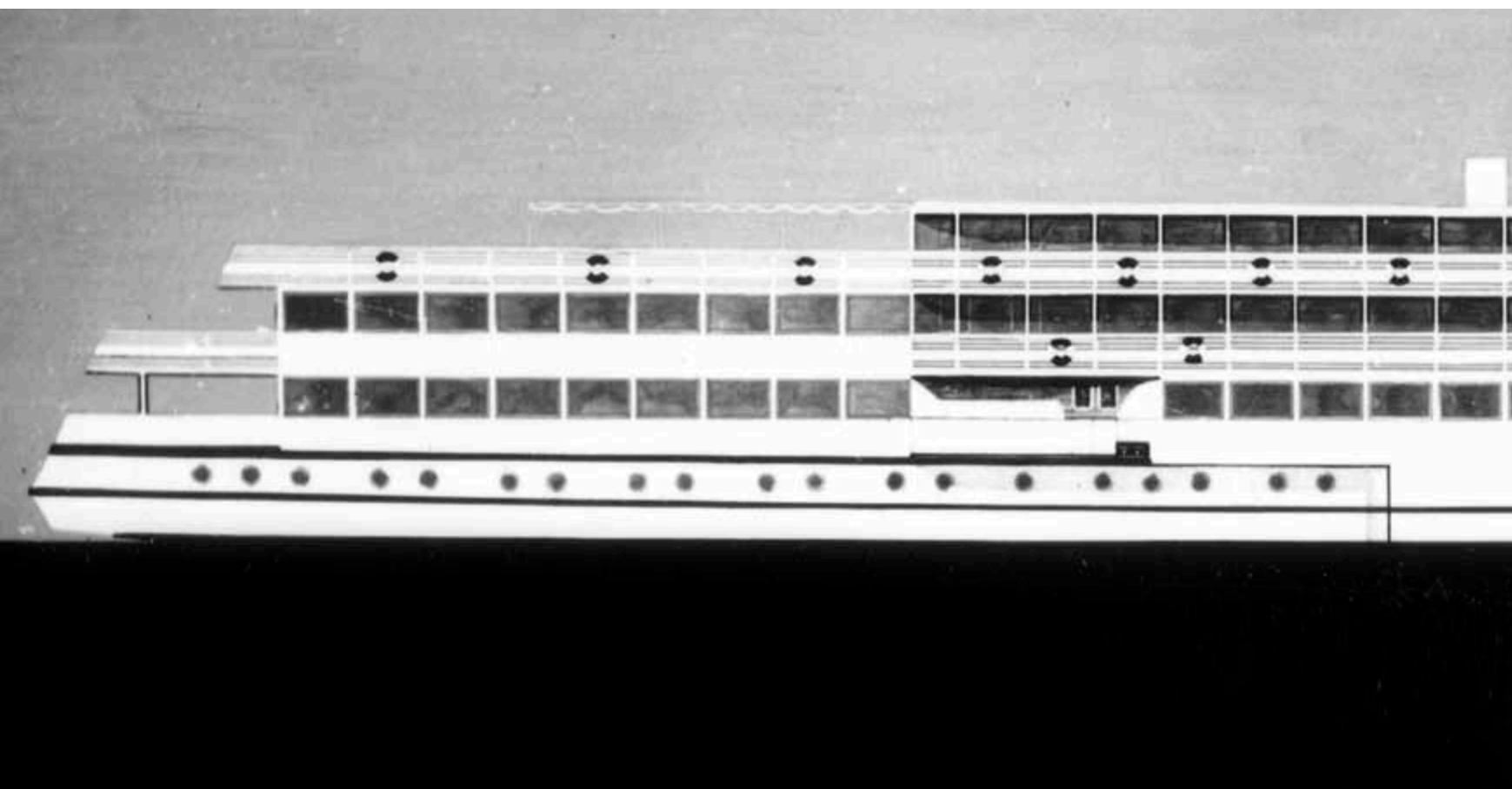


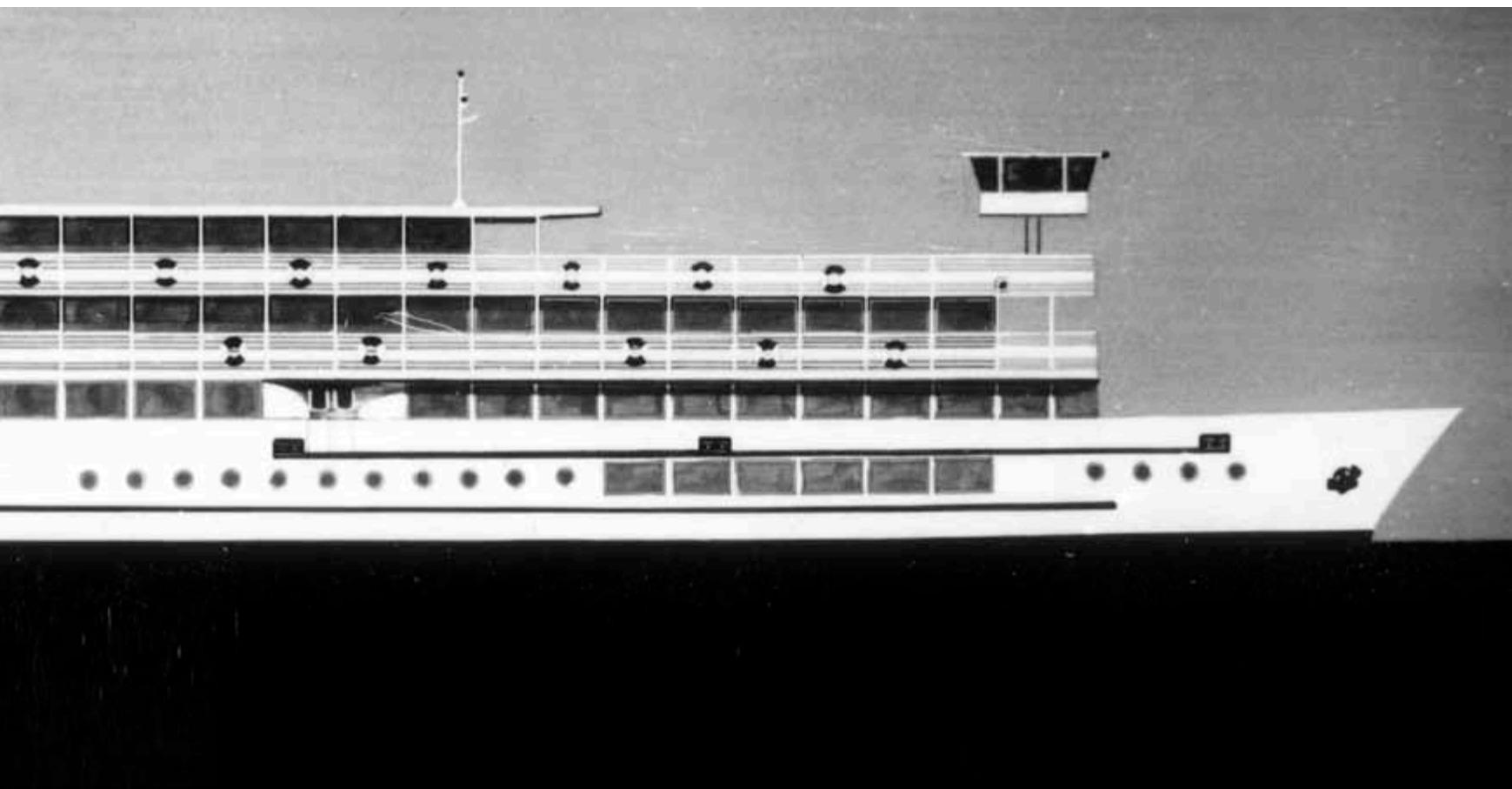




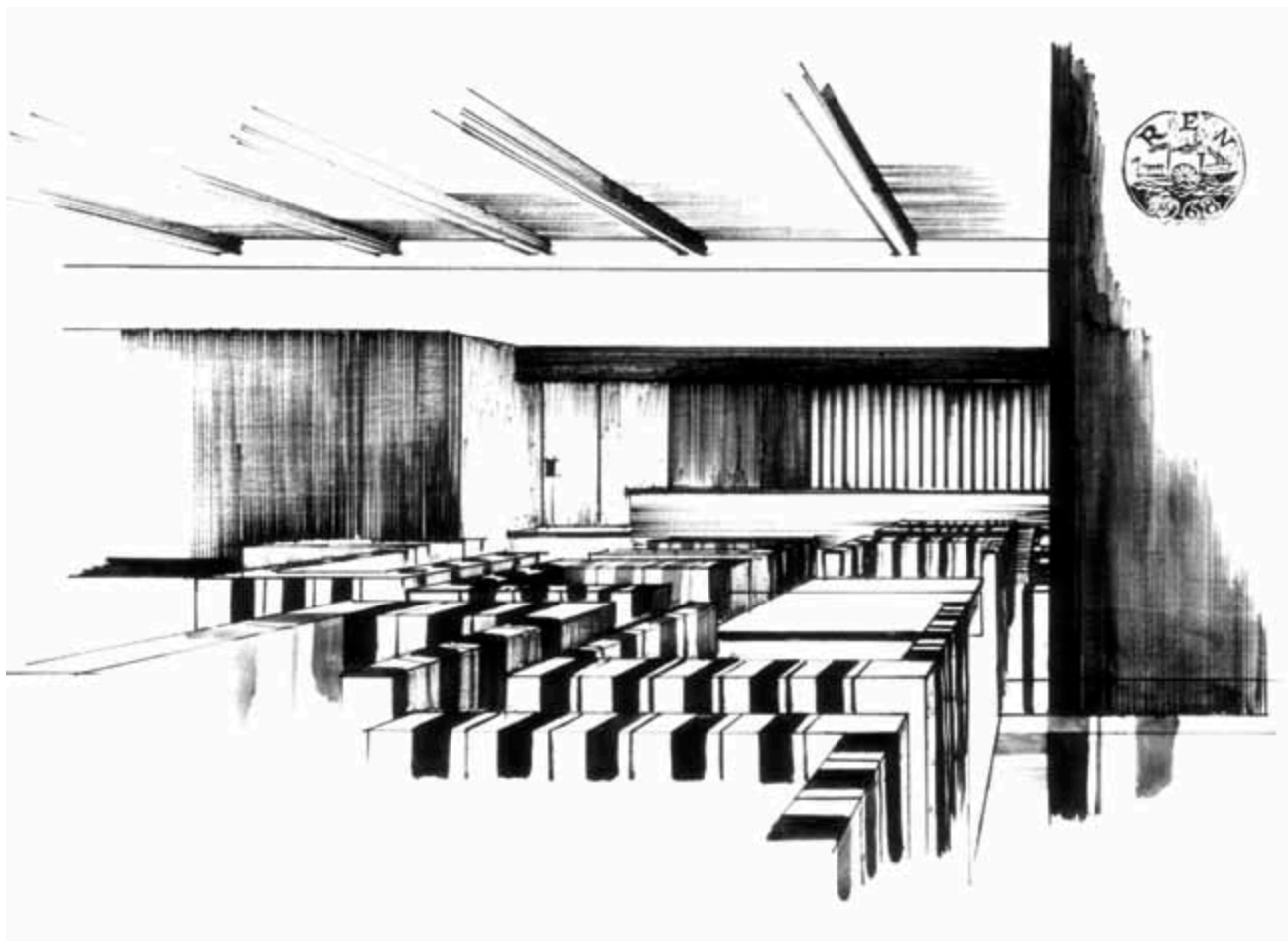


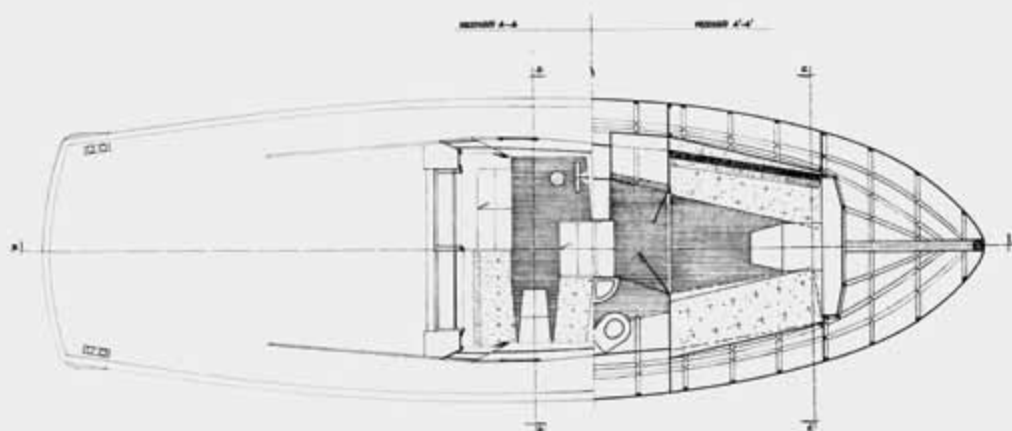
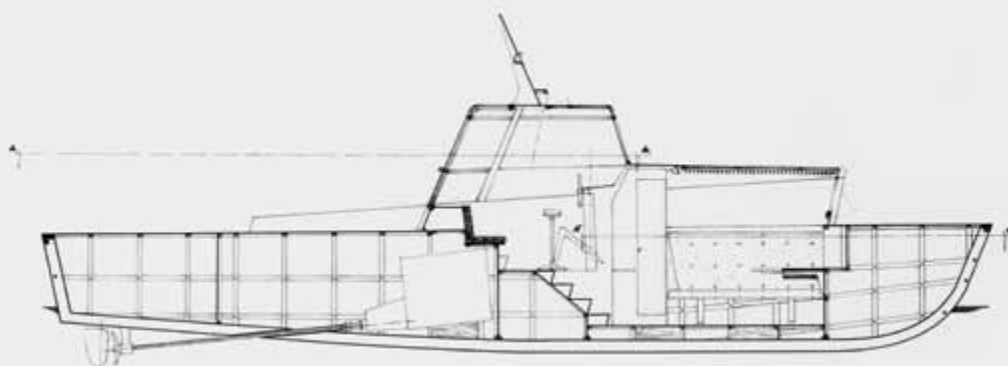
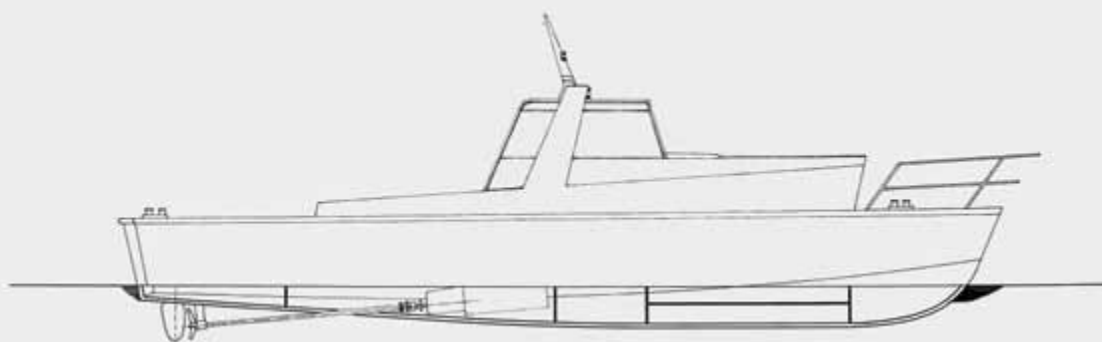




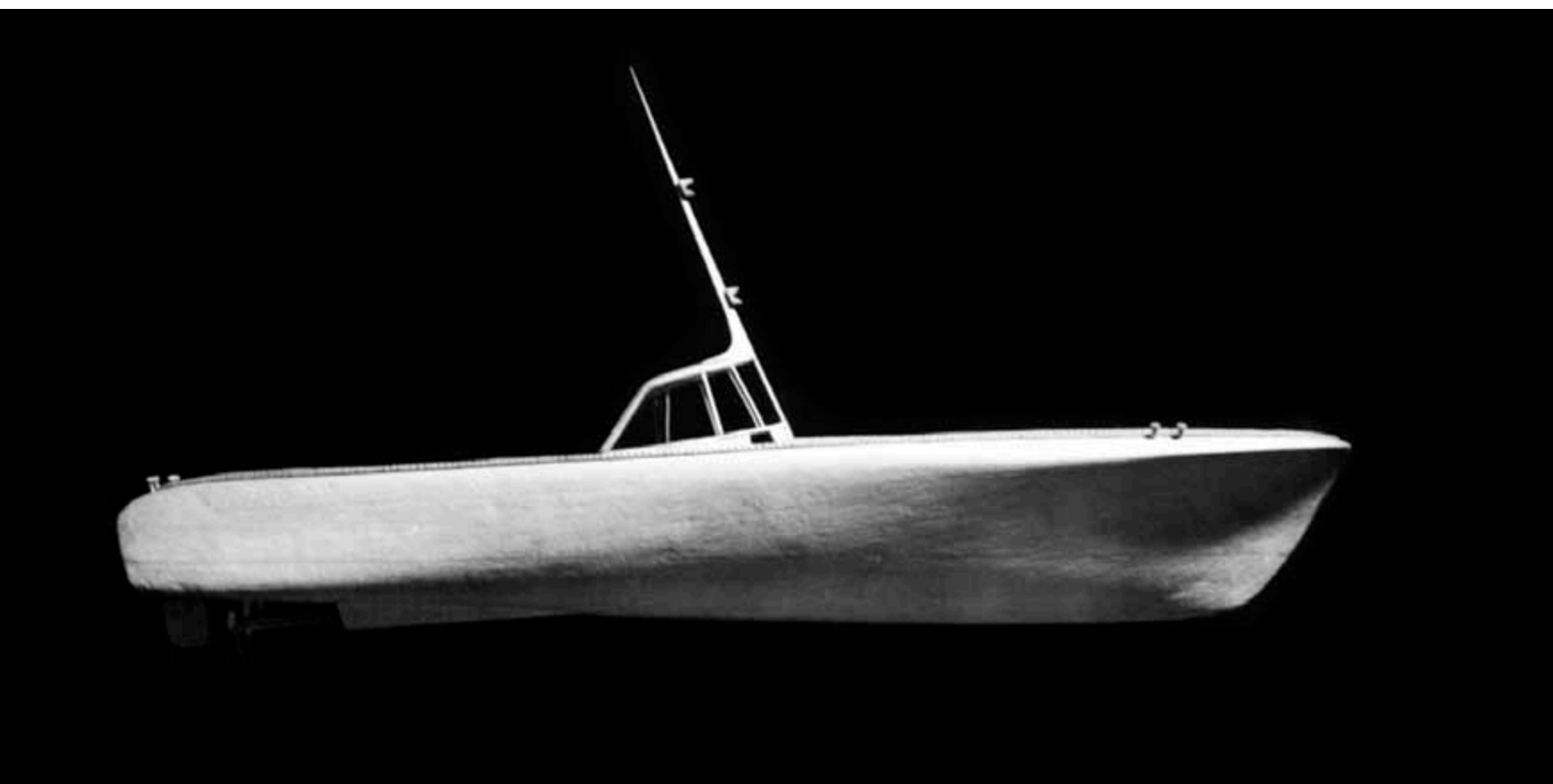




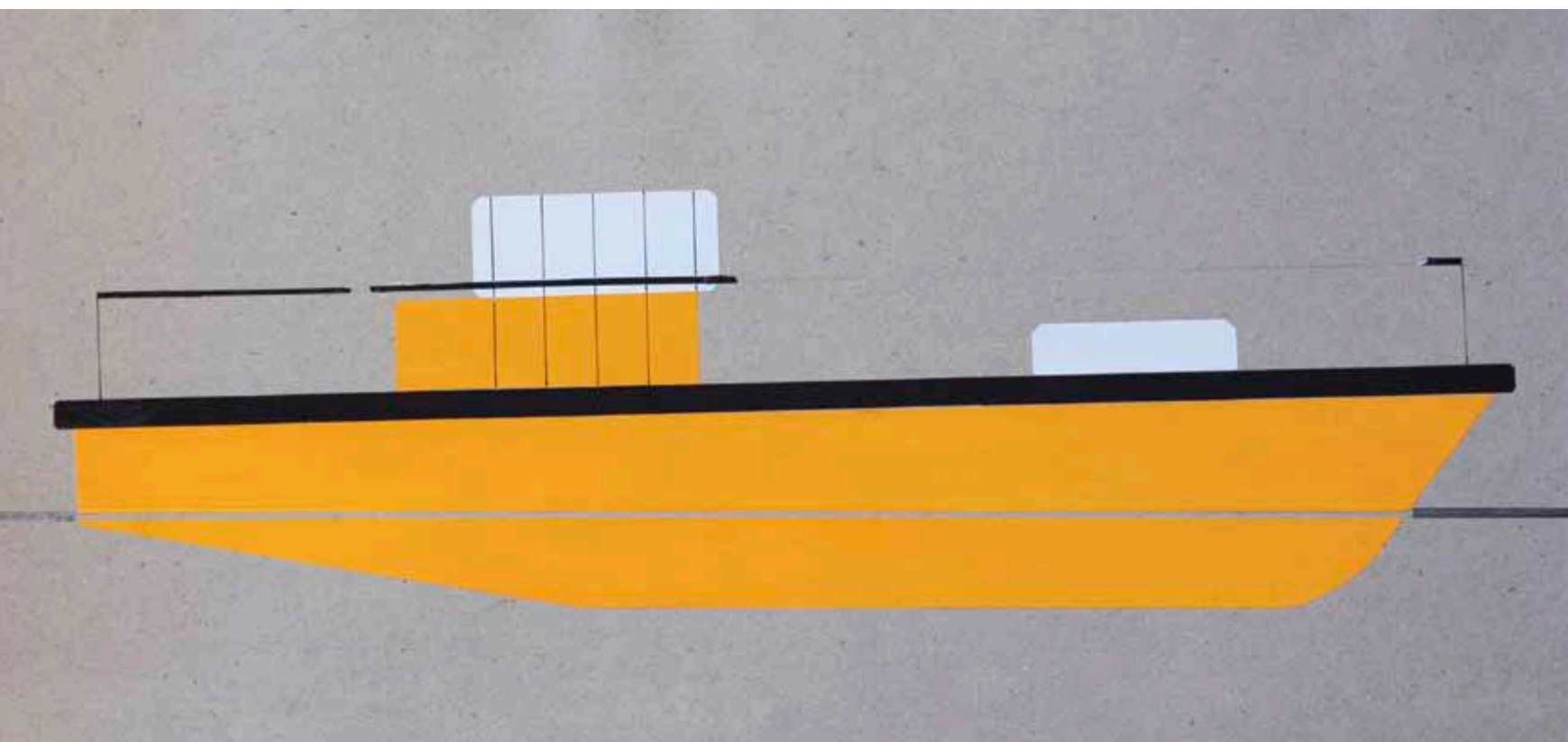


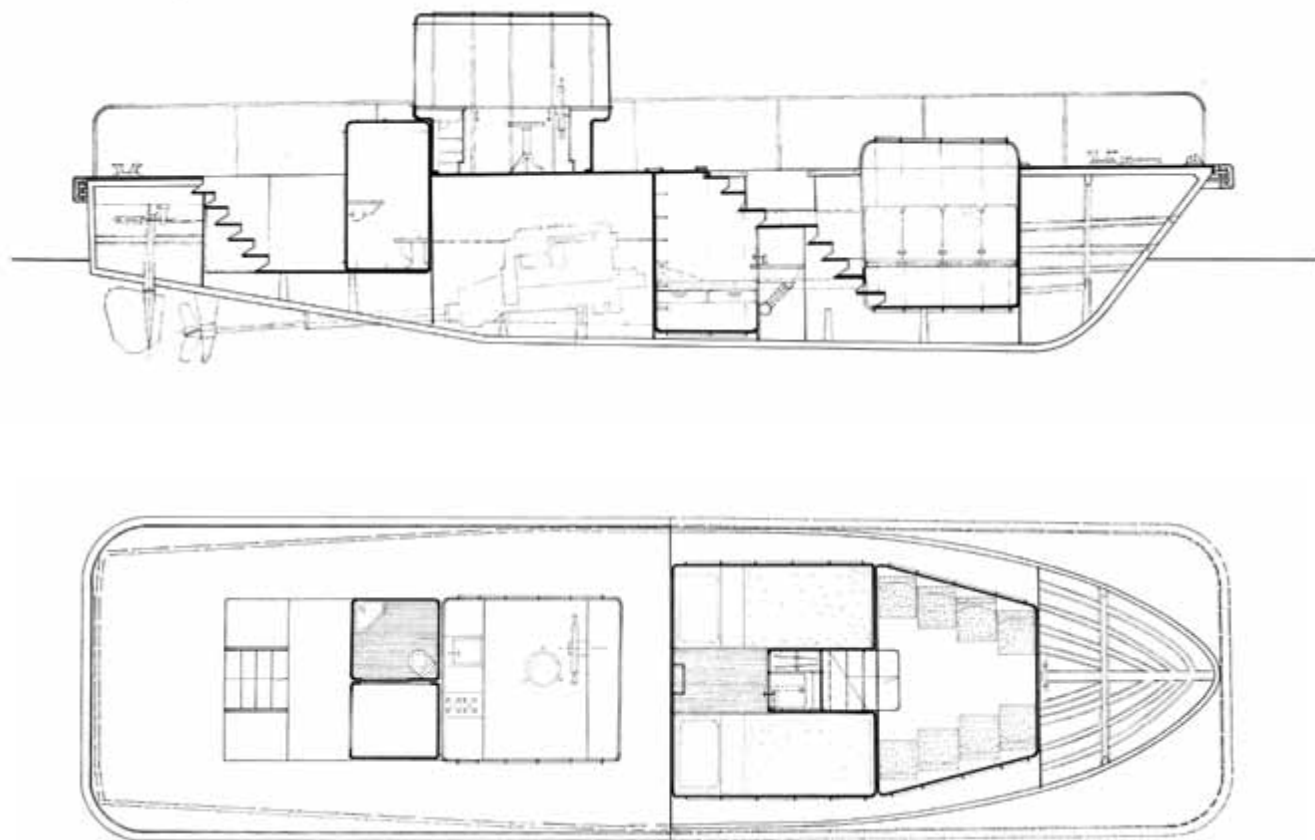


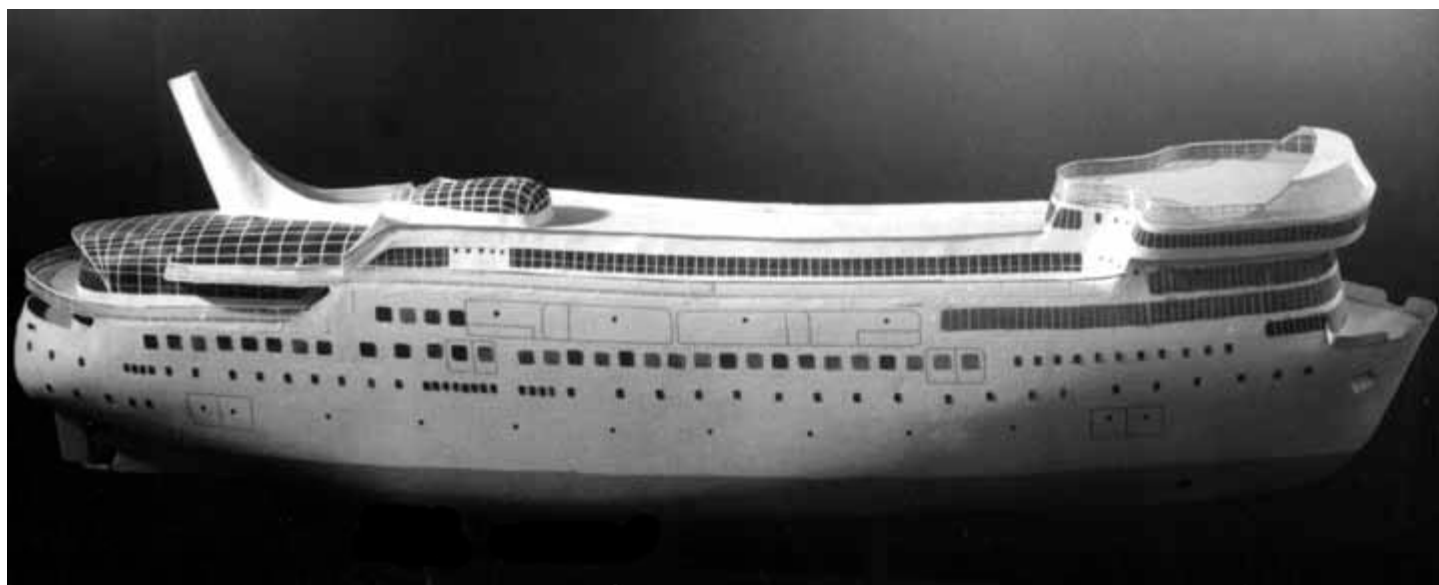


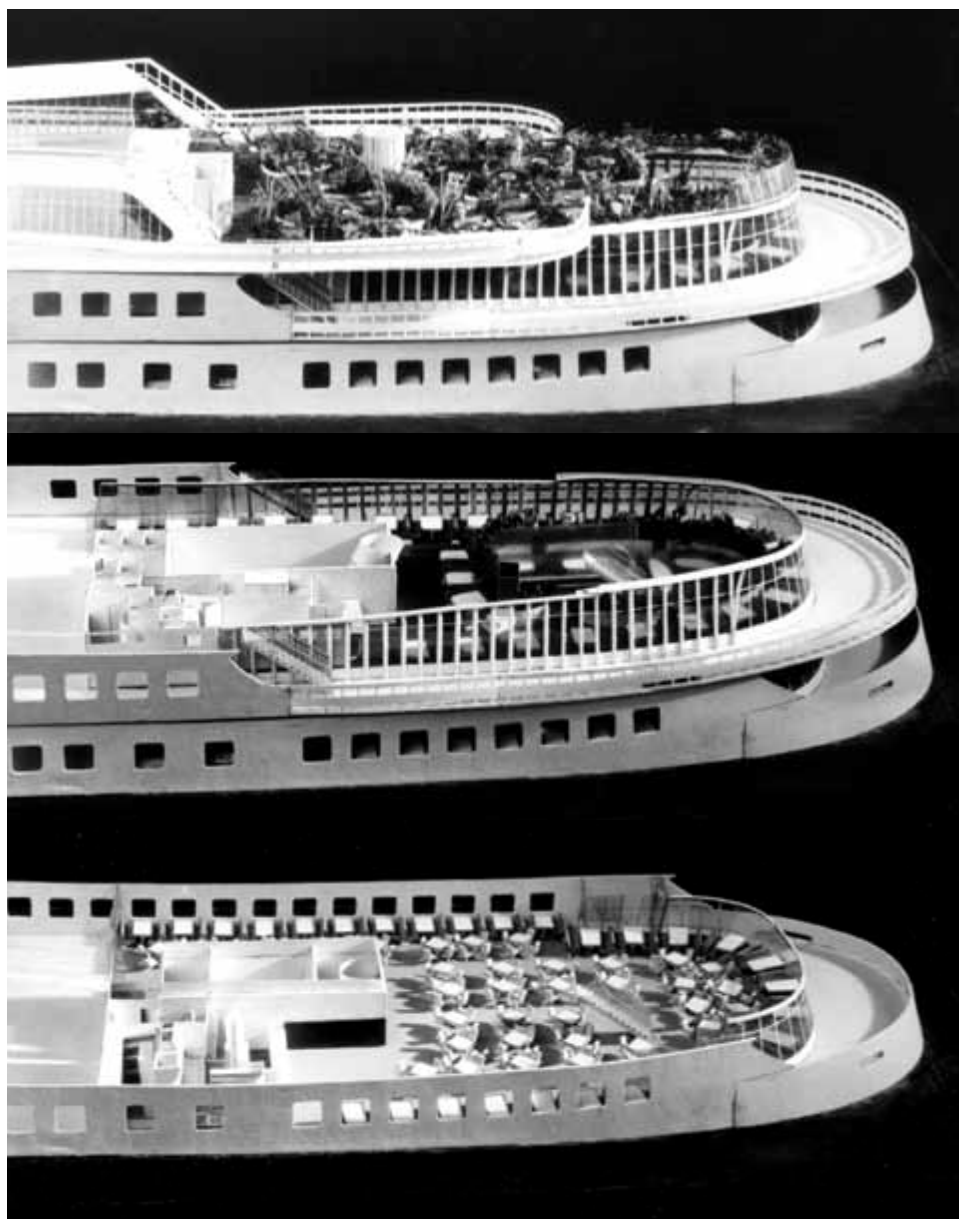


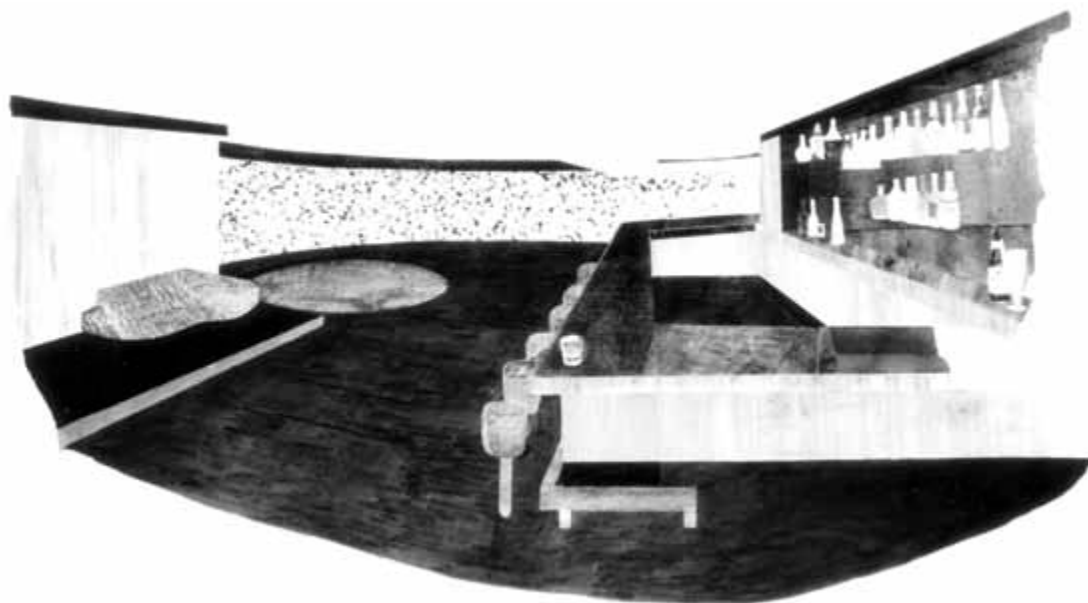
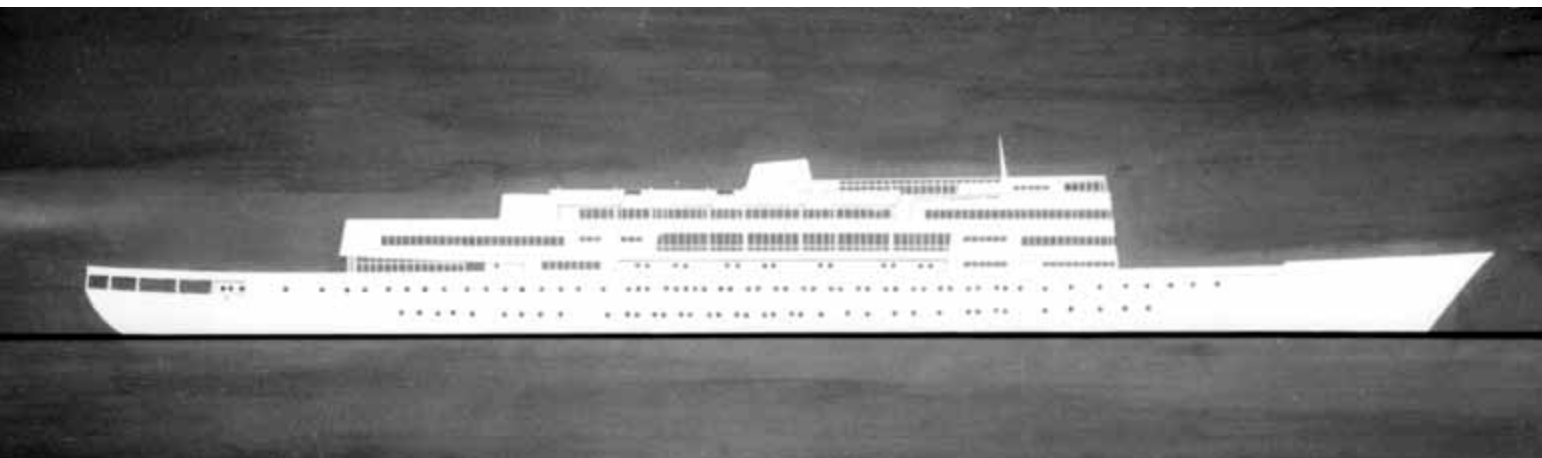


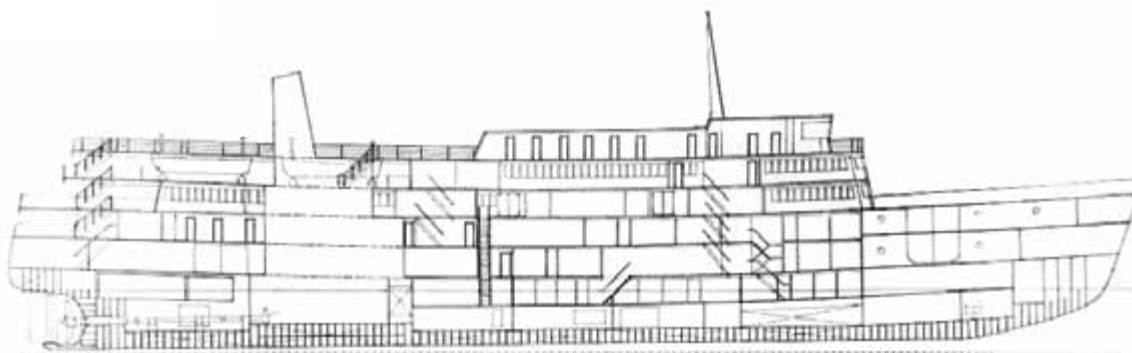
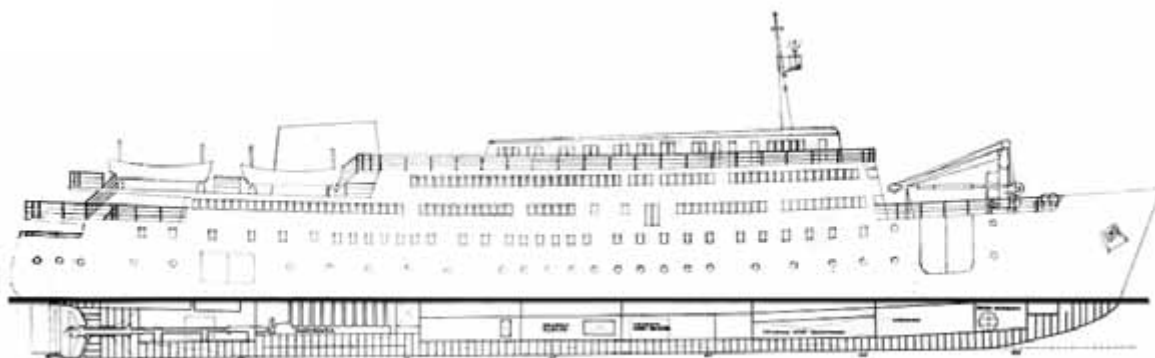
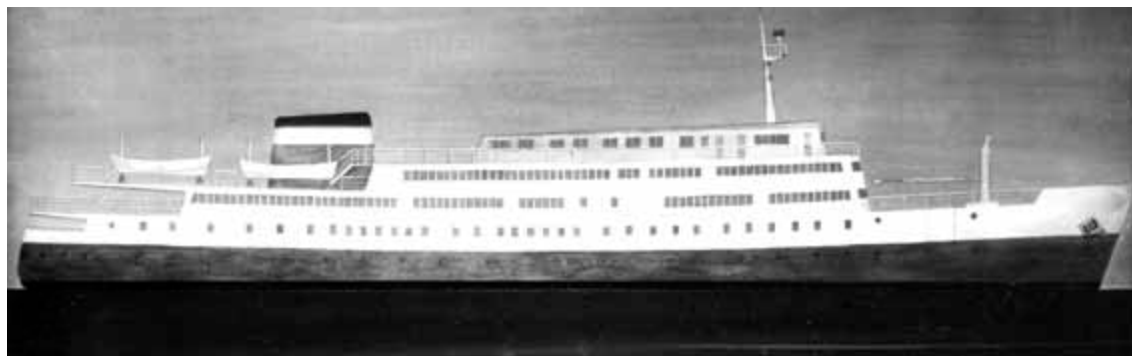


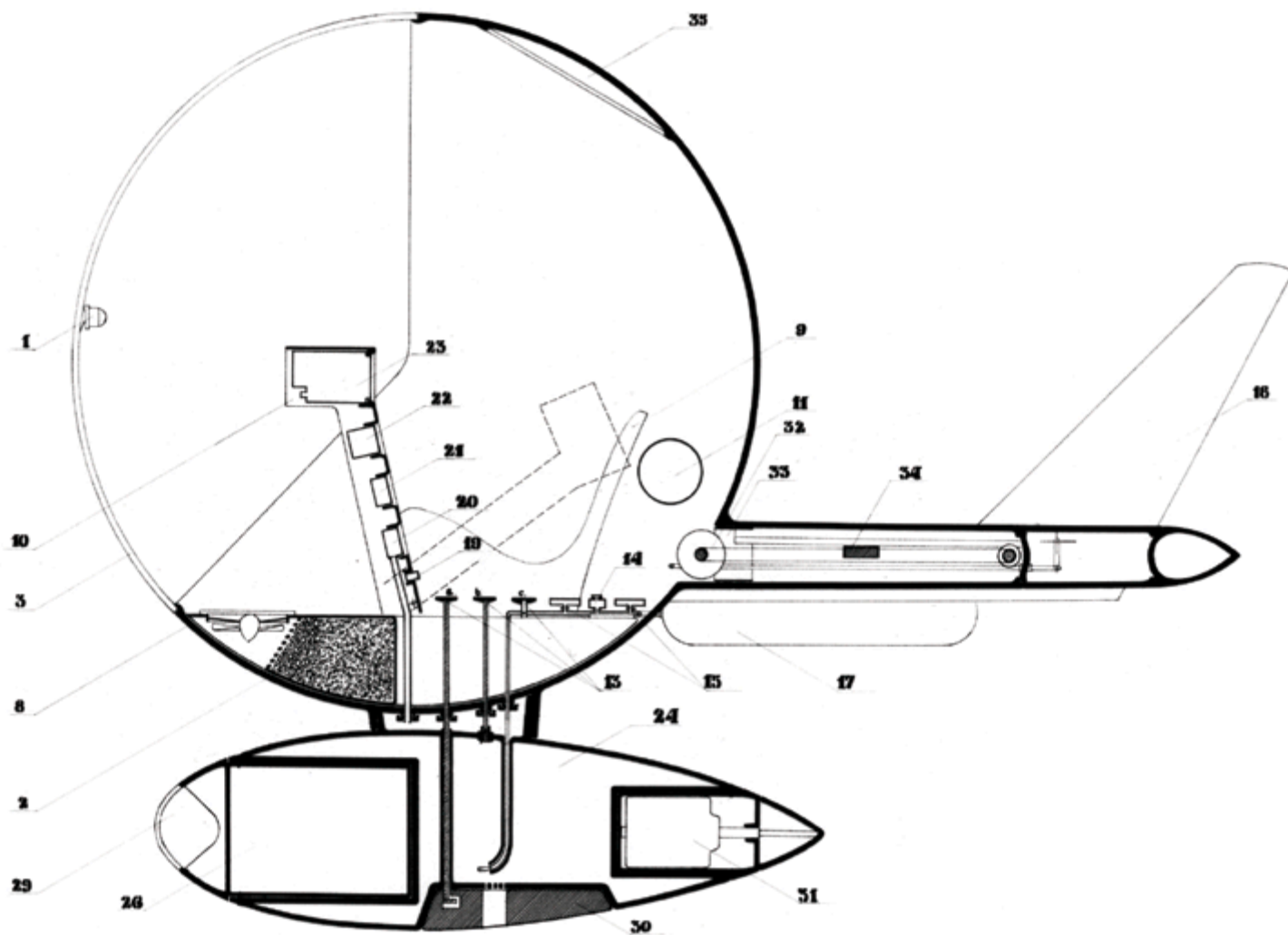


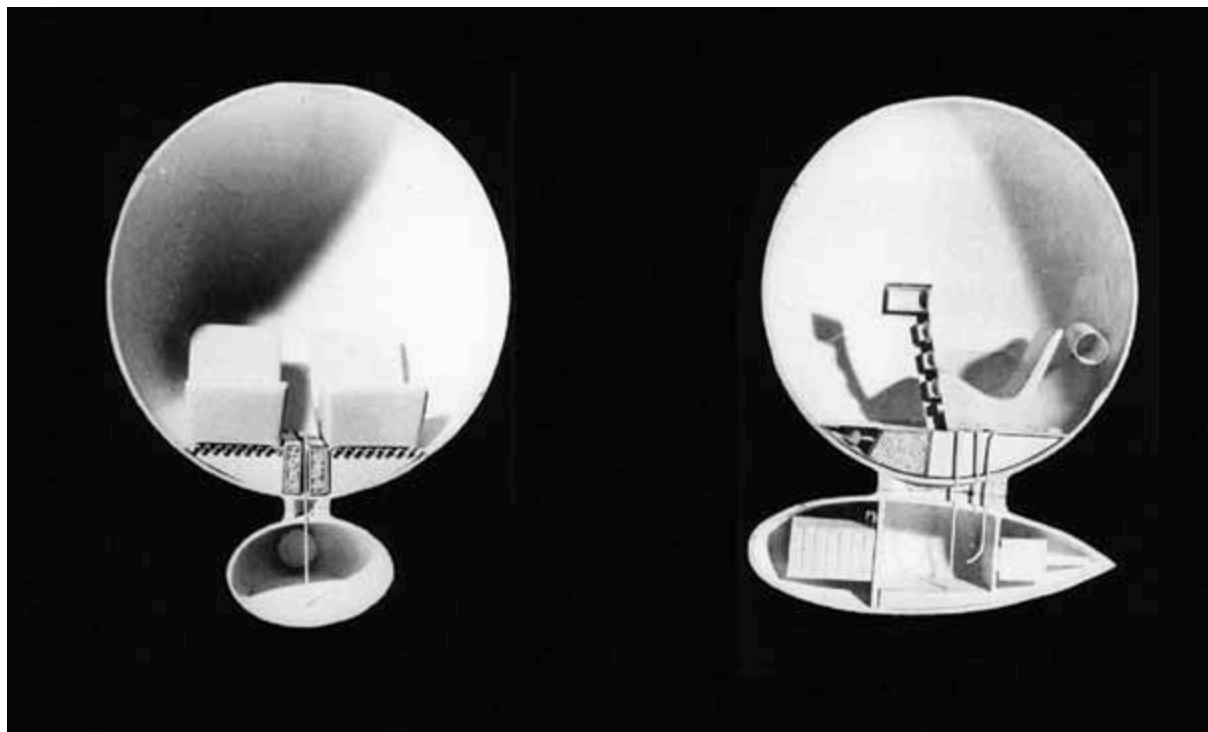


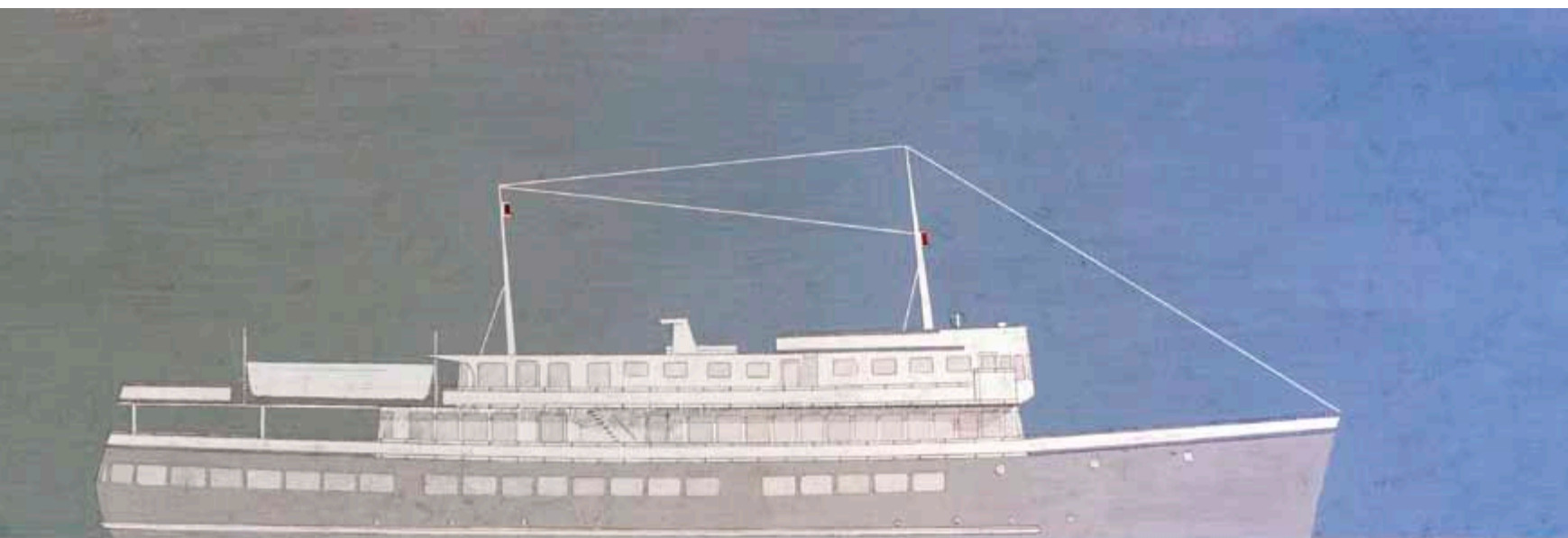




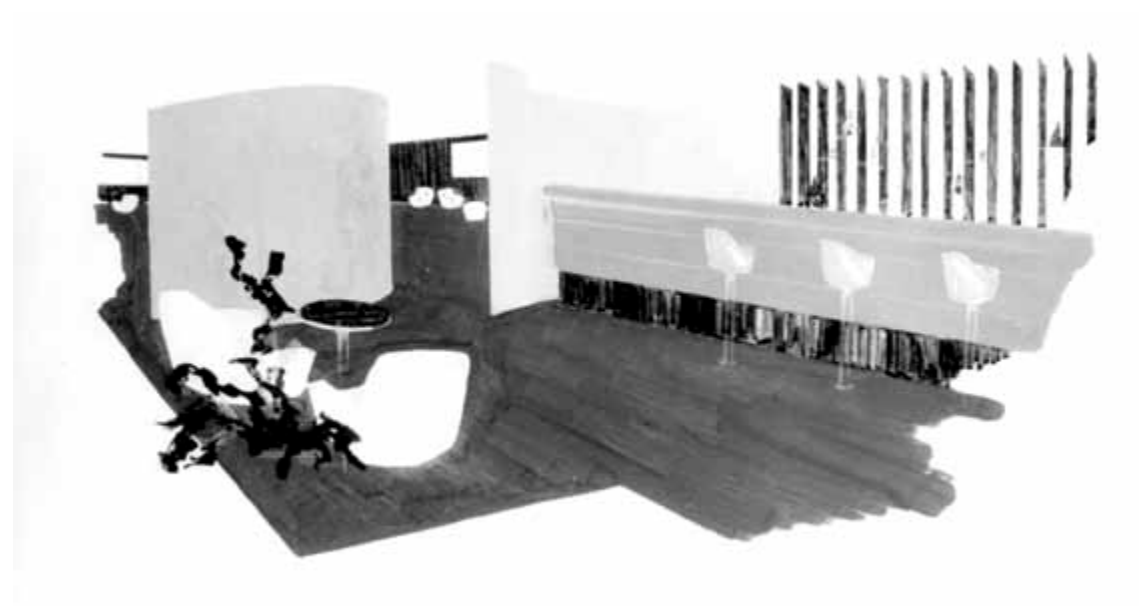
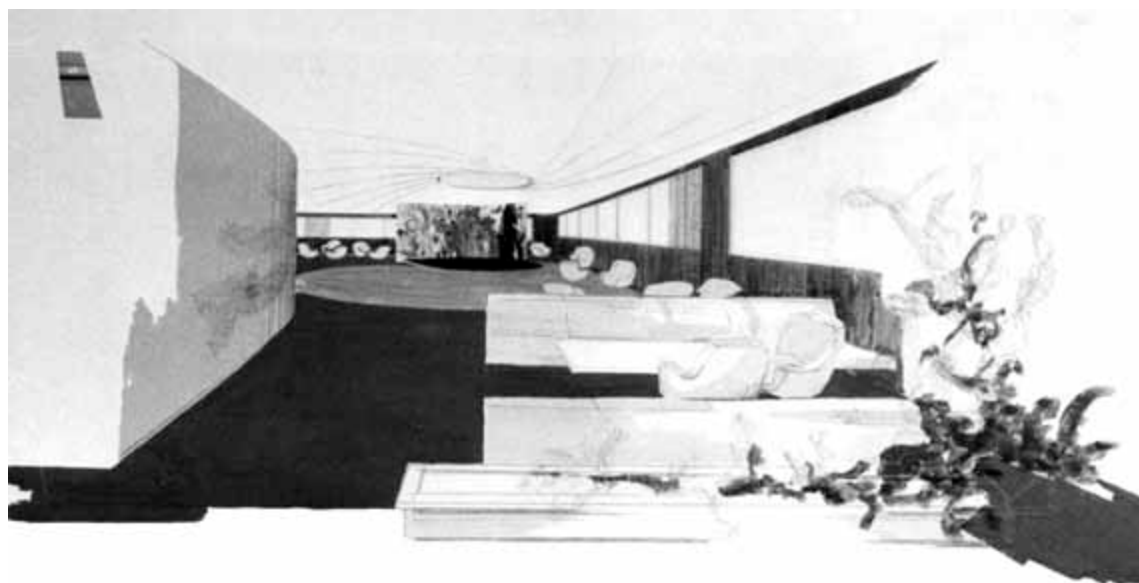


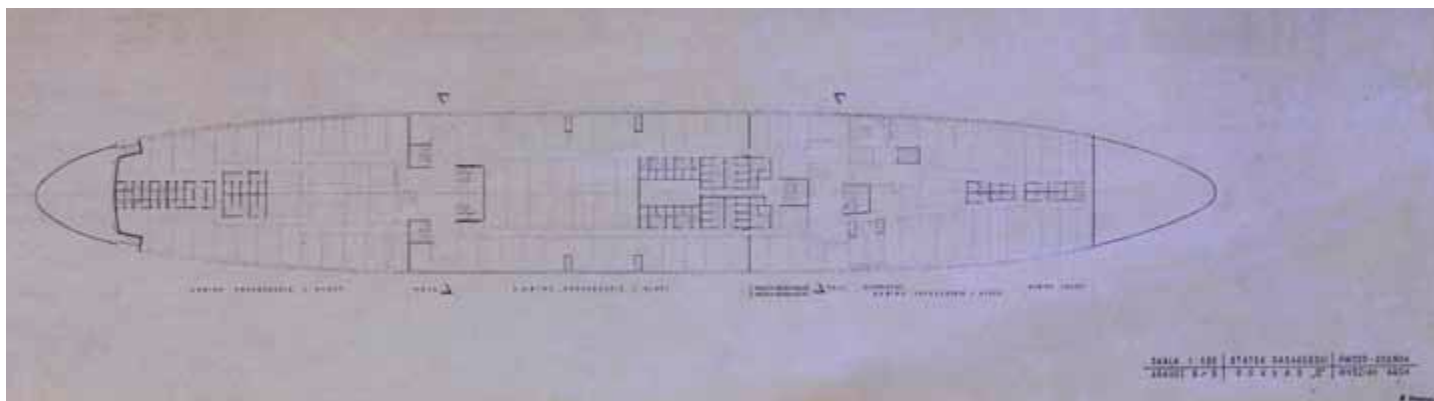
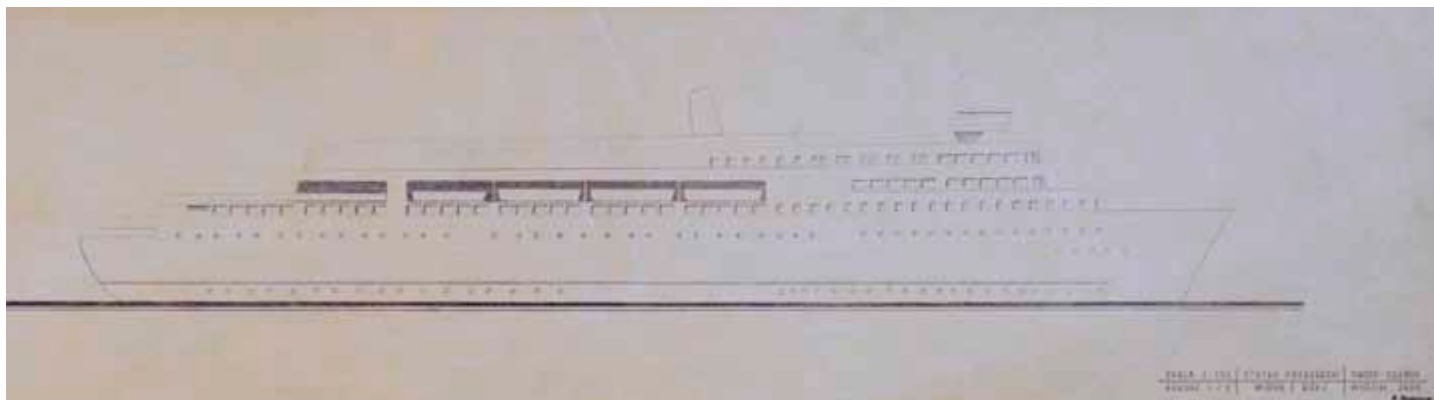
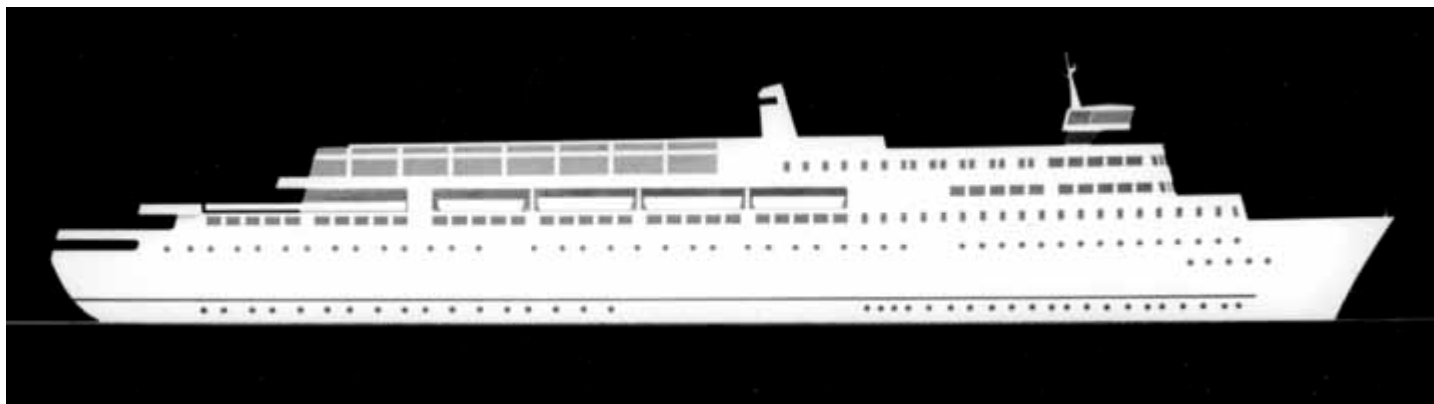












MOTORÓWKA ROZJAZDOWA



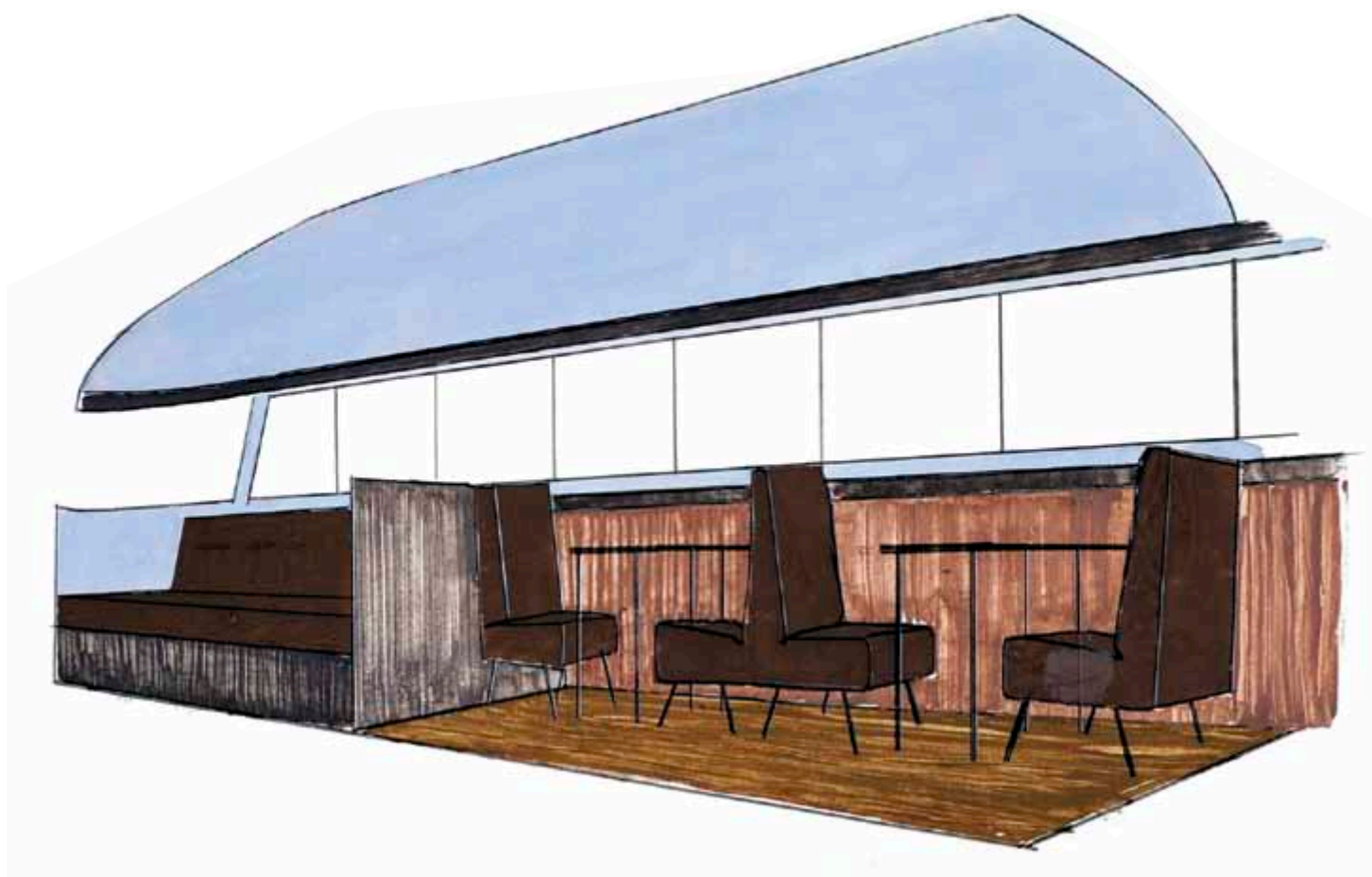
WIDOK Z GÓRY / PLAN WIDOKU Z GÓRY

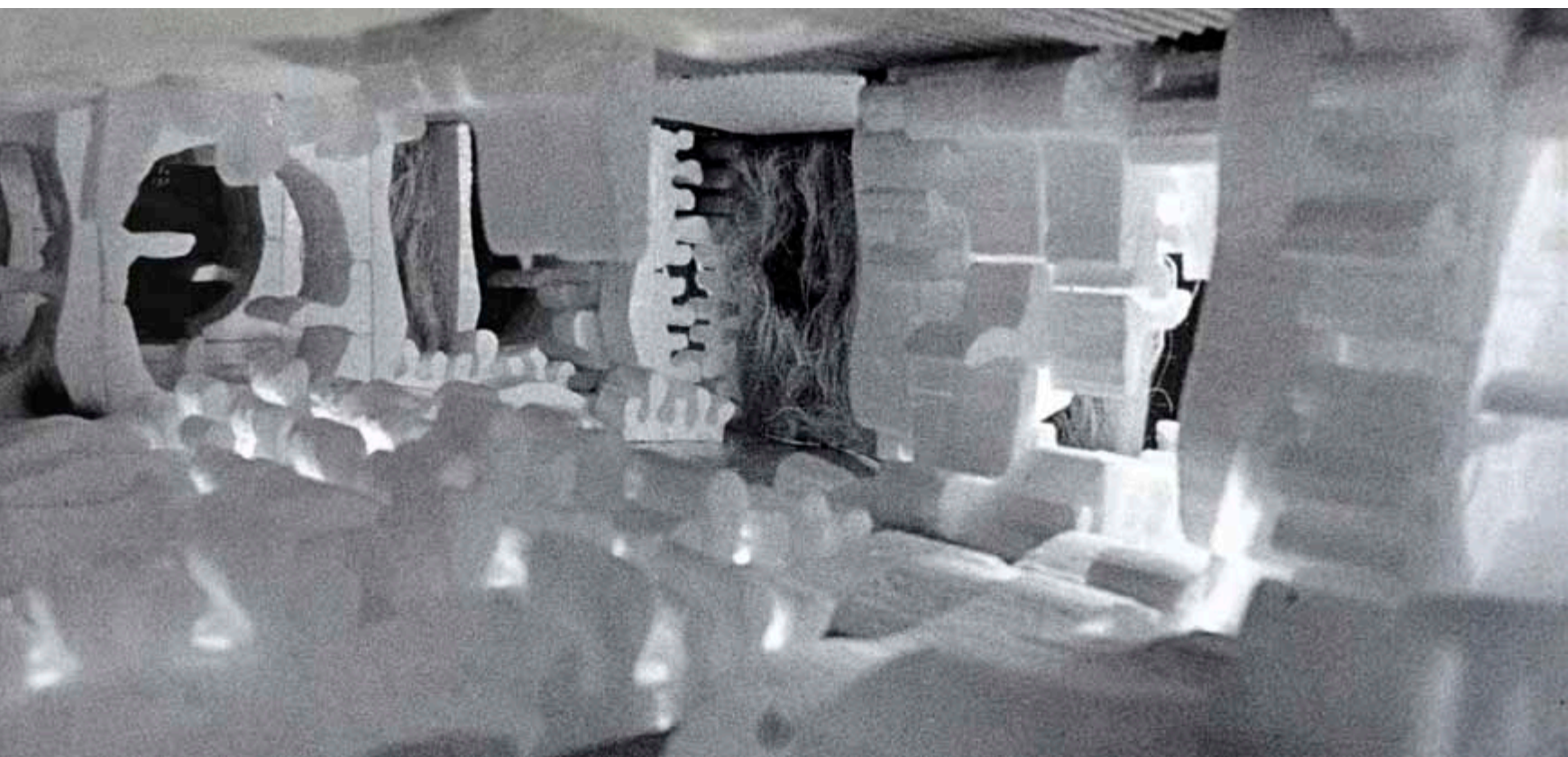


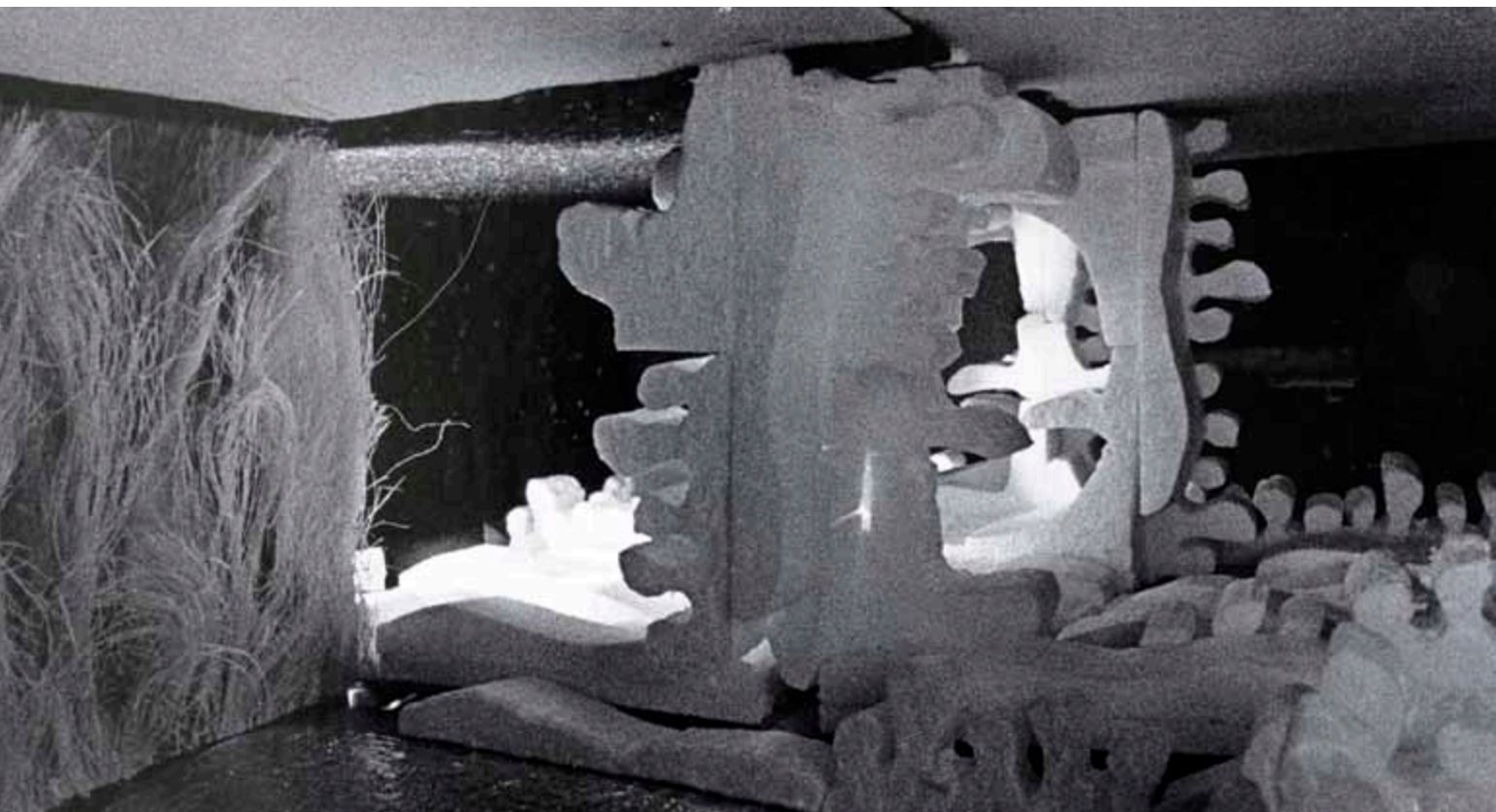
PRZEMIAN / PRZEMIAN 1/25

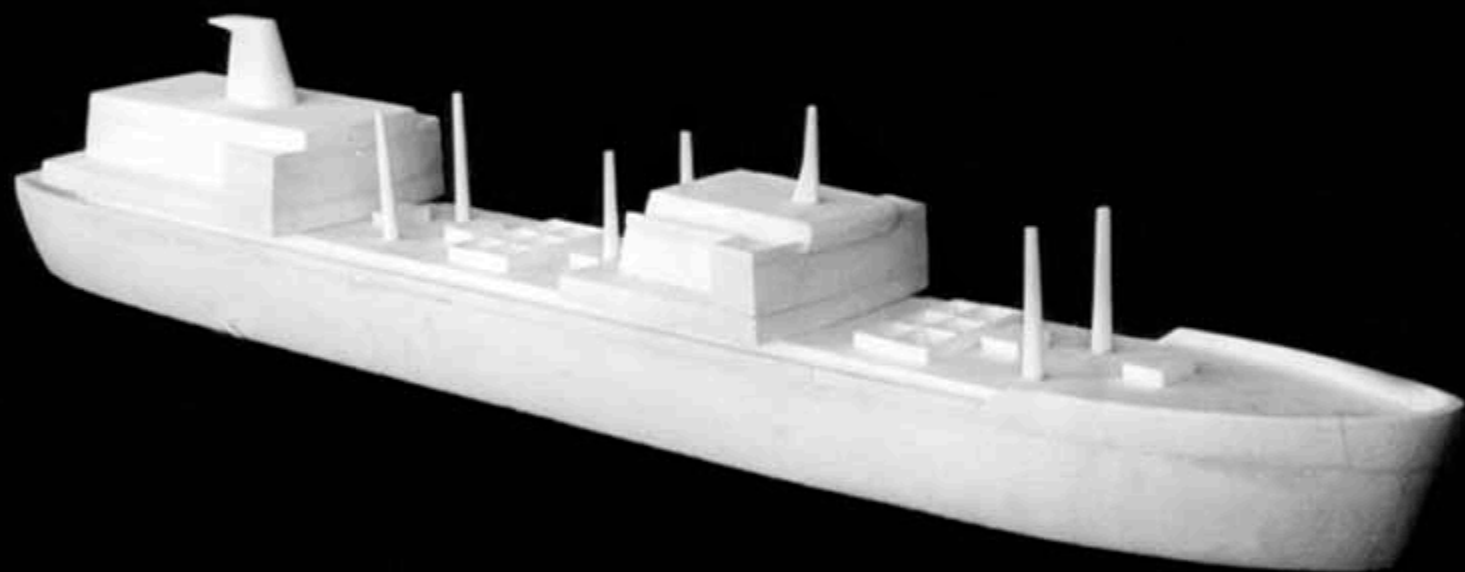


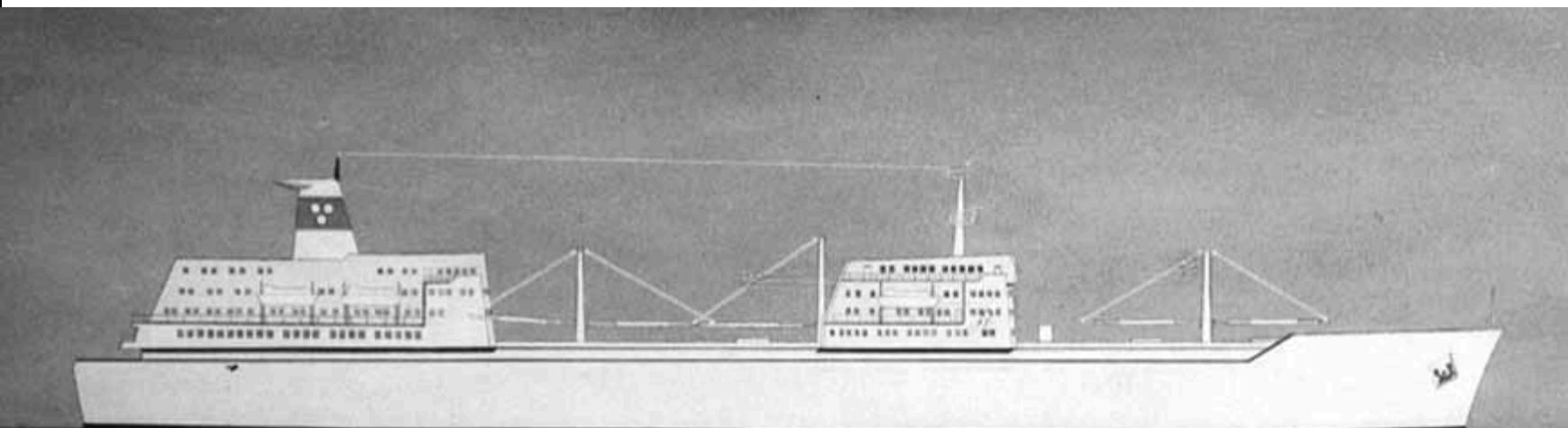
PRZEMIAN / PRZEMIAN 1/25

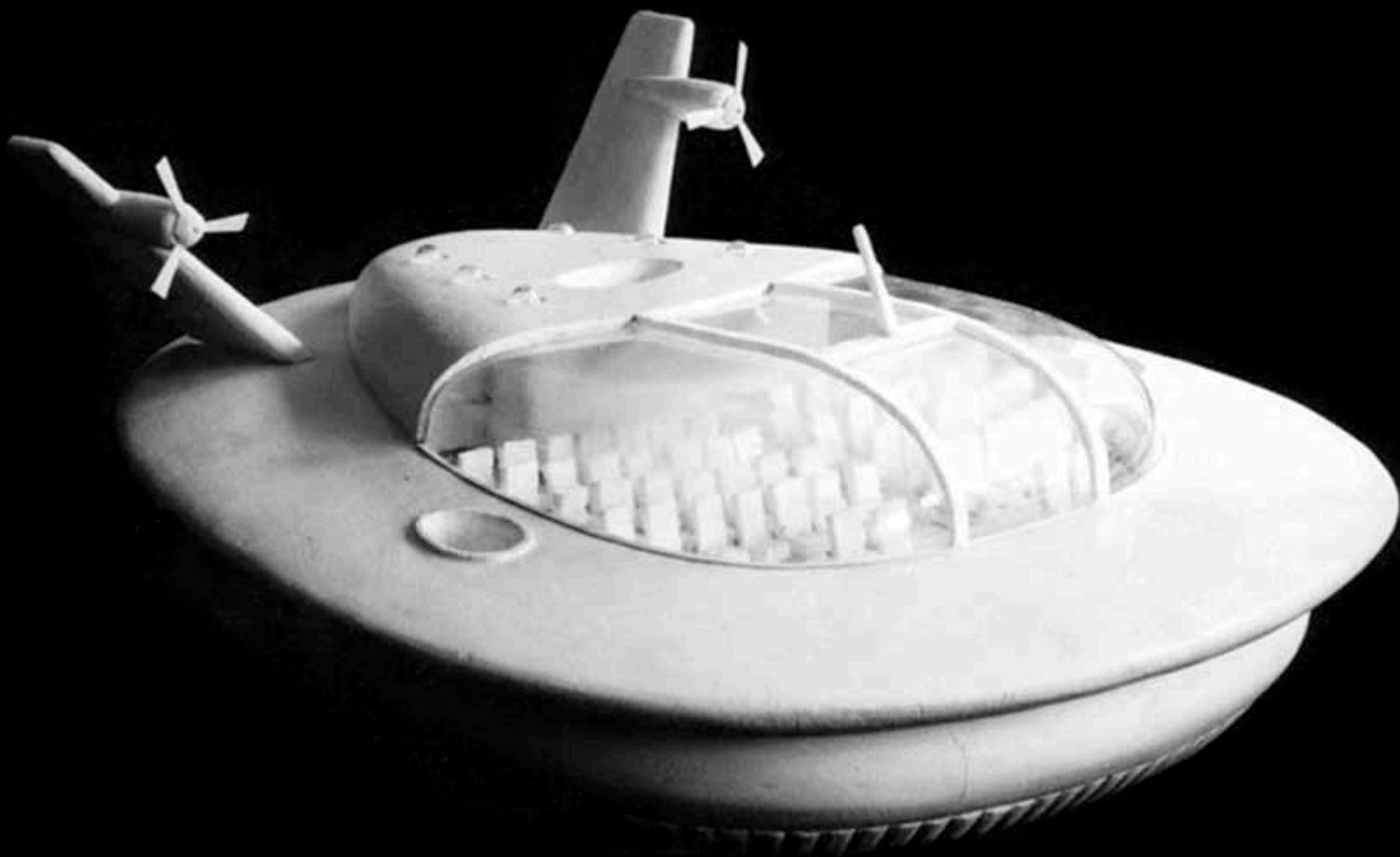


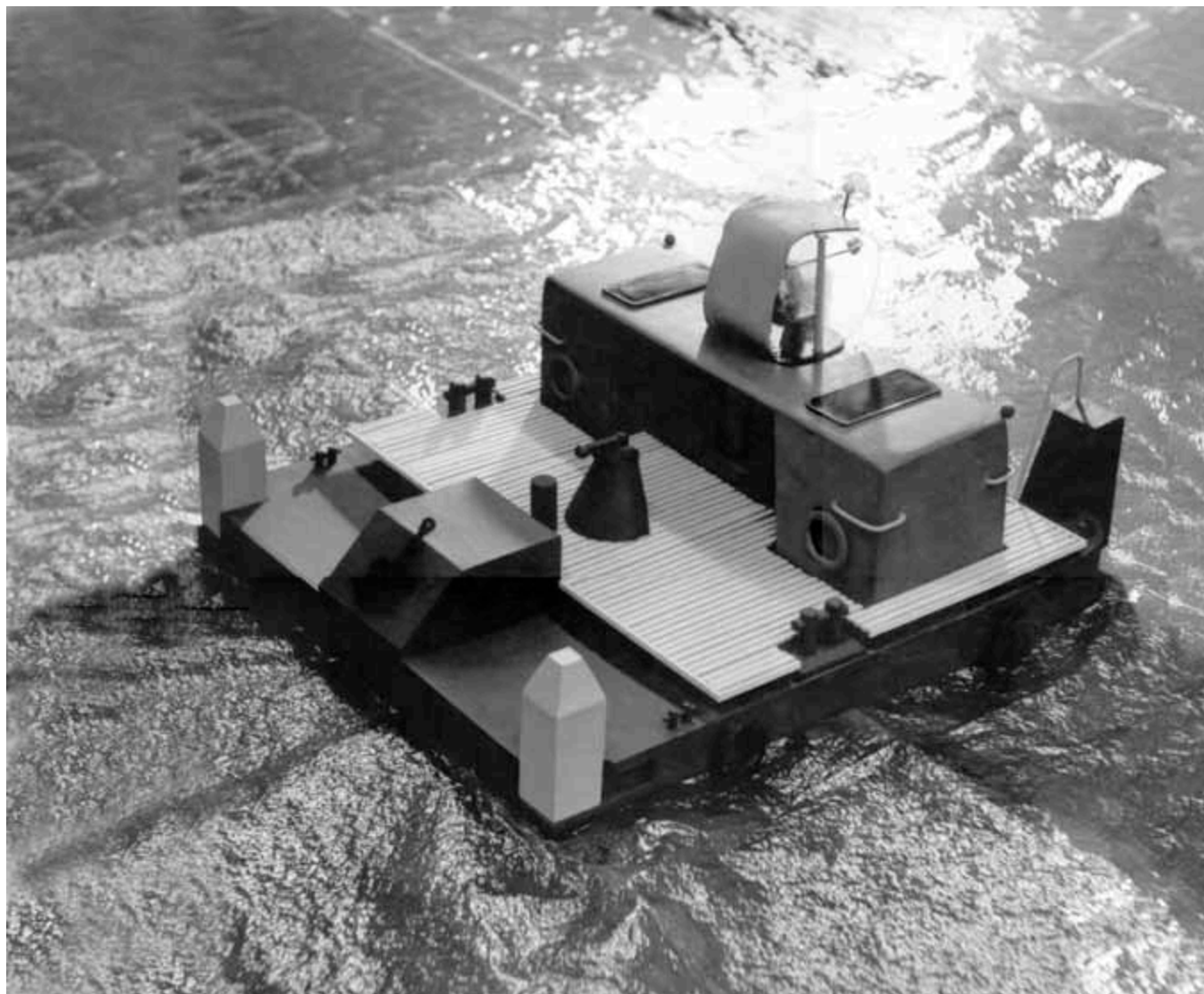


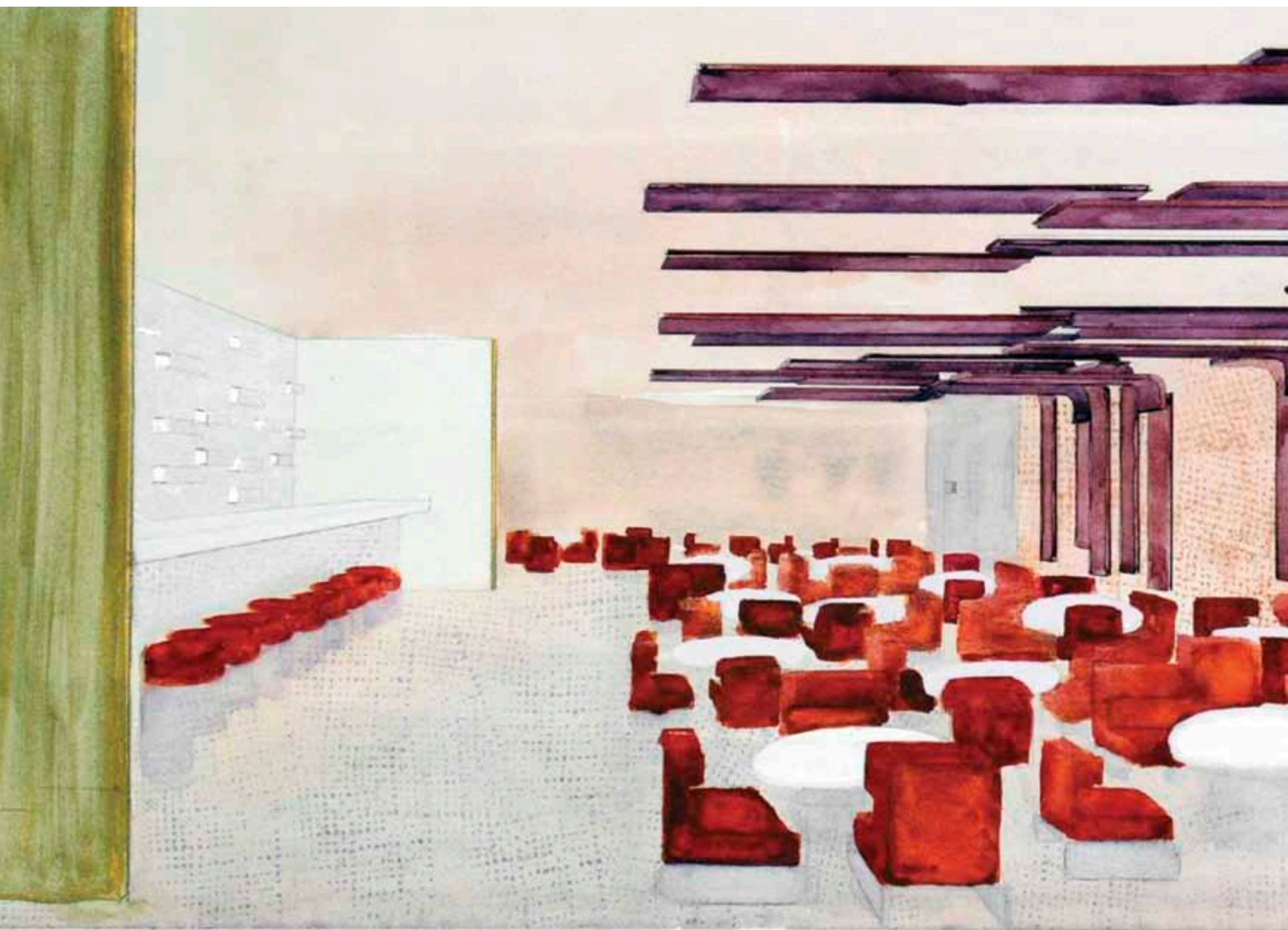


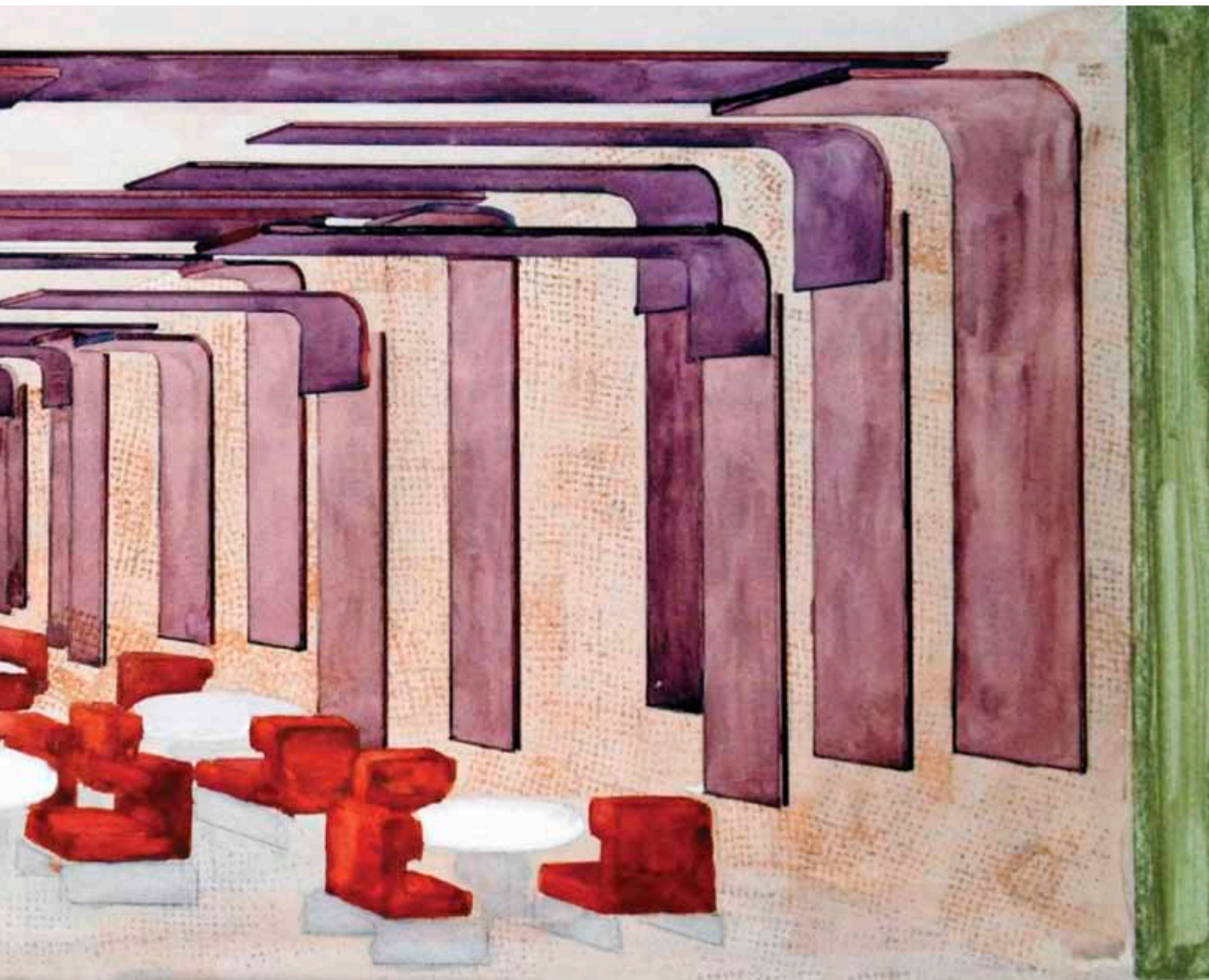


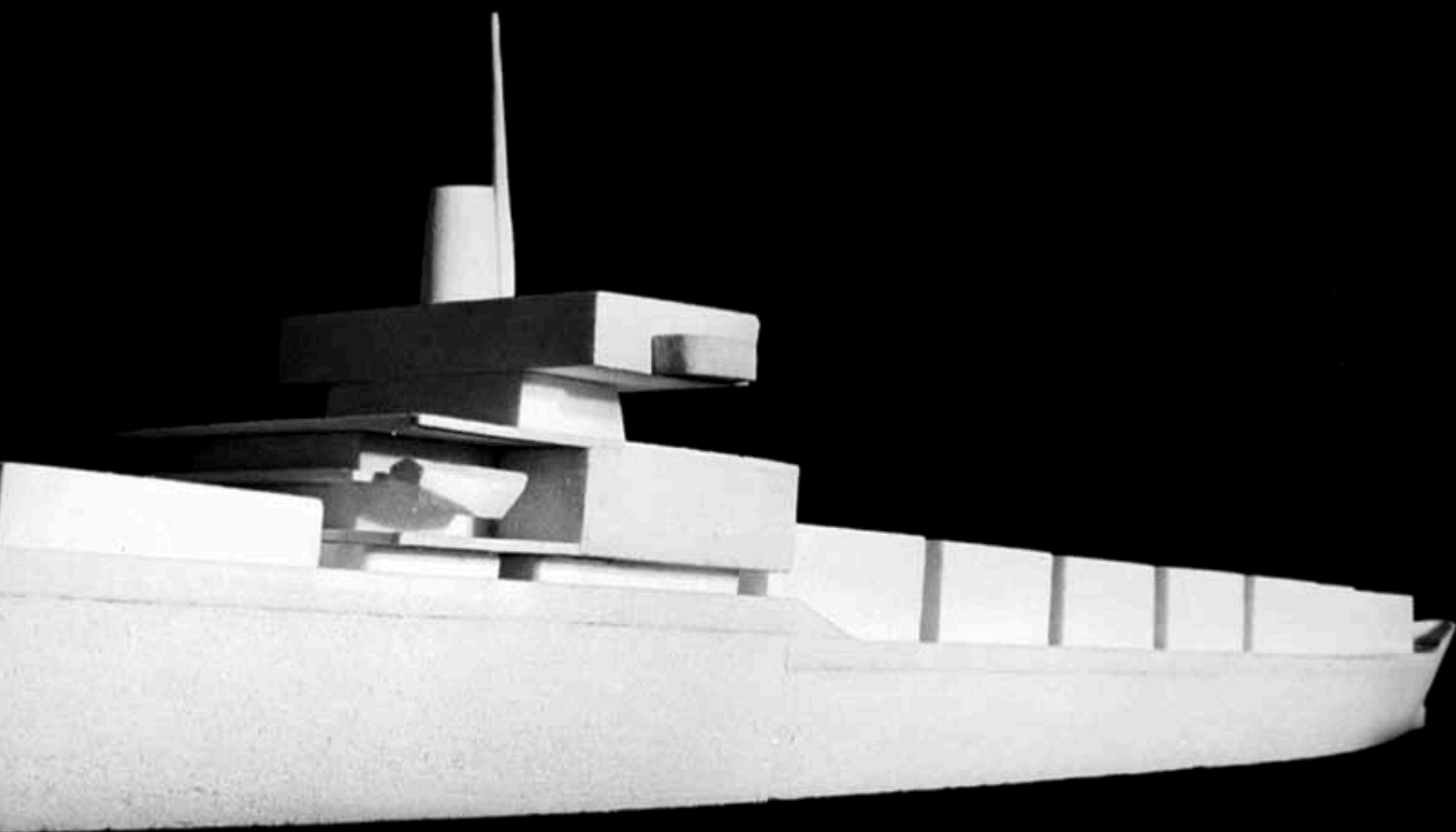


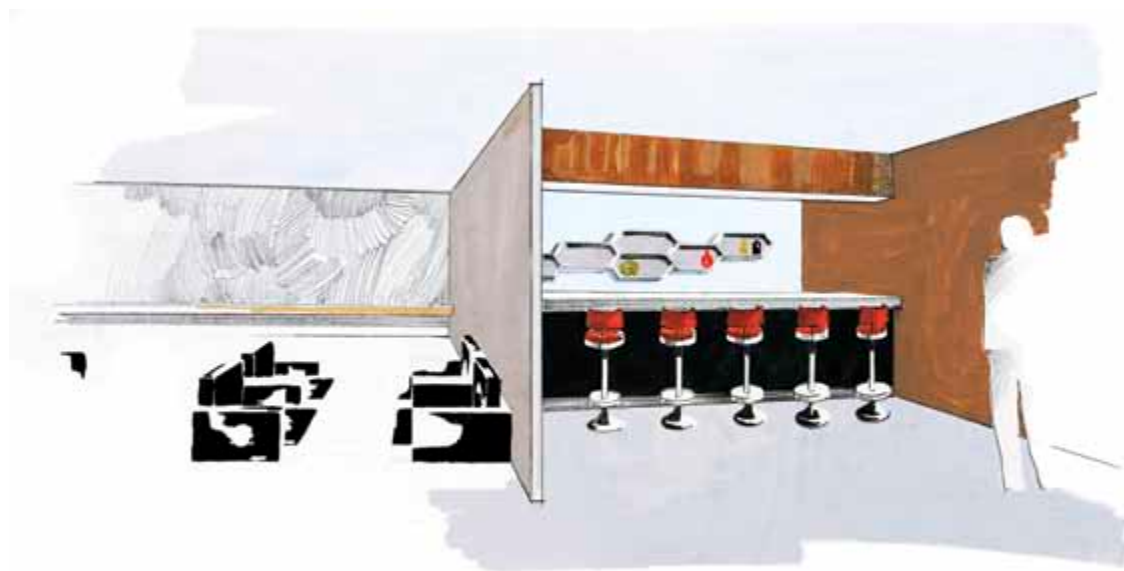


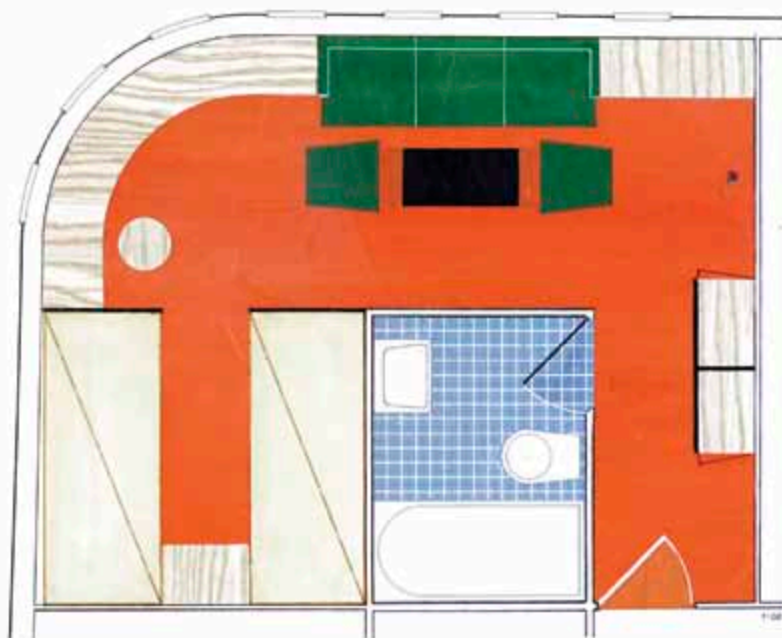
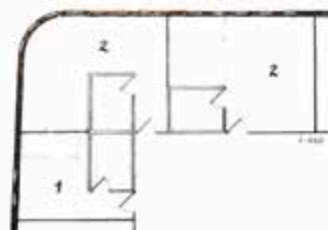




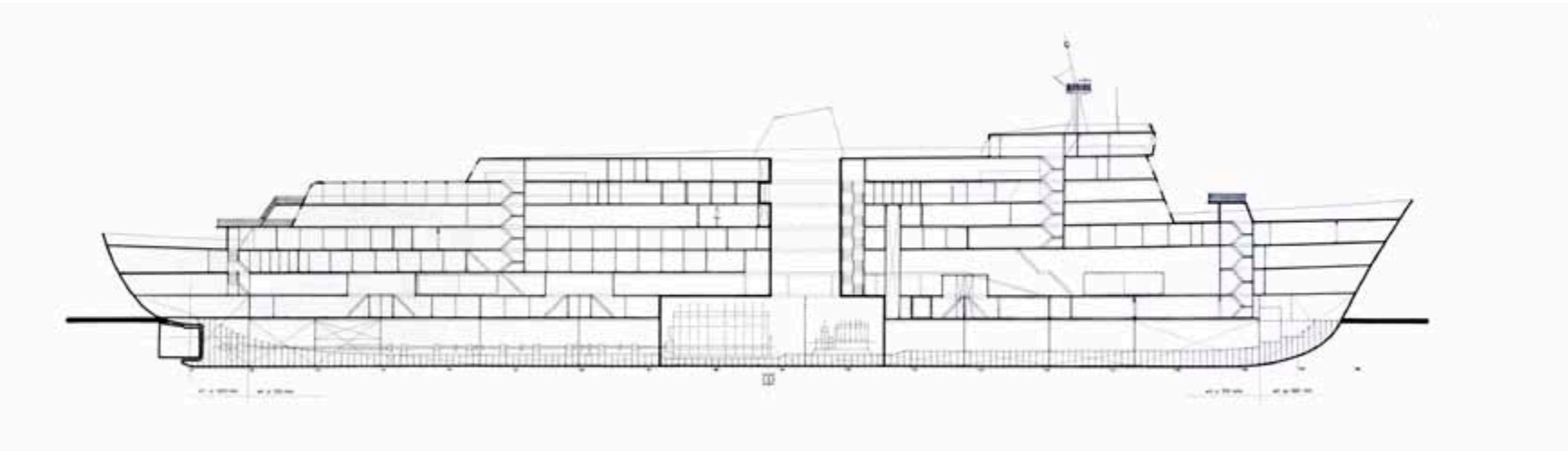




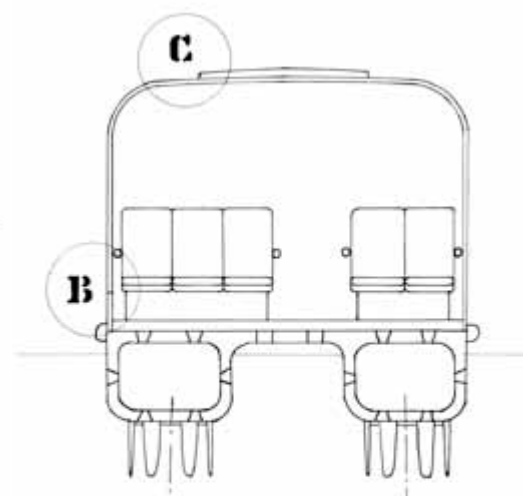
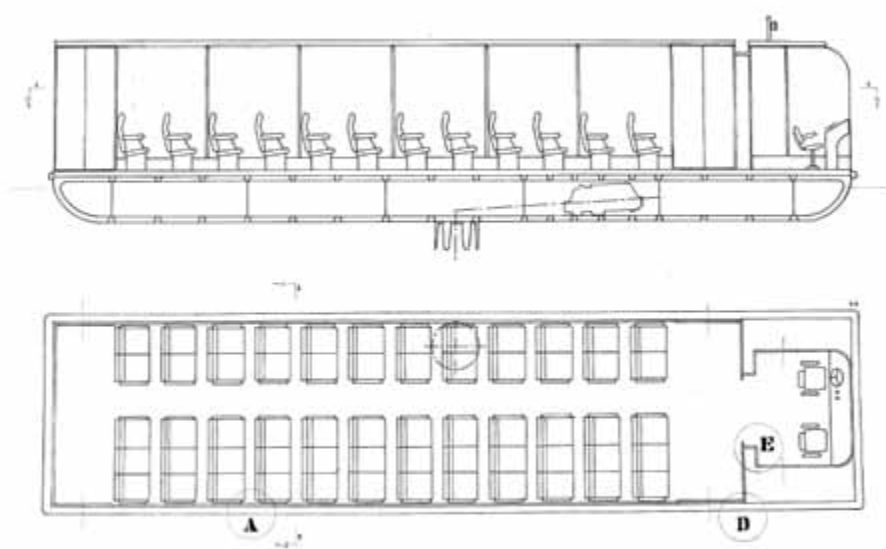


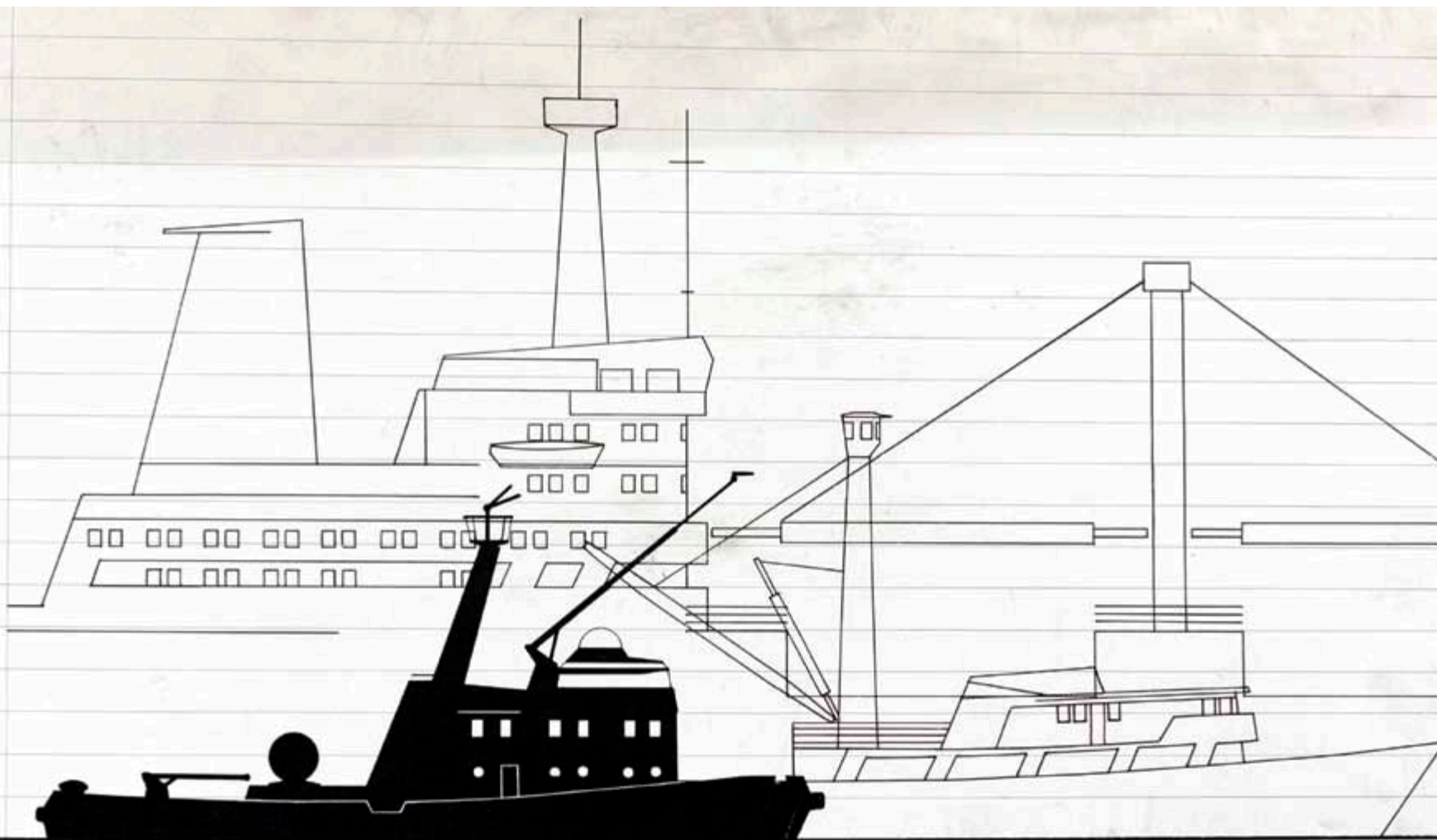


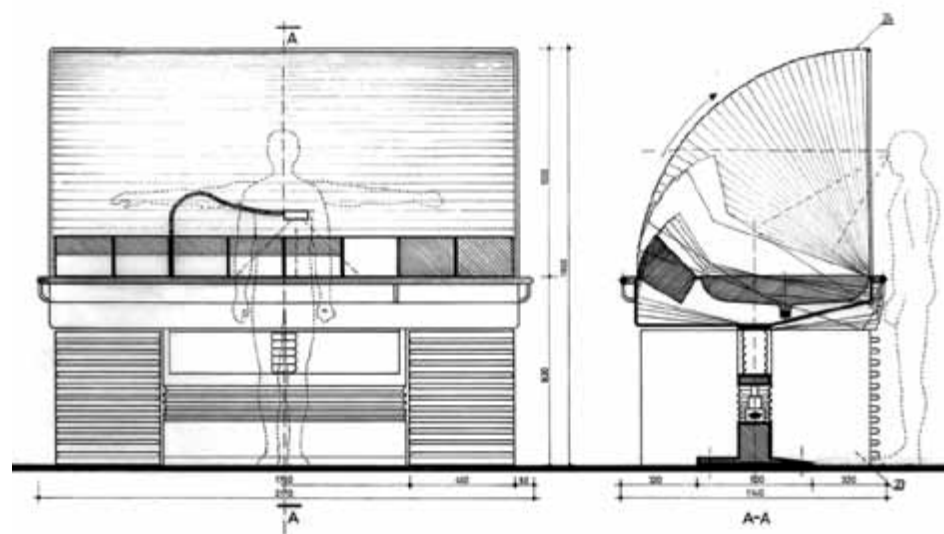
KABINA LUKSUSOWA 2 - OSOBOWA 20 m² / POKŁAD „OFICERSKI” /



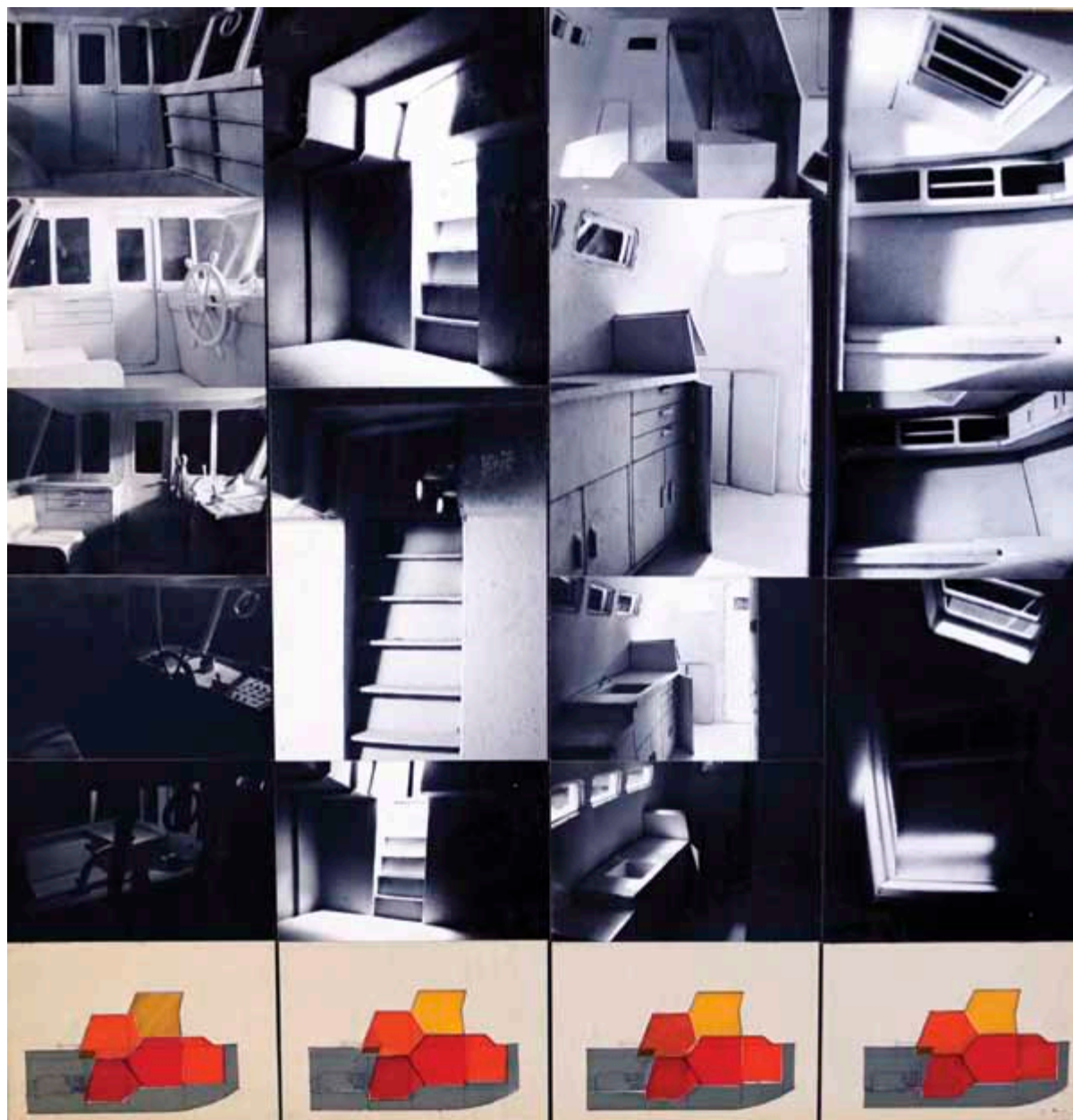


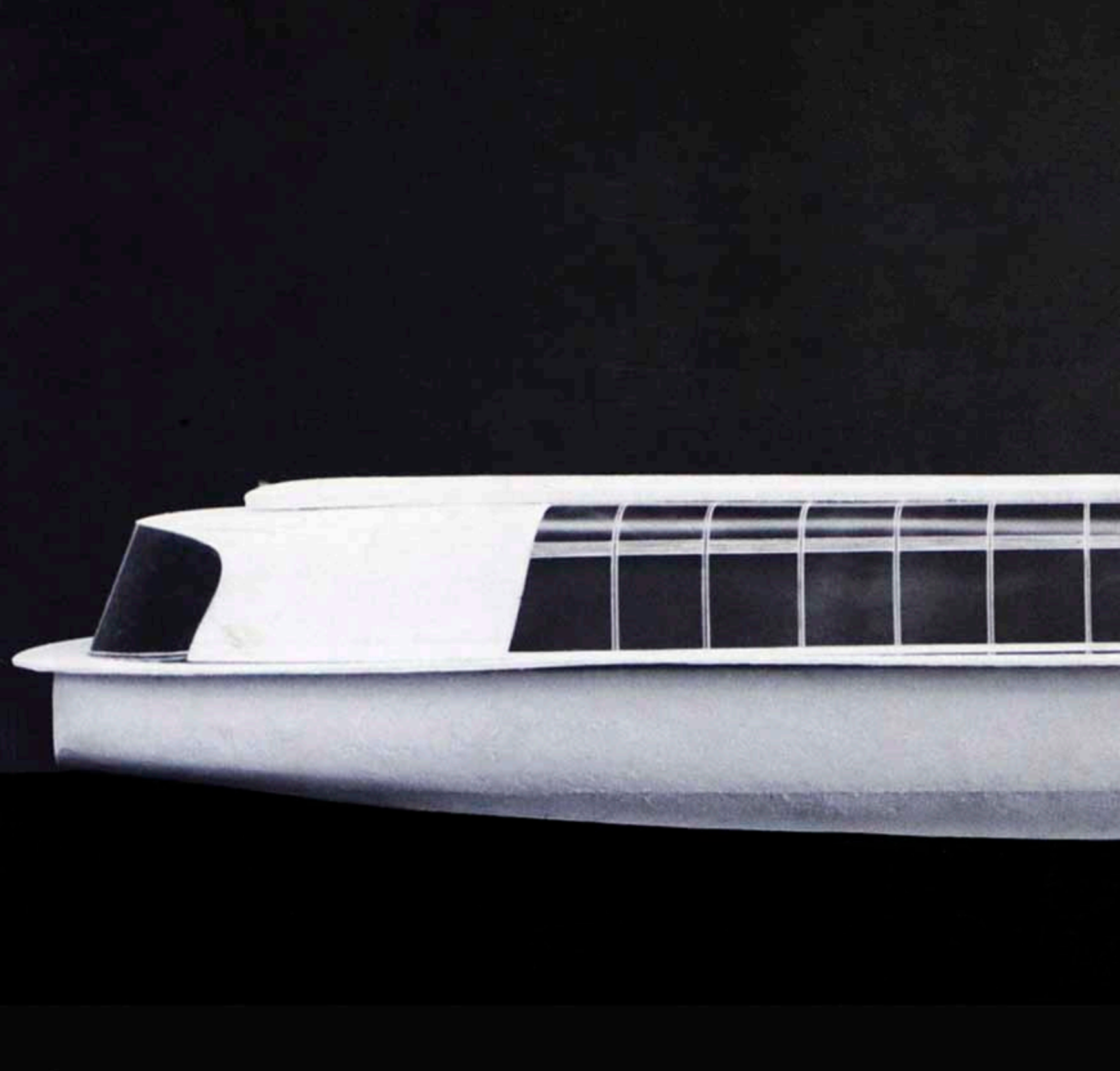


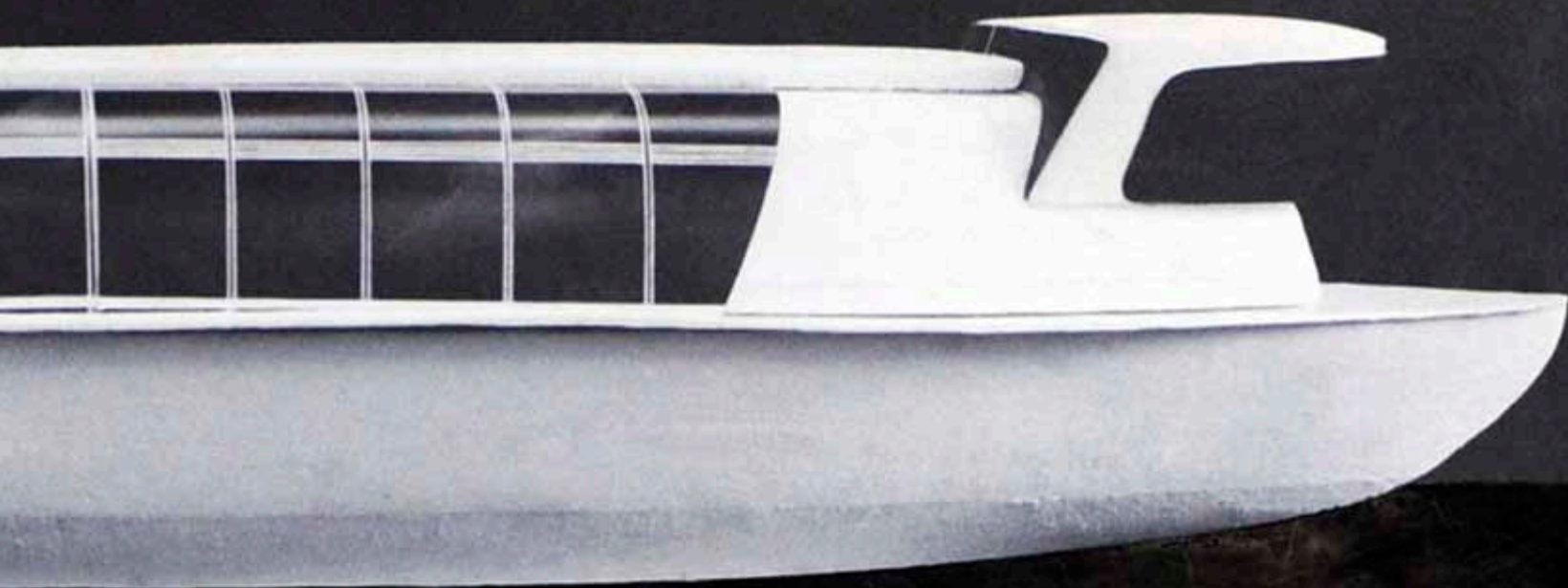






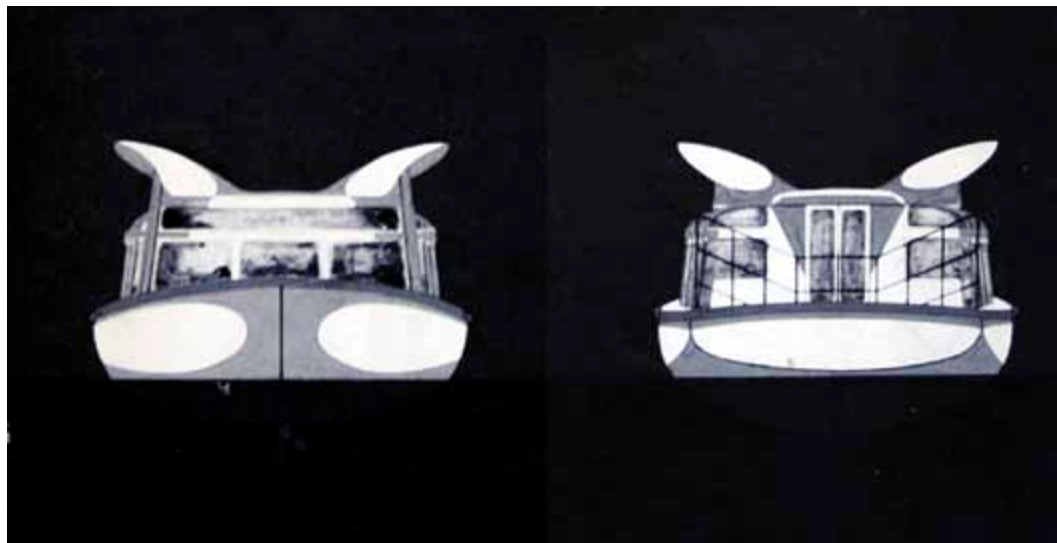


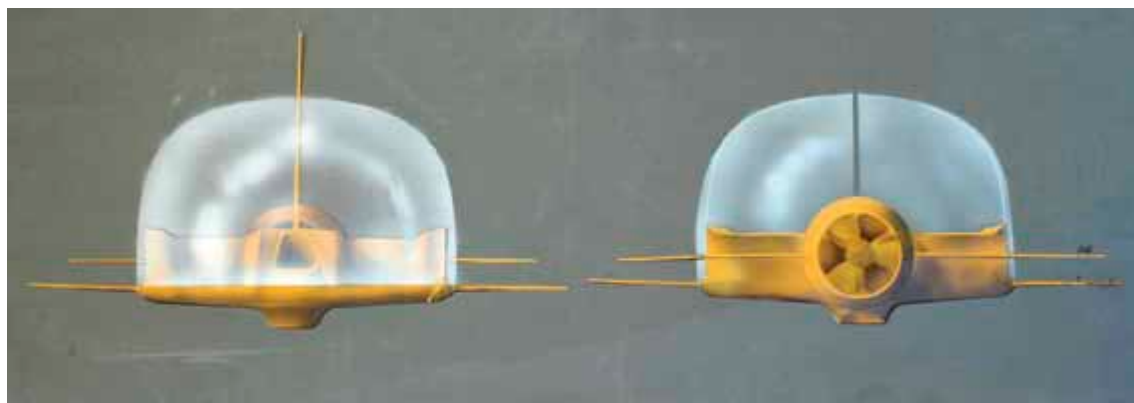
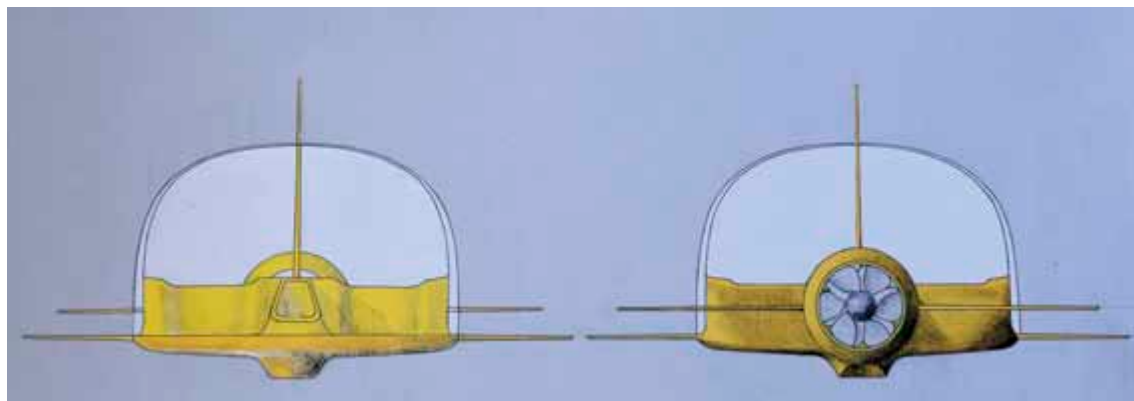
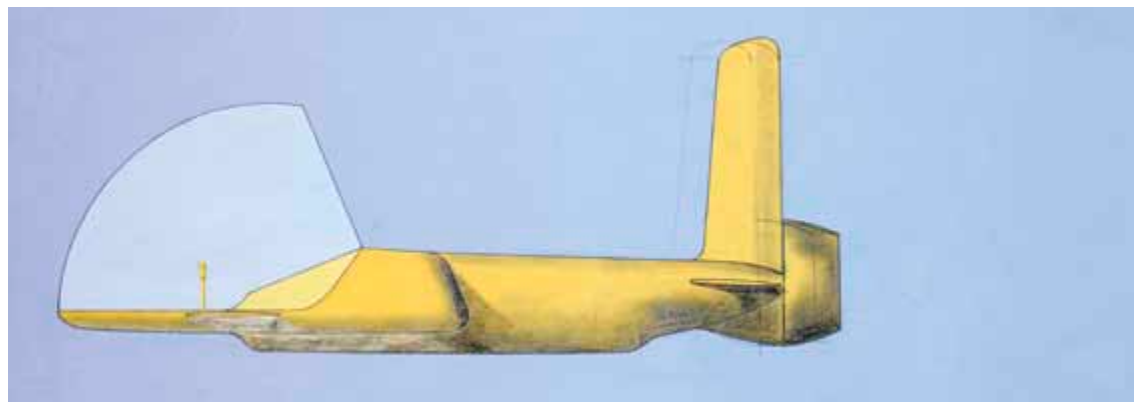


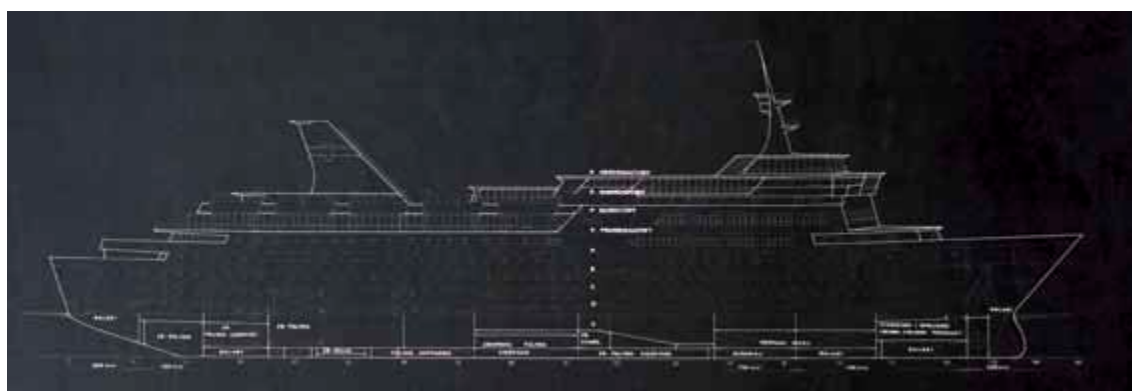
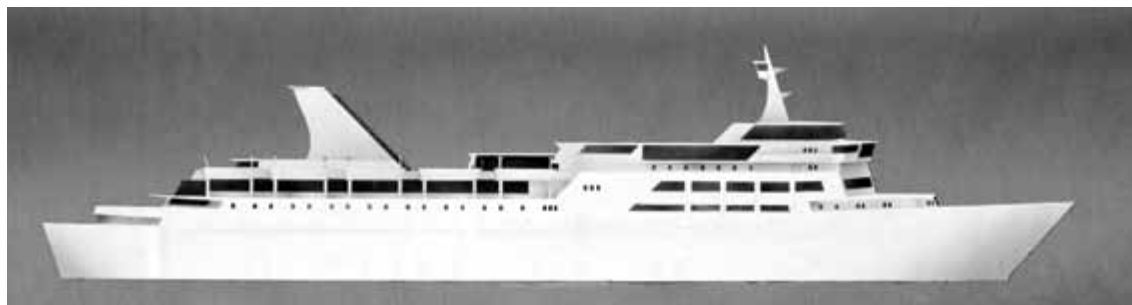


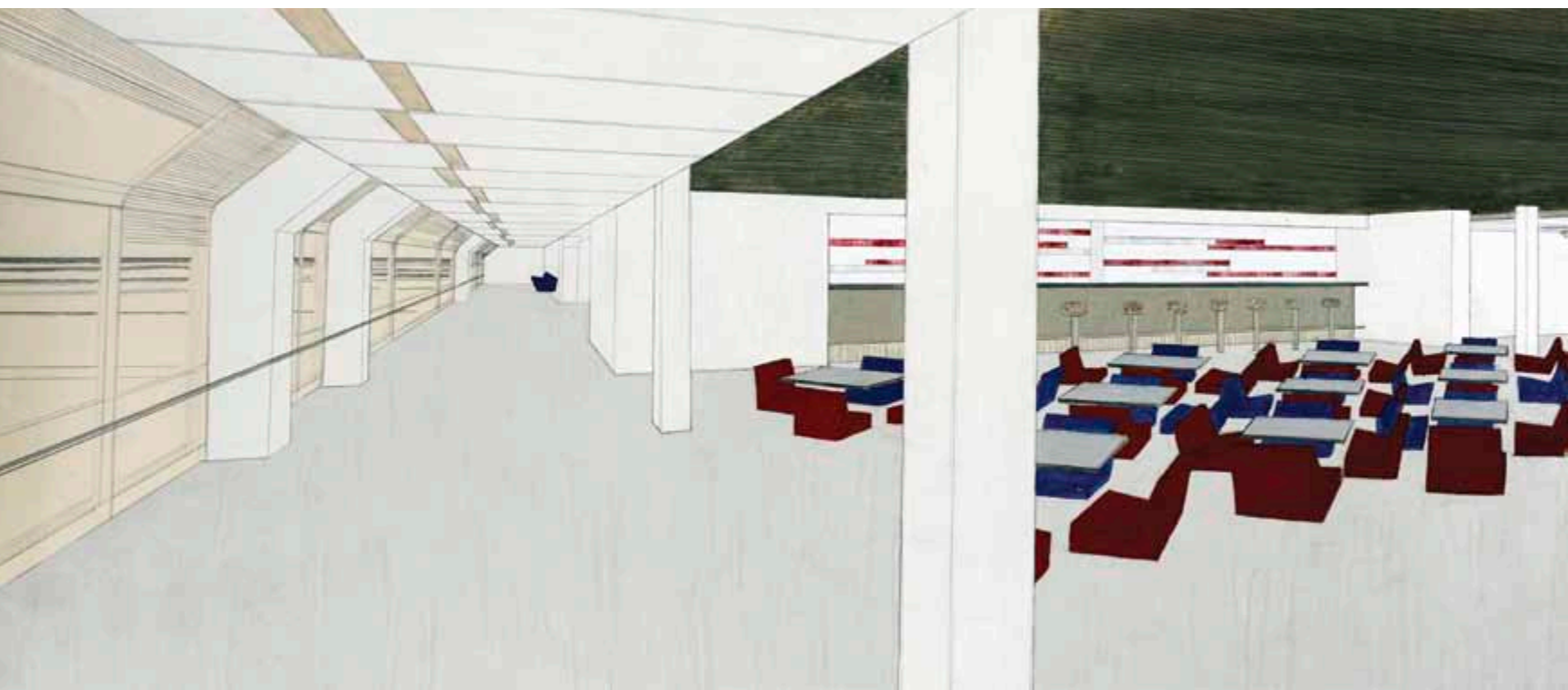


TRAMWAJ WODNY WIDOK Z LOTU PTAKA SKALA 1:25

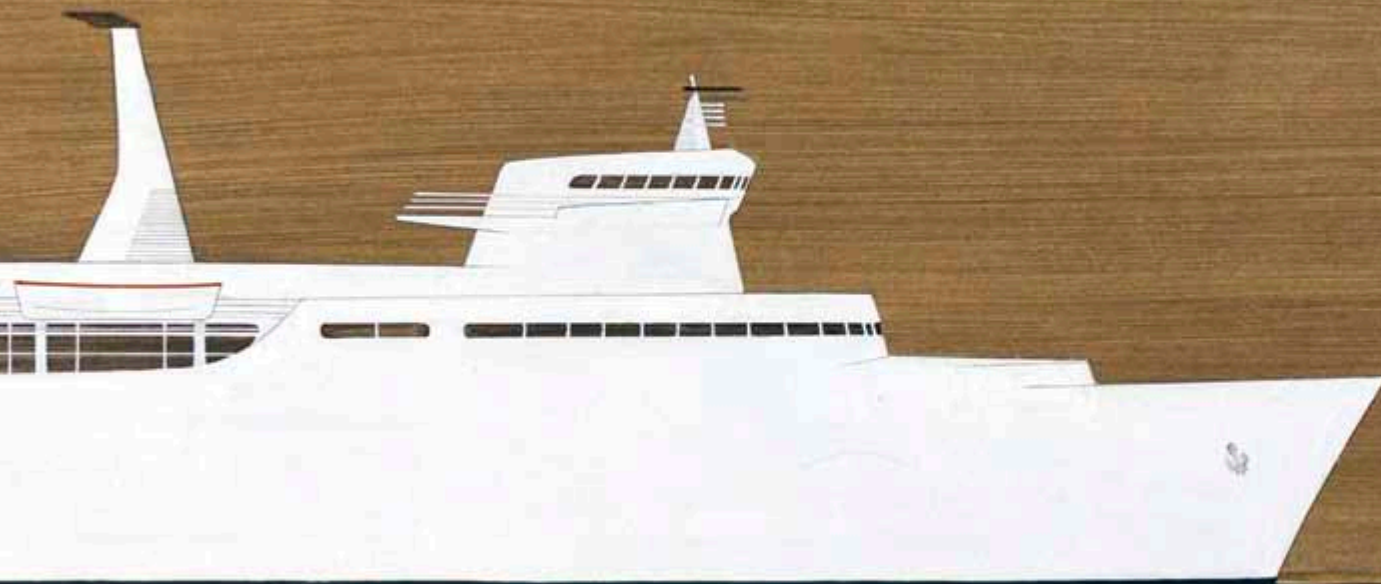


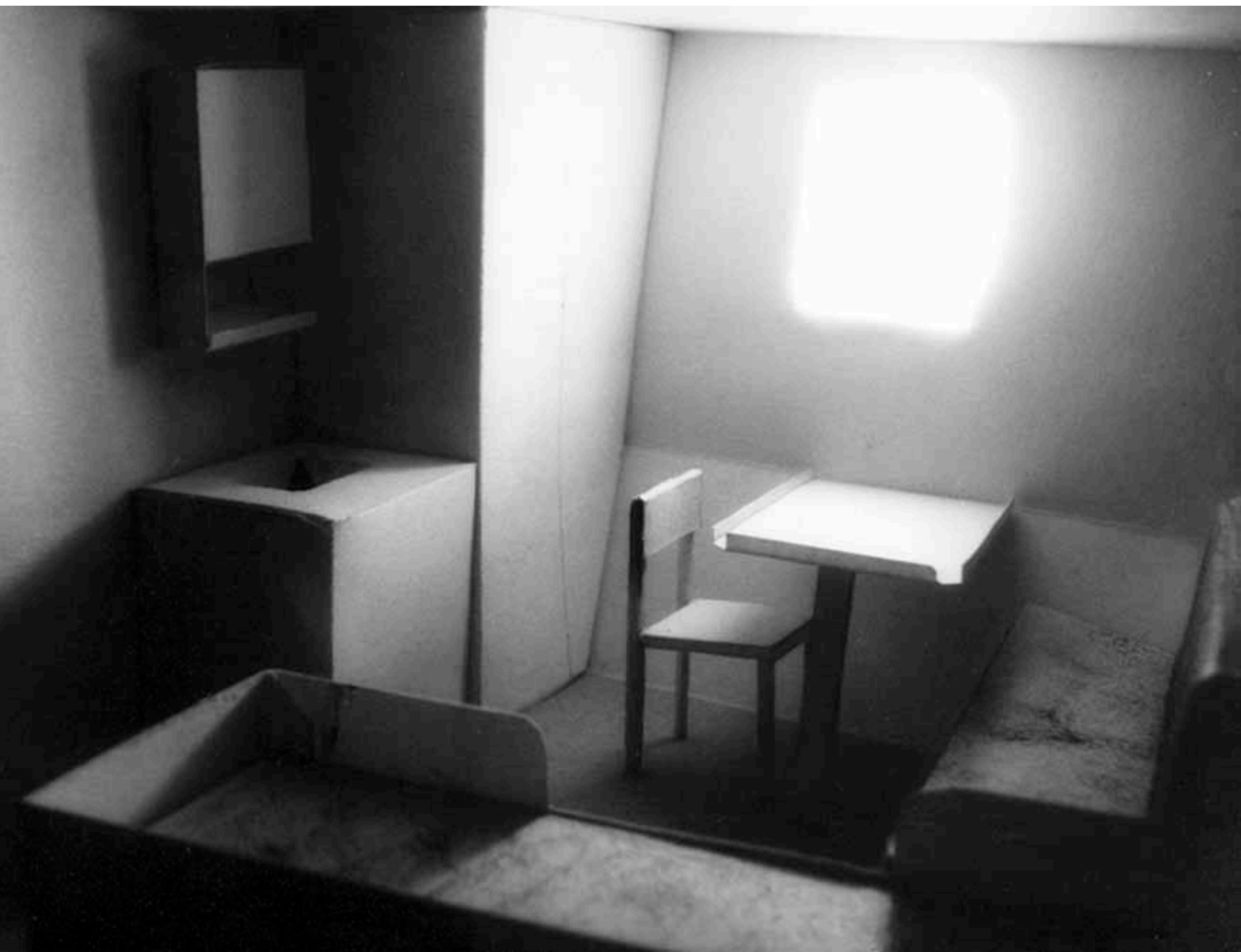






Statek wycieczkowy (monogram PrPs) / autor i data powstania nieznane



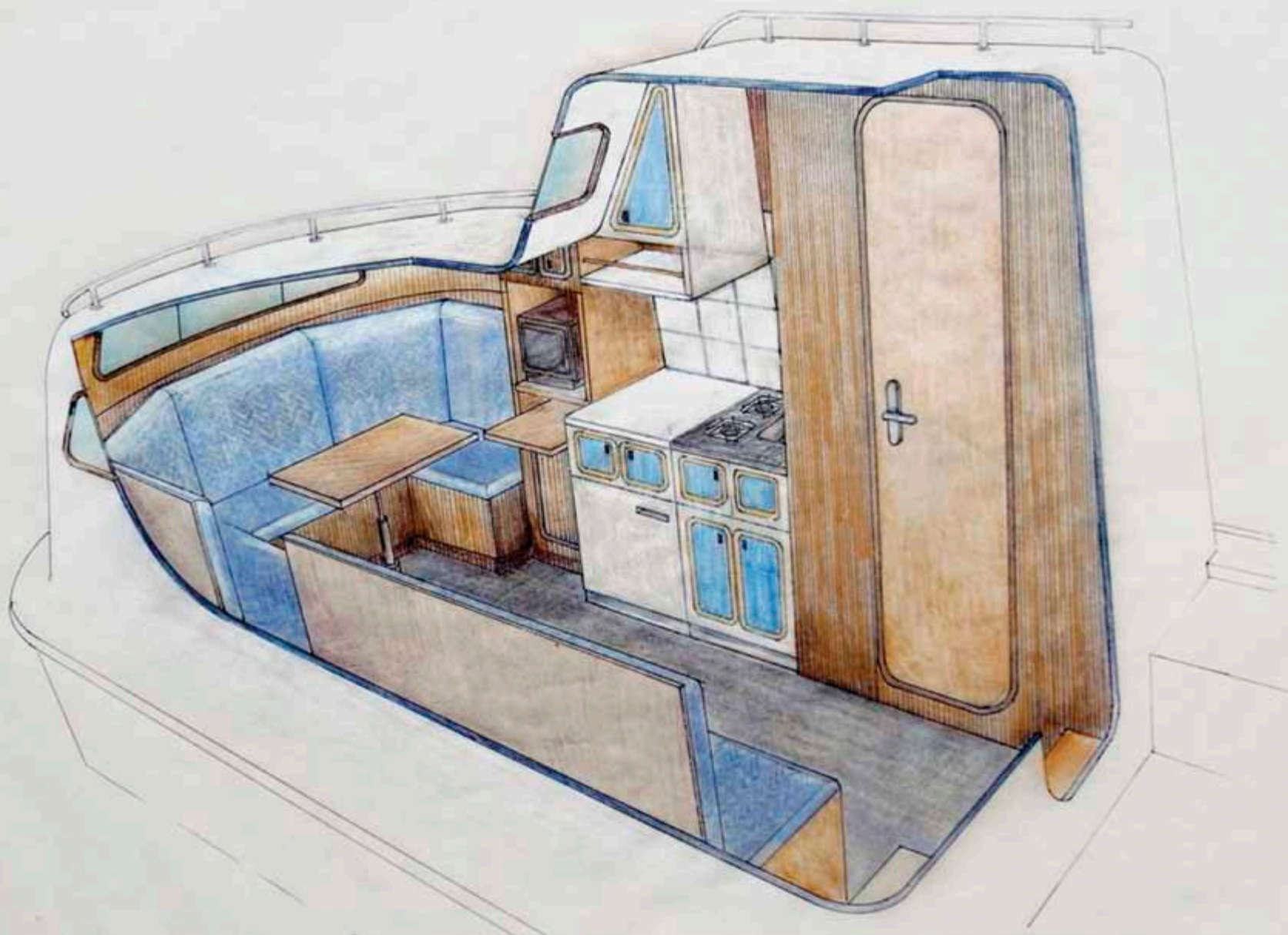


Tomasz Koziróg / Kabina jednoosobowa – studium oświetlenia / 1995





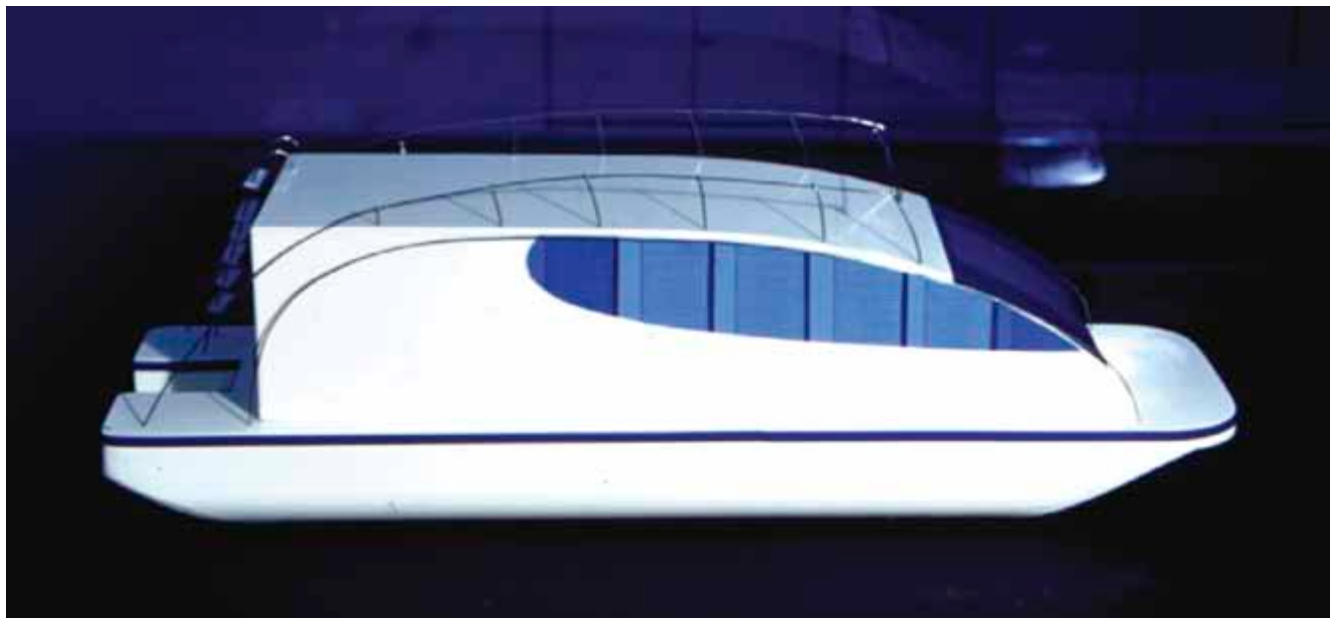




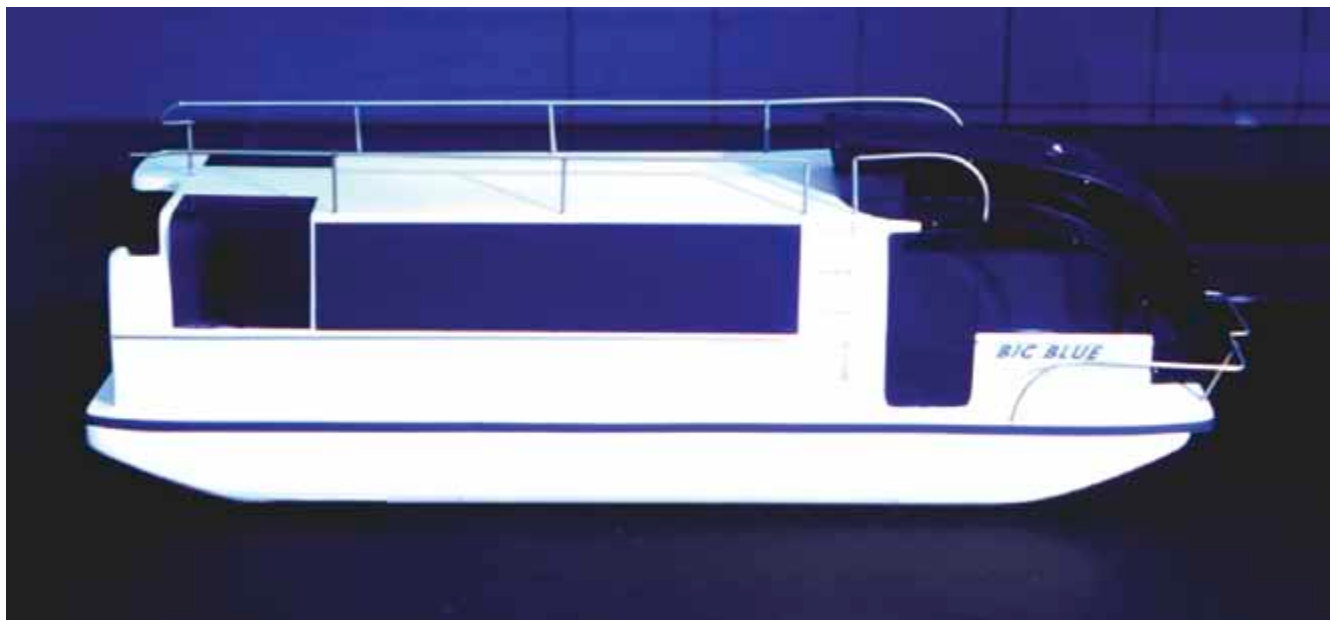
Małgorzata Barcikowska / Houseboat / 1999

Jarosław Kubicki / Houseboat / 1999

fot. M. Józwicki

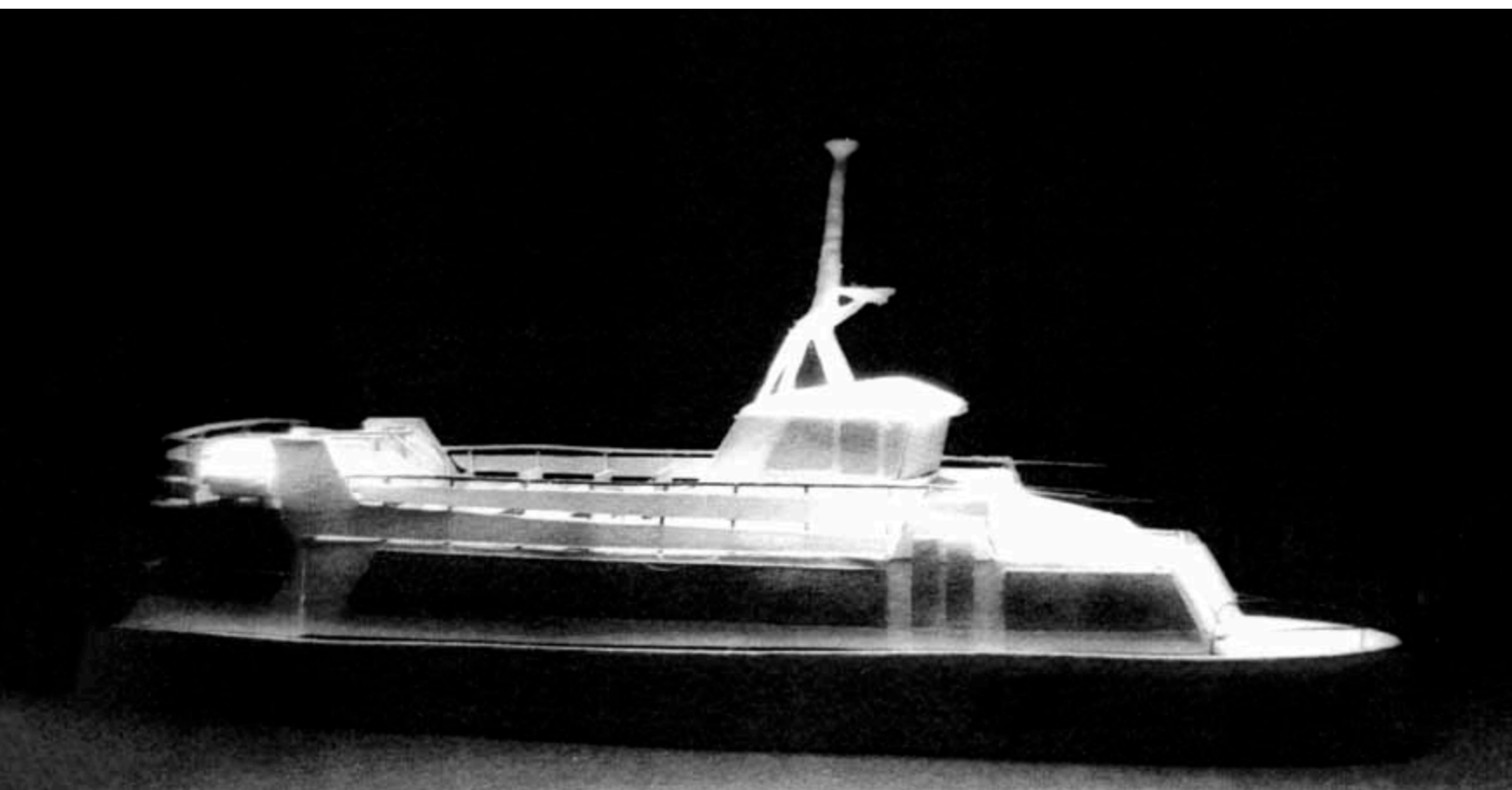


fot. M. Józwicki



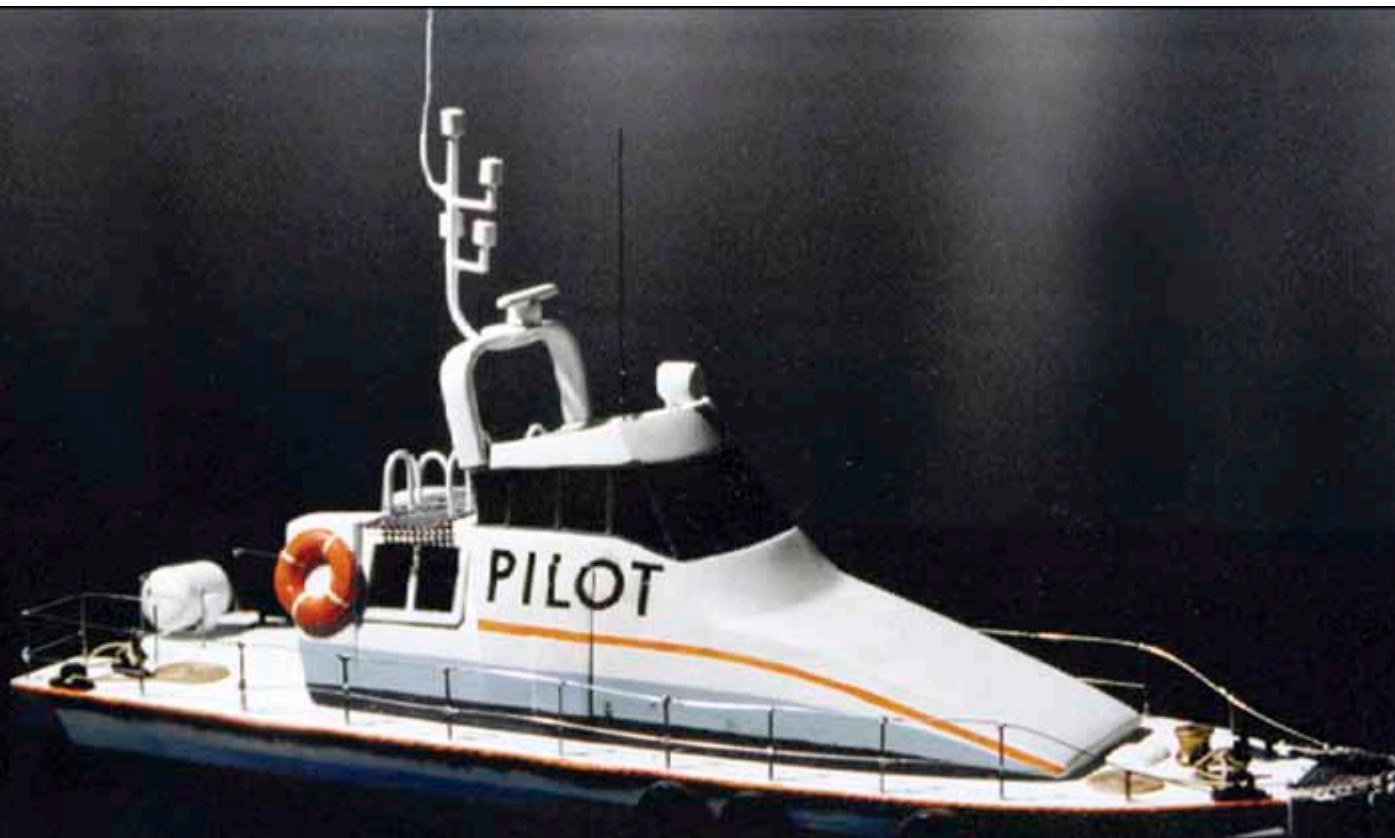








for. M. Józwicki



fot. M. Jóźwicki



Agnieszka Kłaczany / Rieczny statek wycieczkowy / 1997

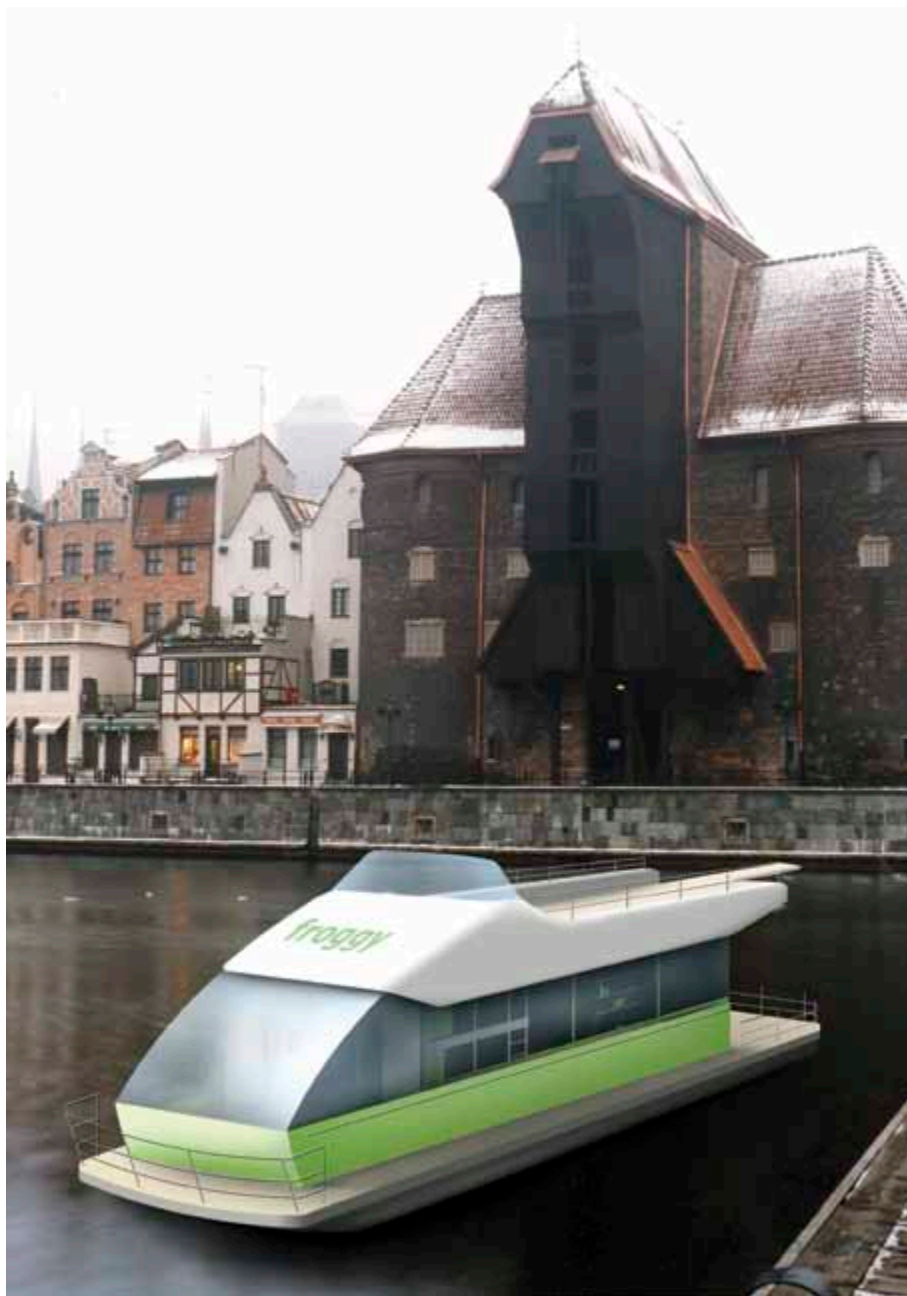
Adam Szczepocki / Rieczny statek wycieczkowy / 1997

fot. M. Józwiński



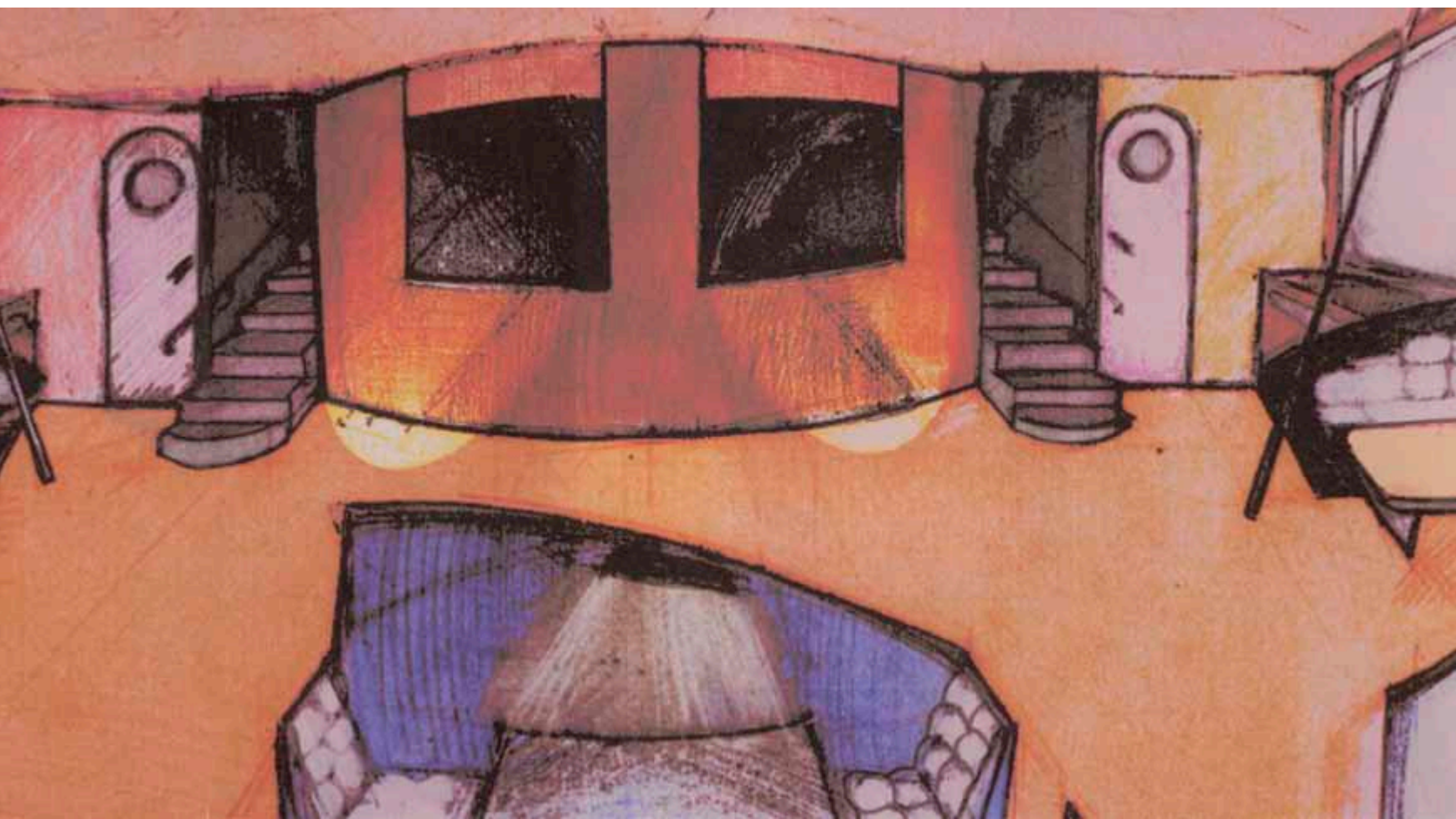
fot. M. Józwiński

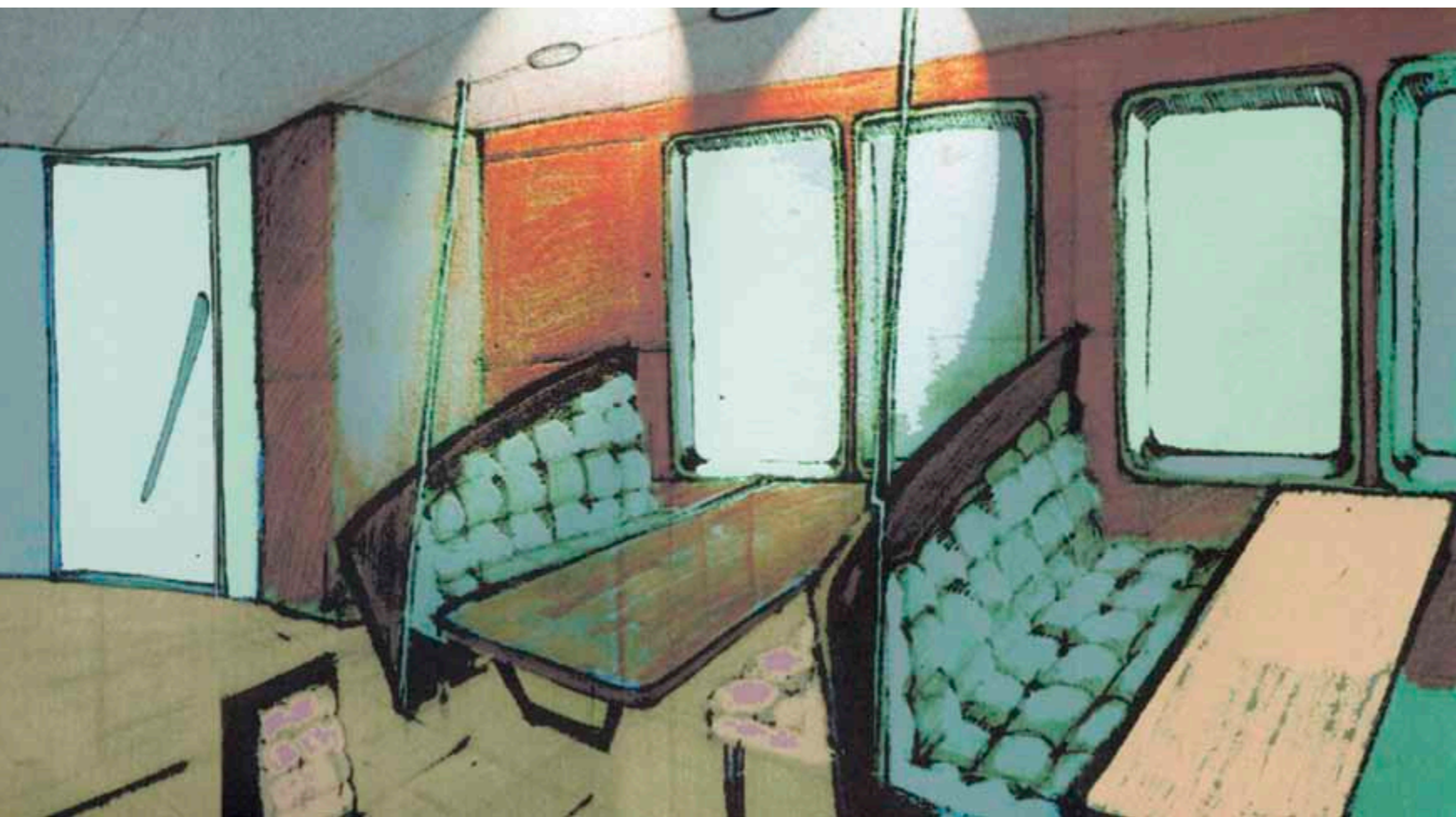




prace studenckie

2000-2012







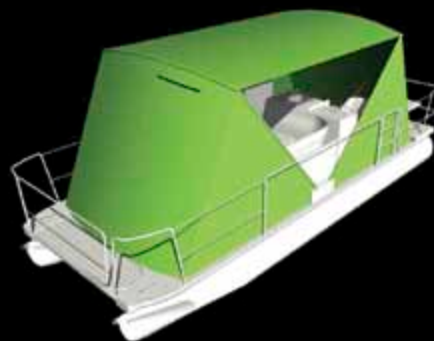
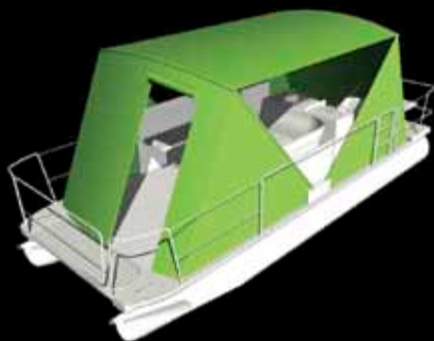
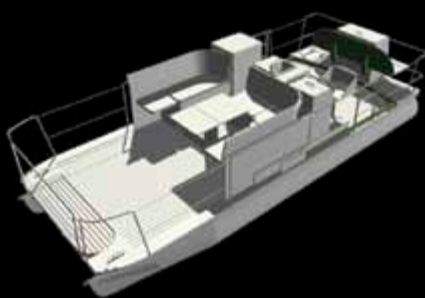
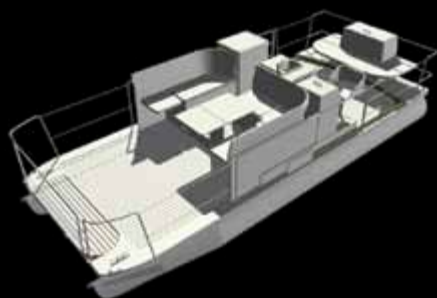
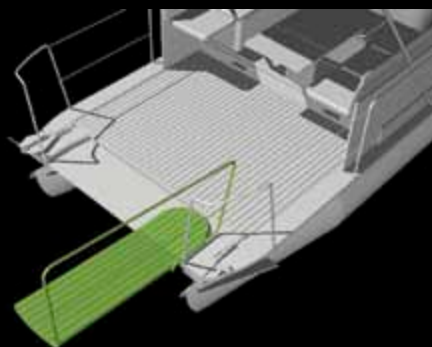
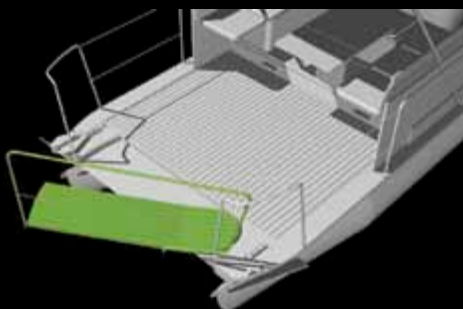
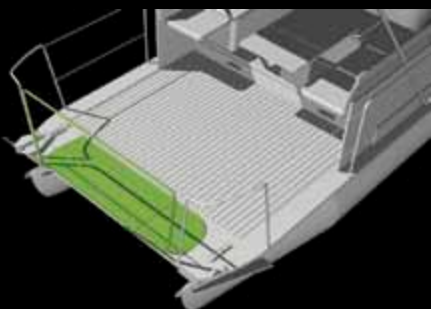




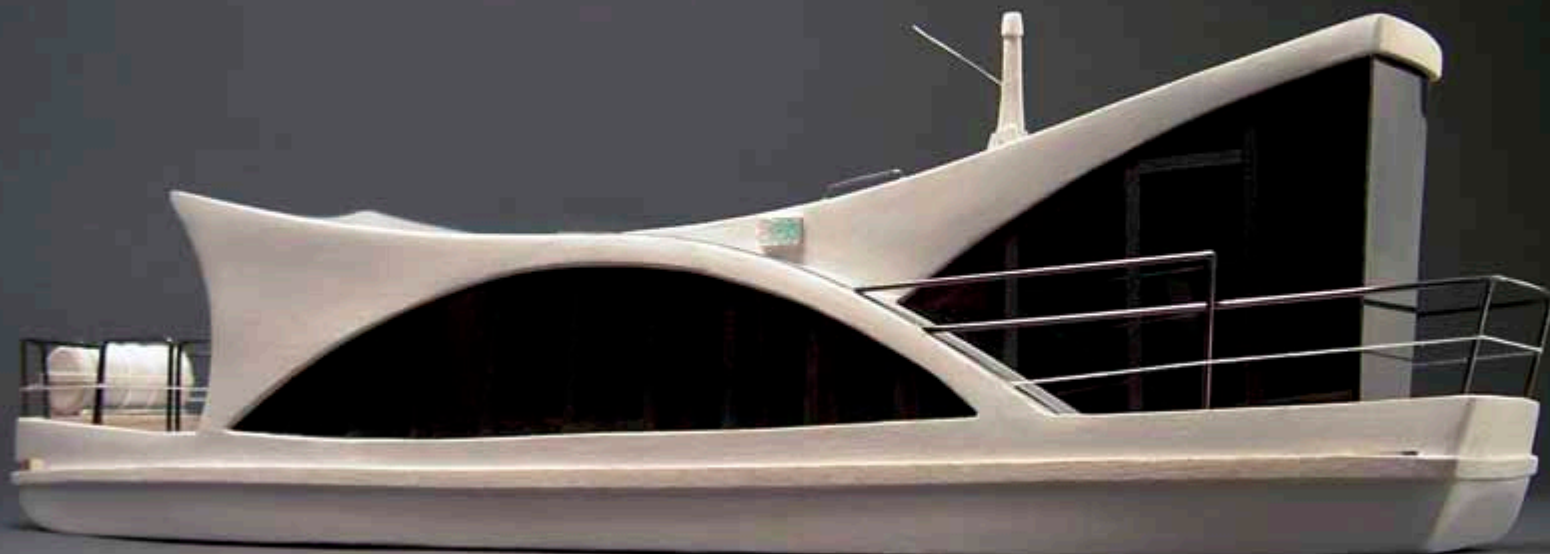


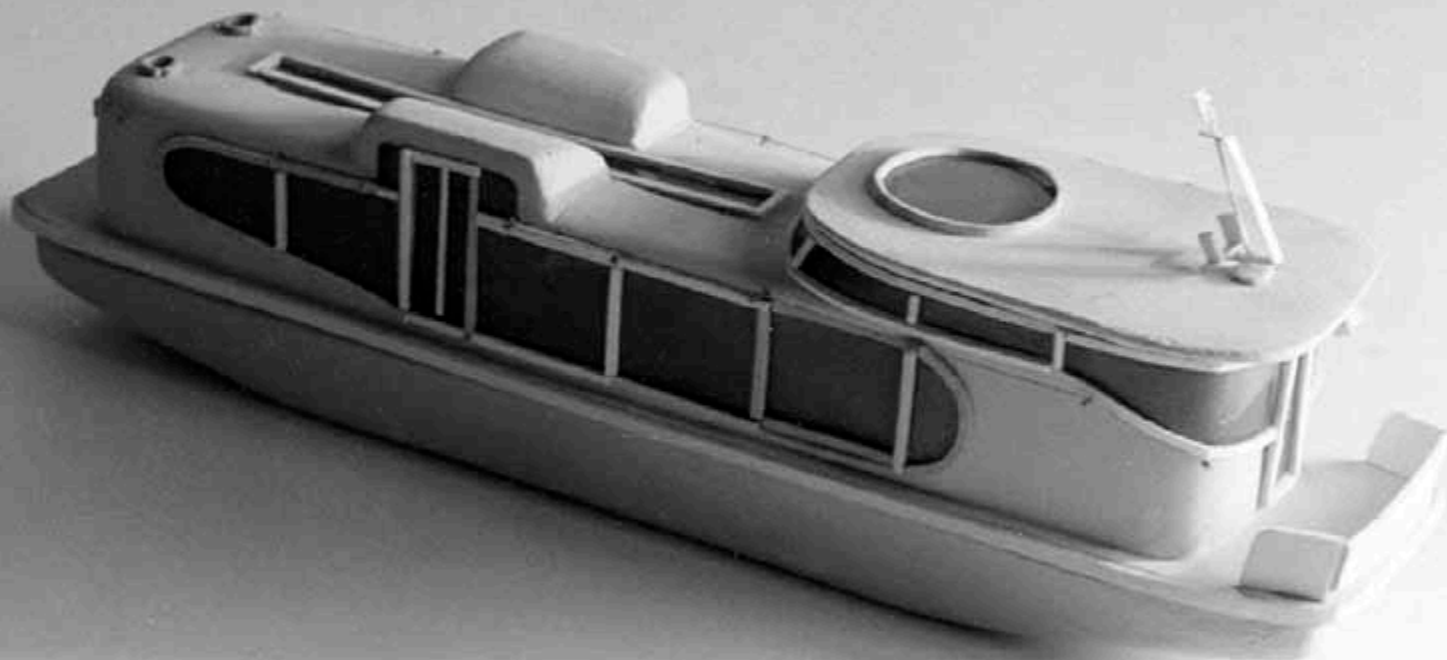
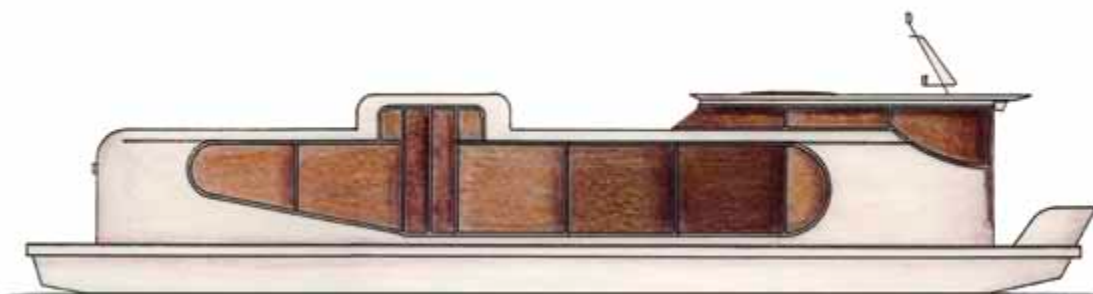




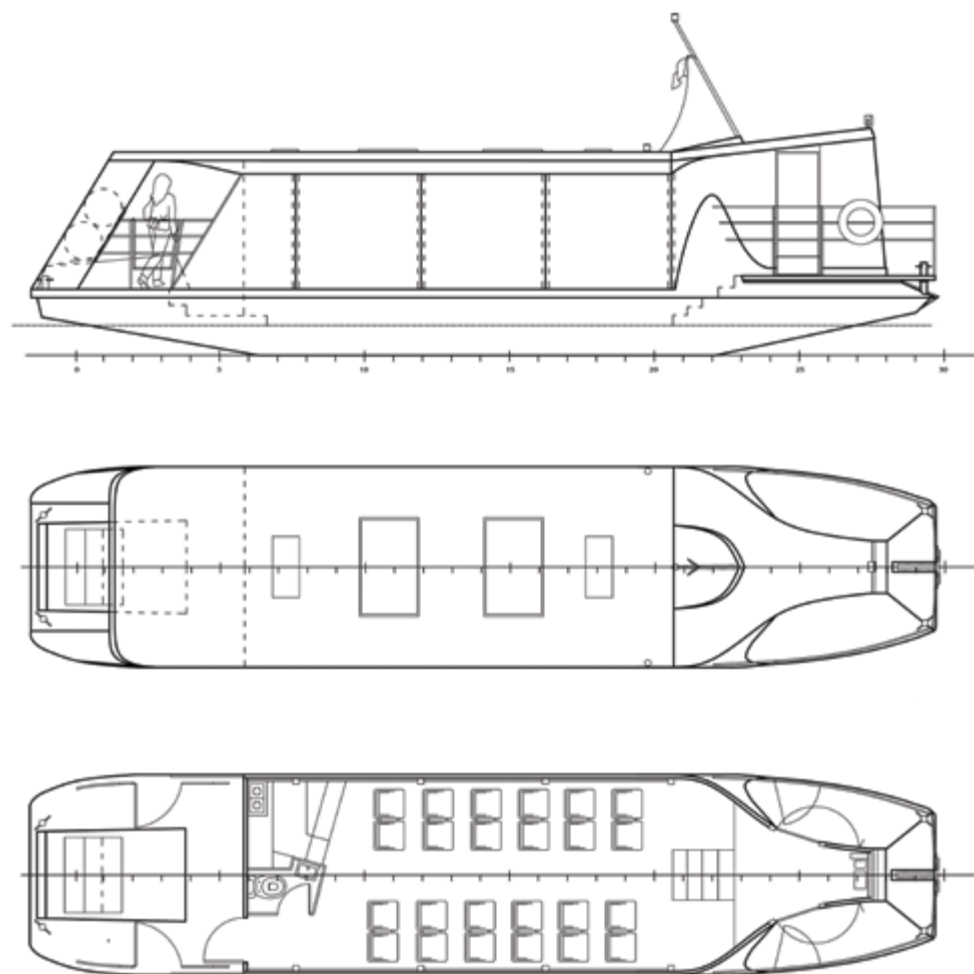


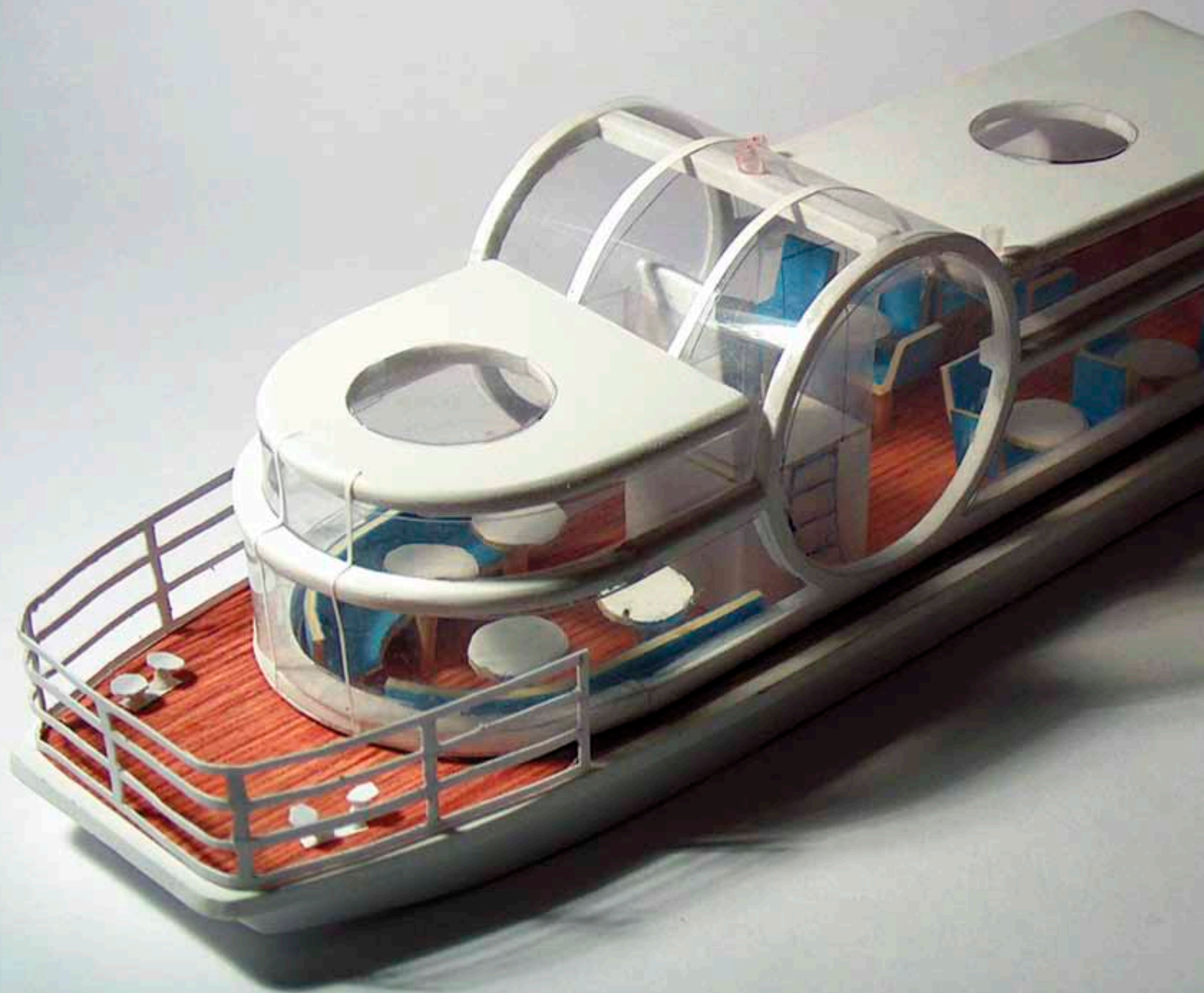


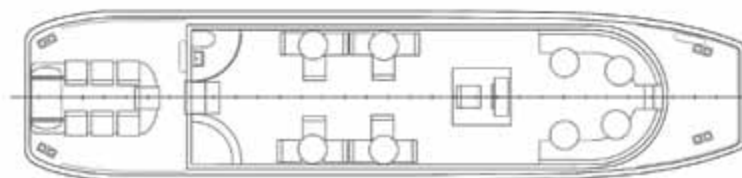
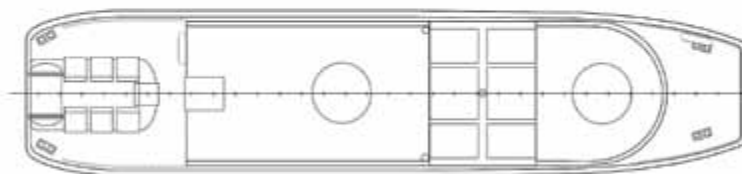
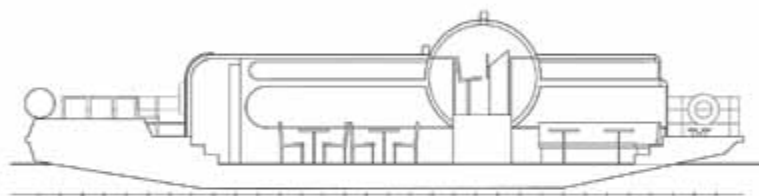
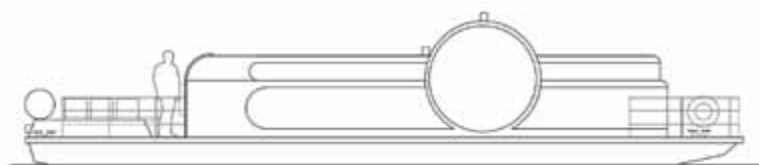


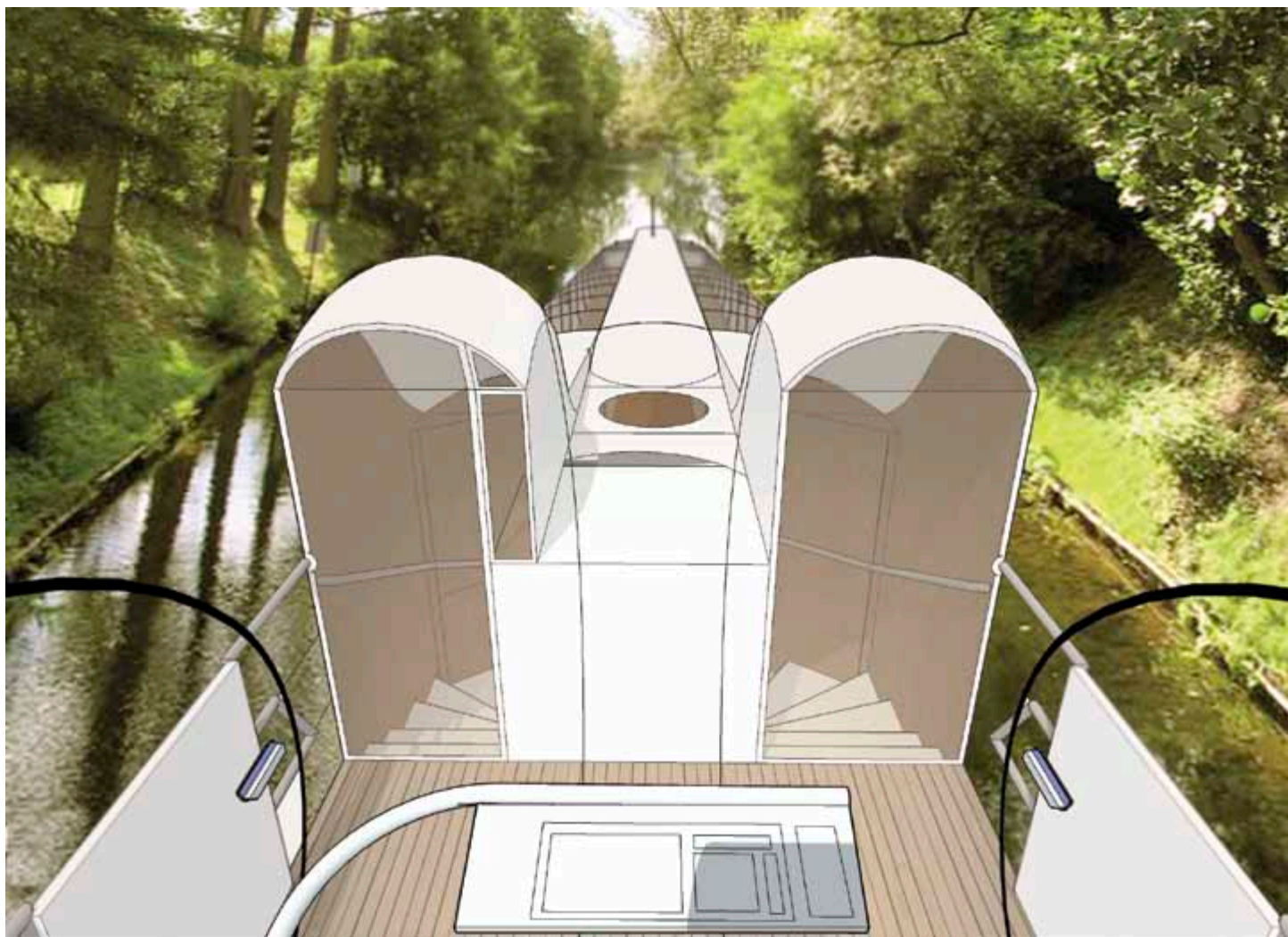


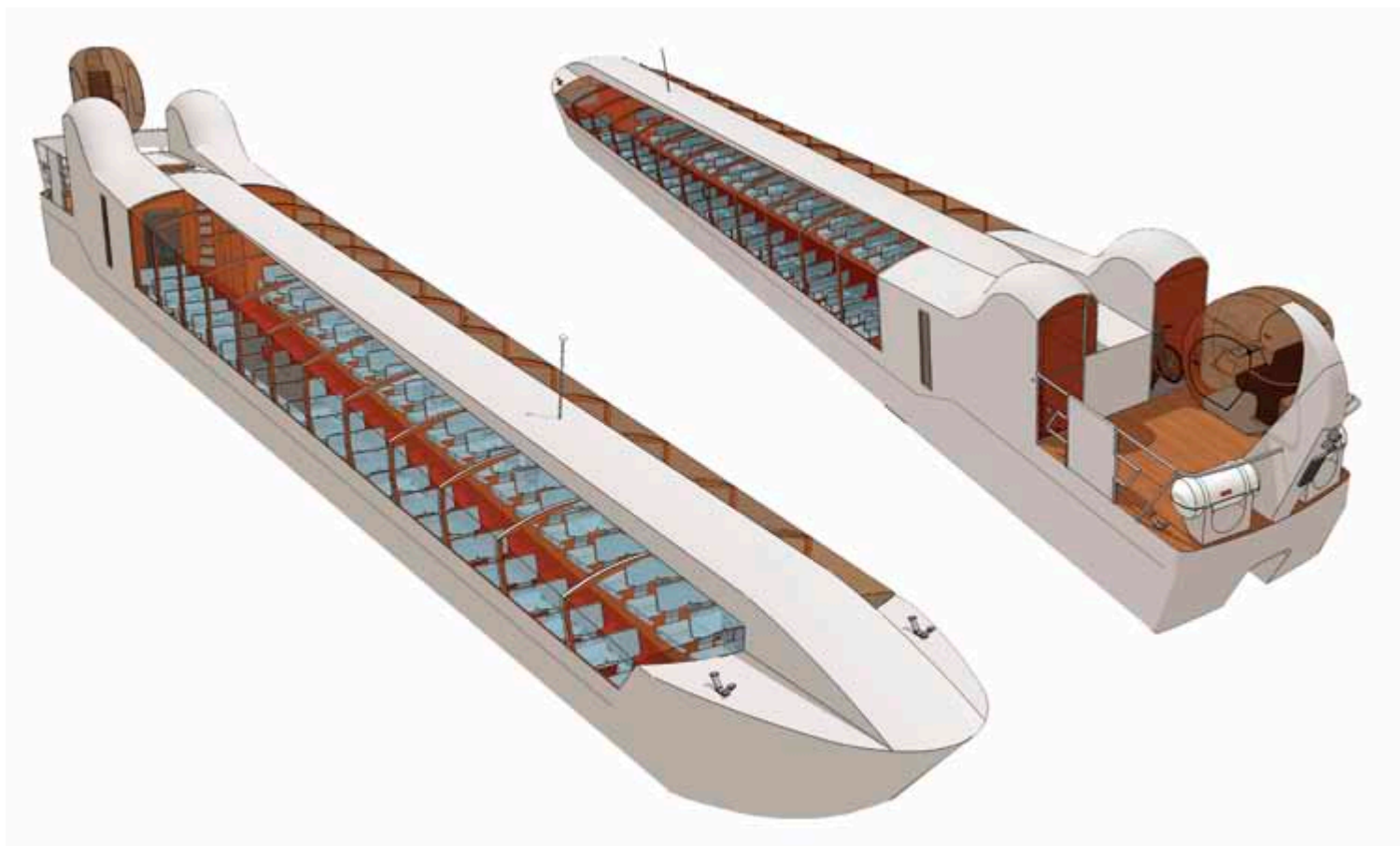


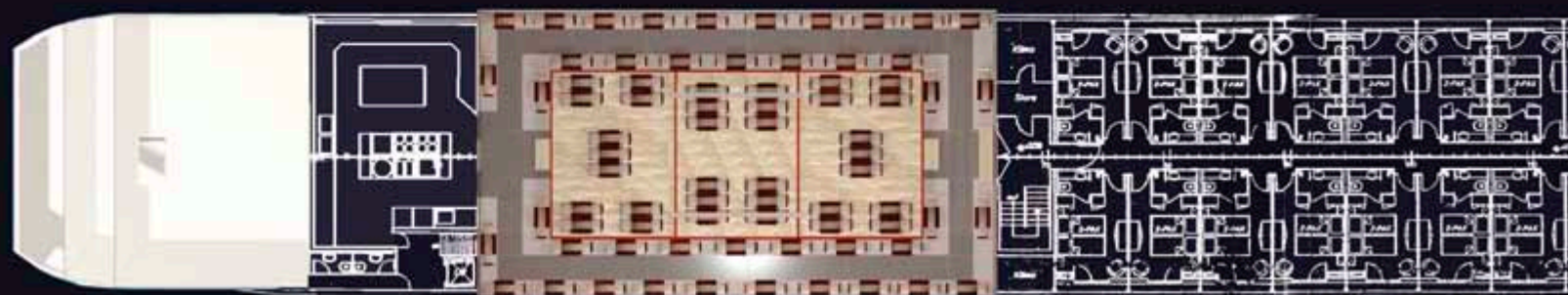
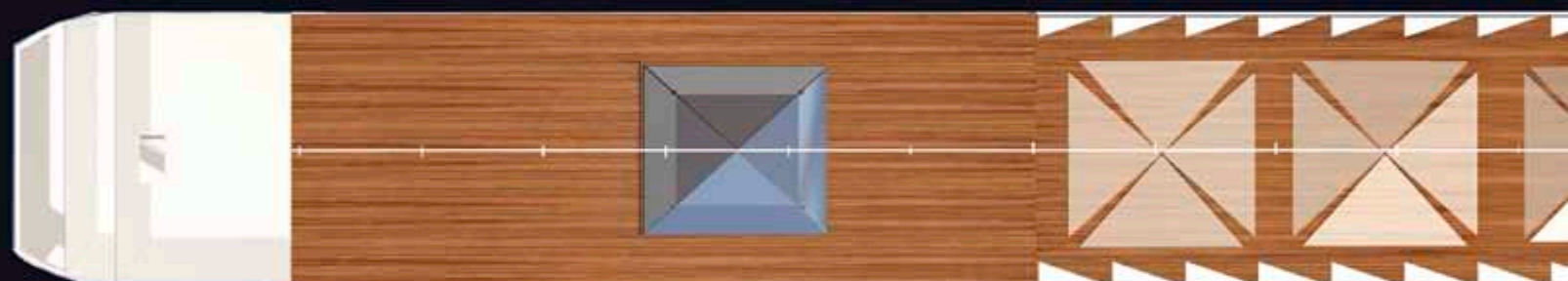
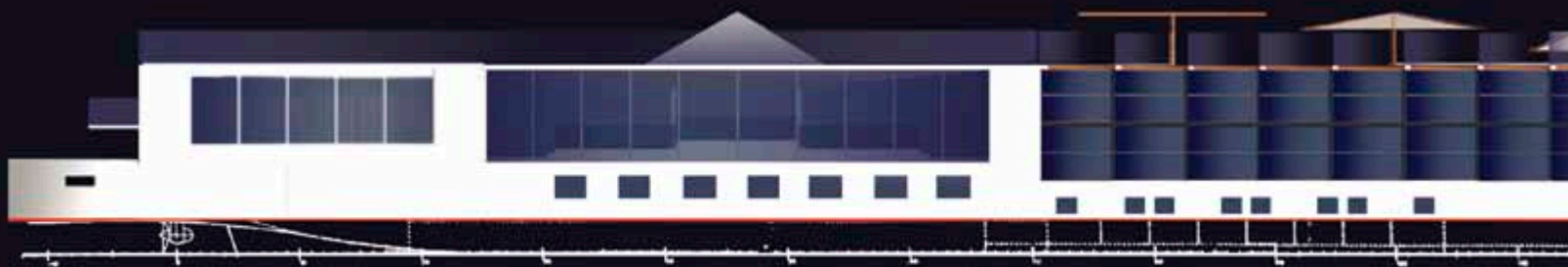


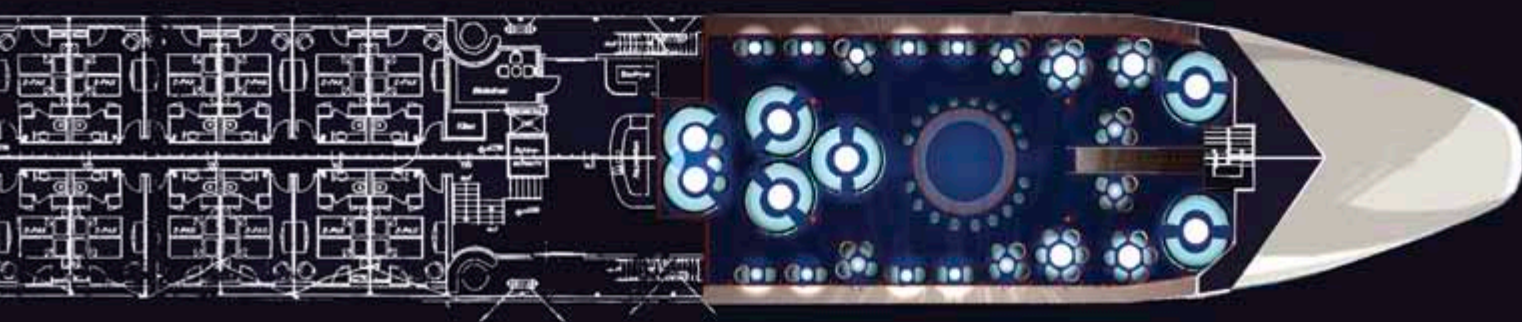
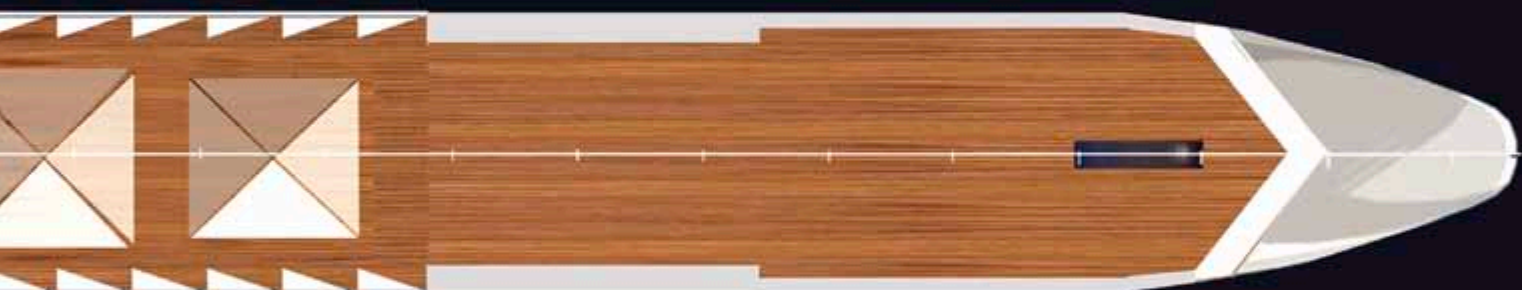
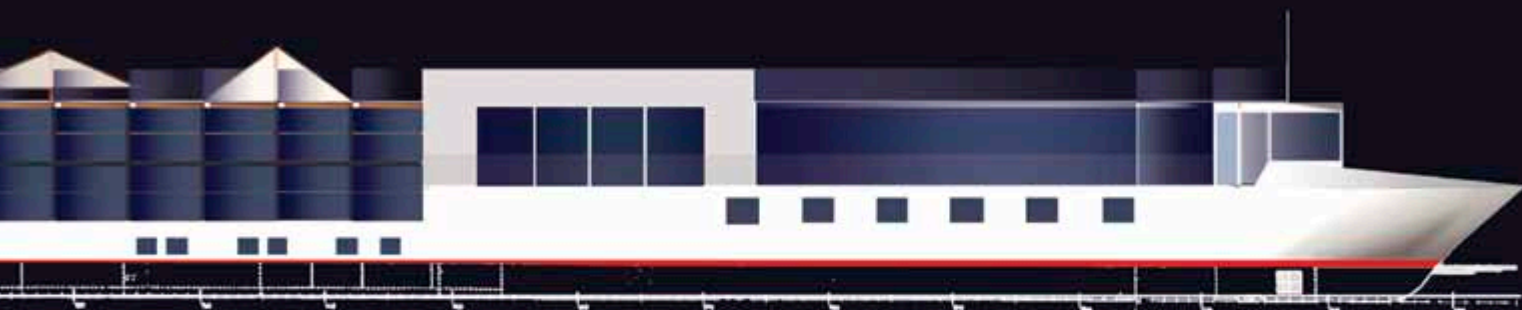


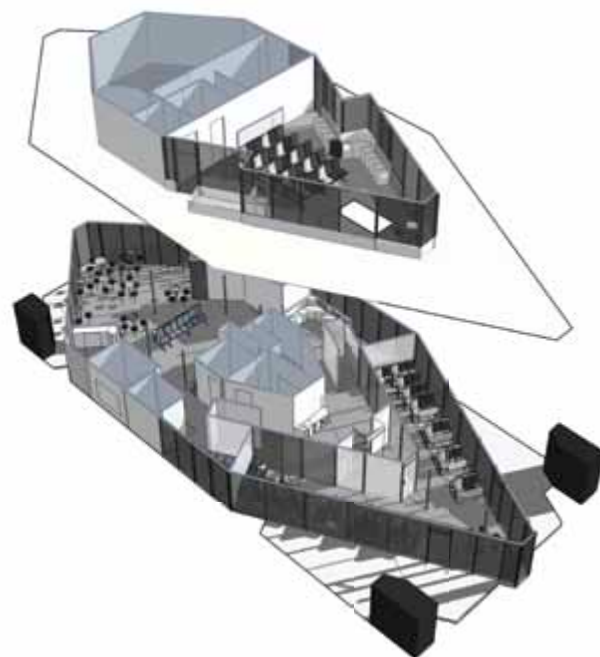
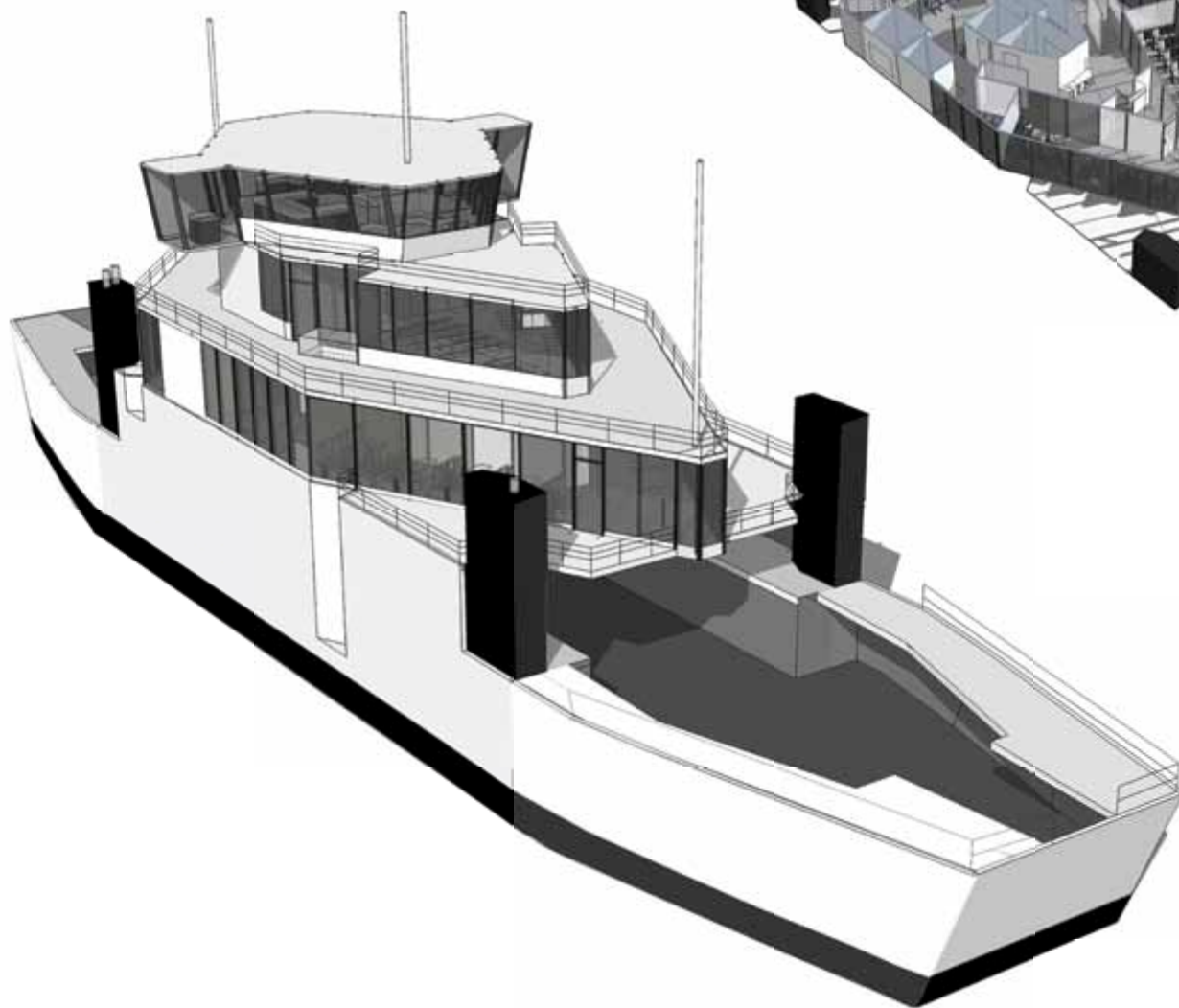


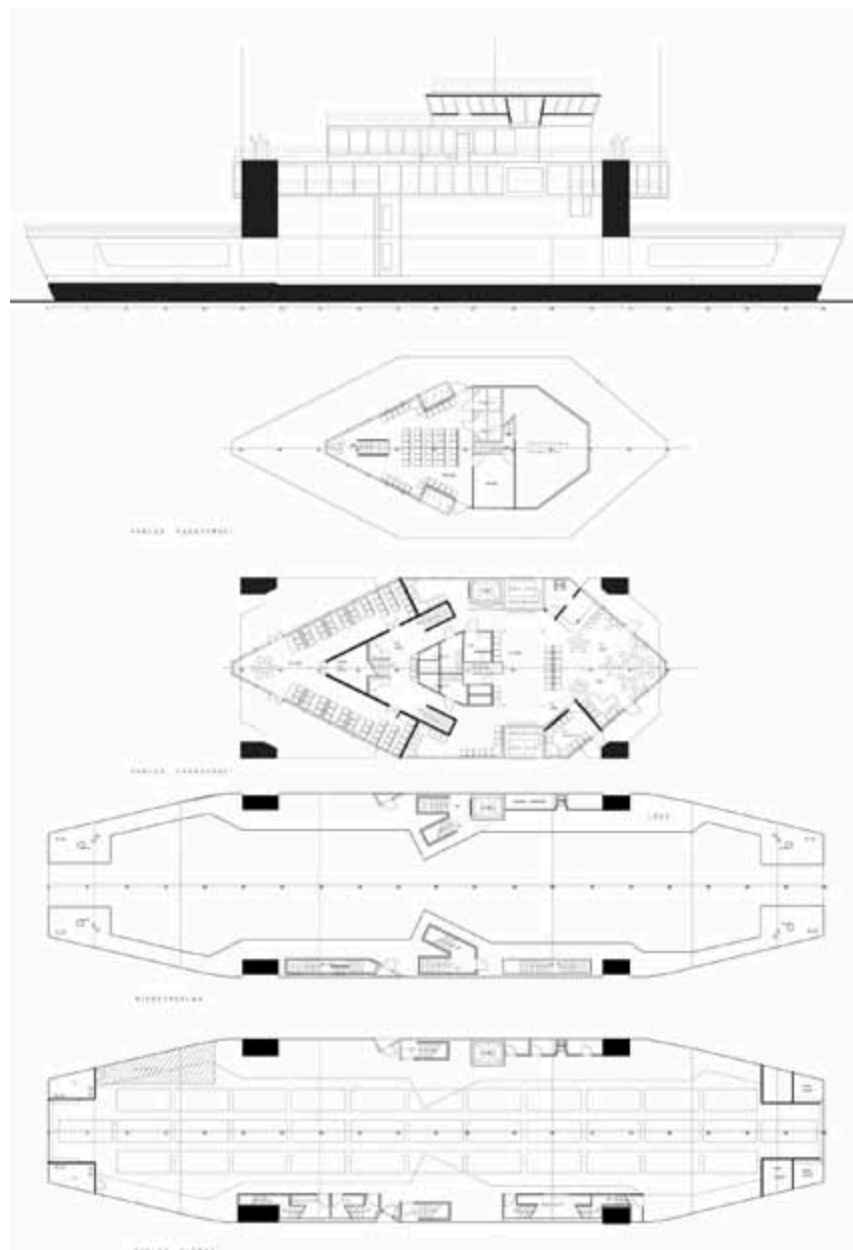








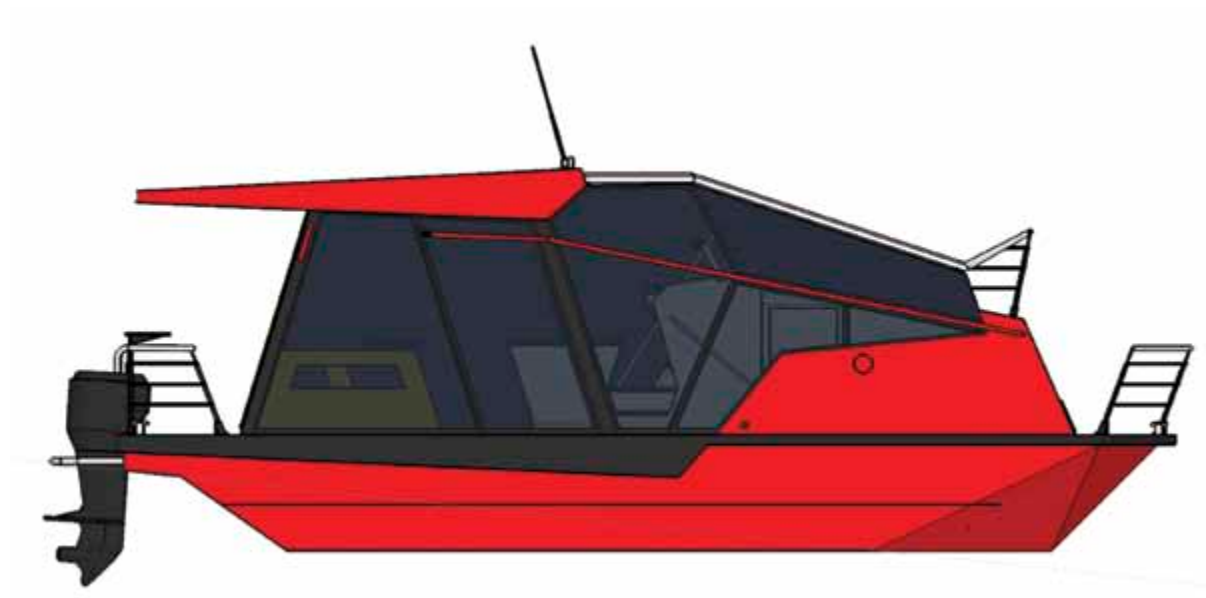


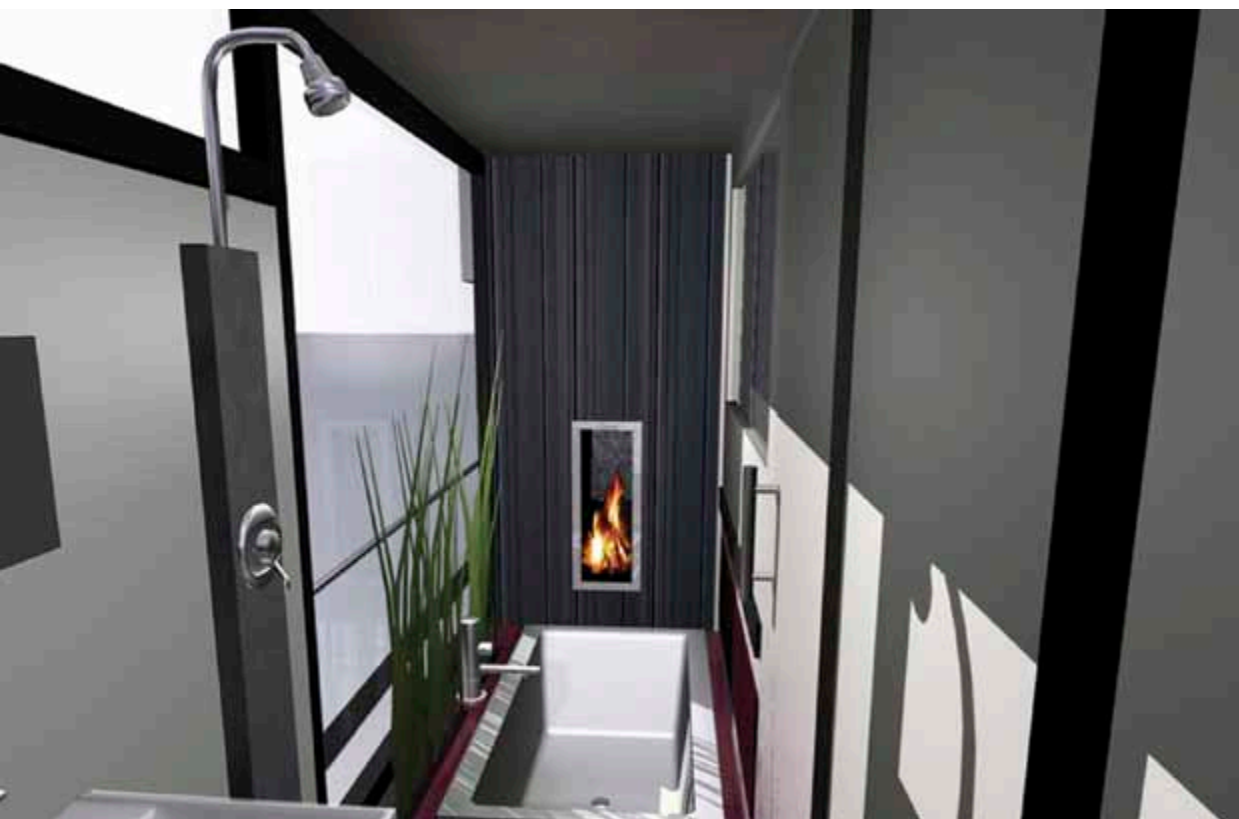






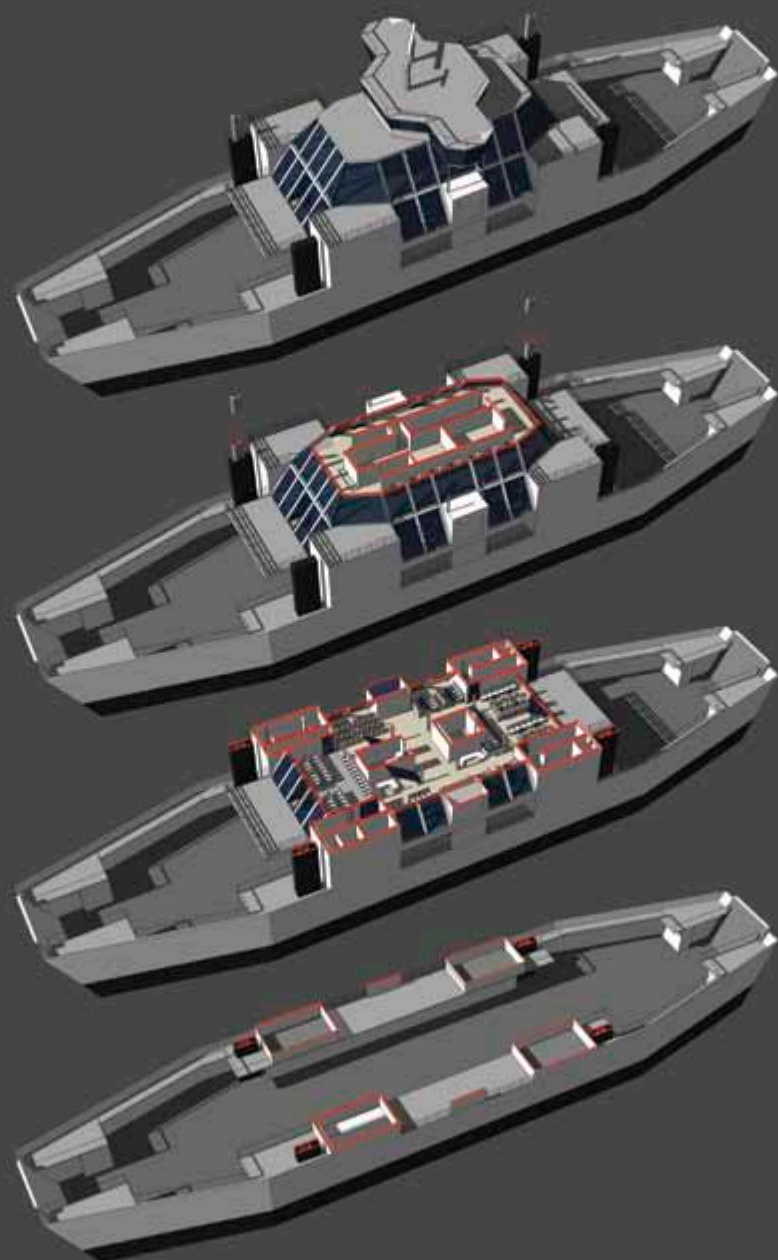




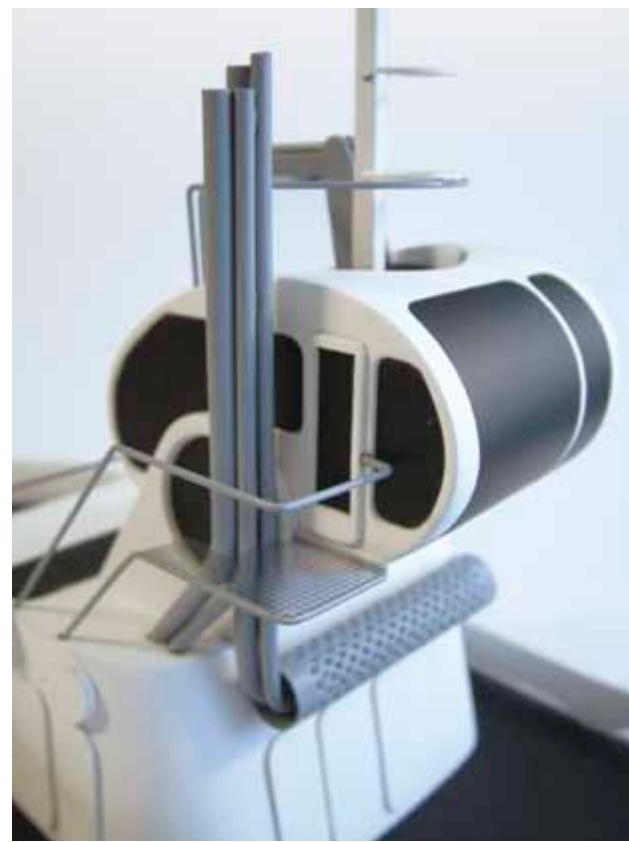


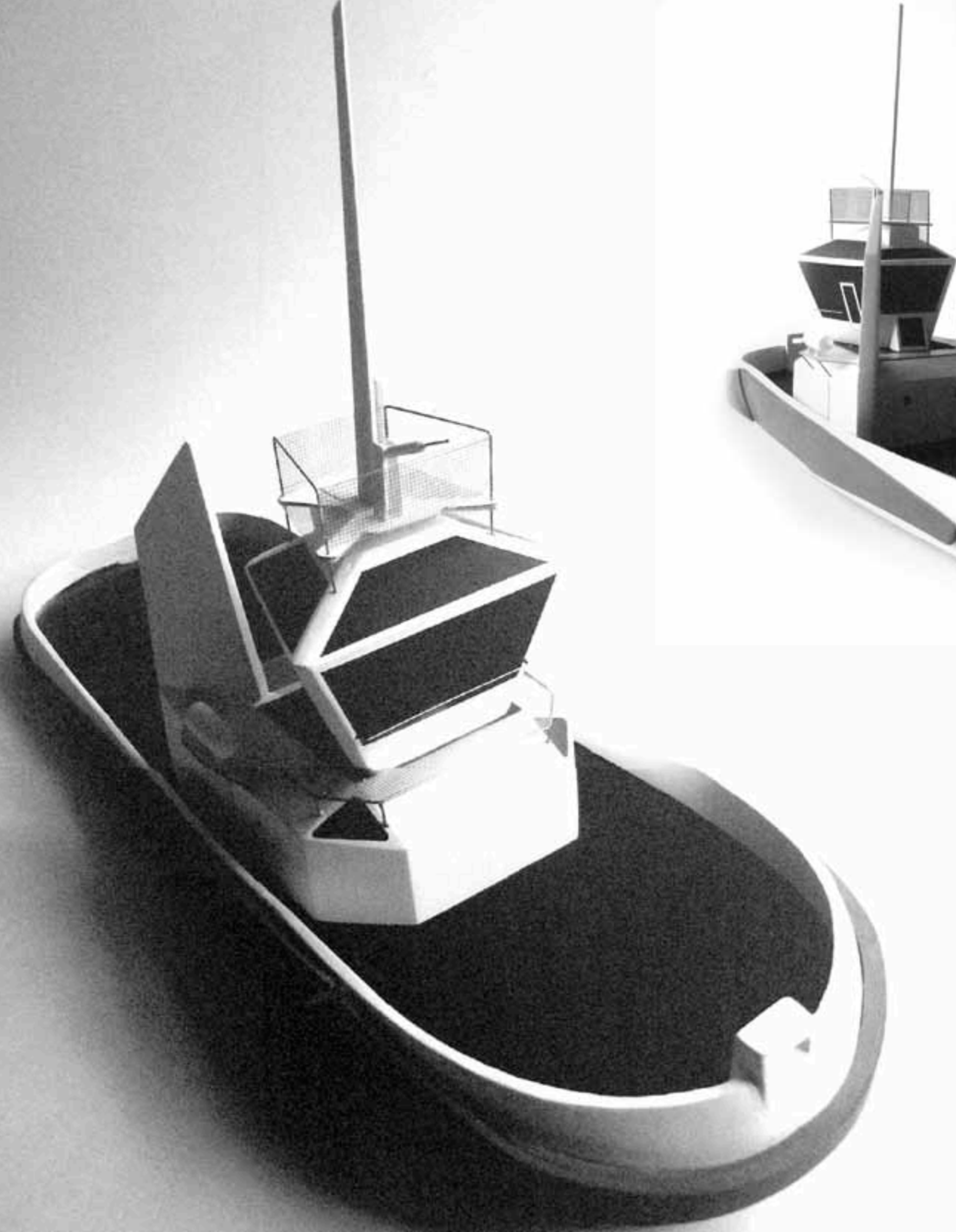


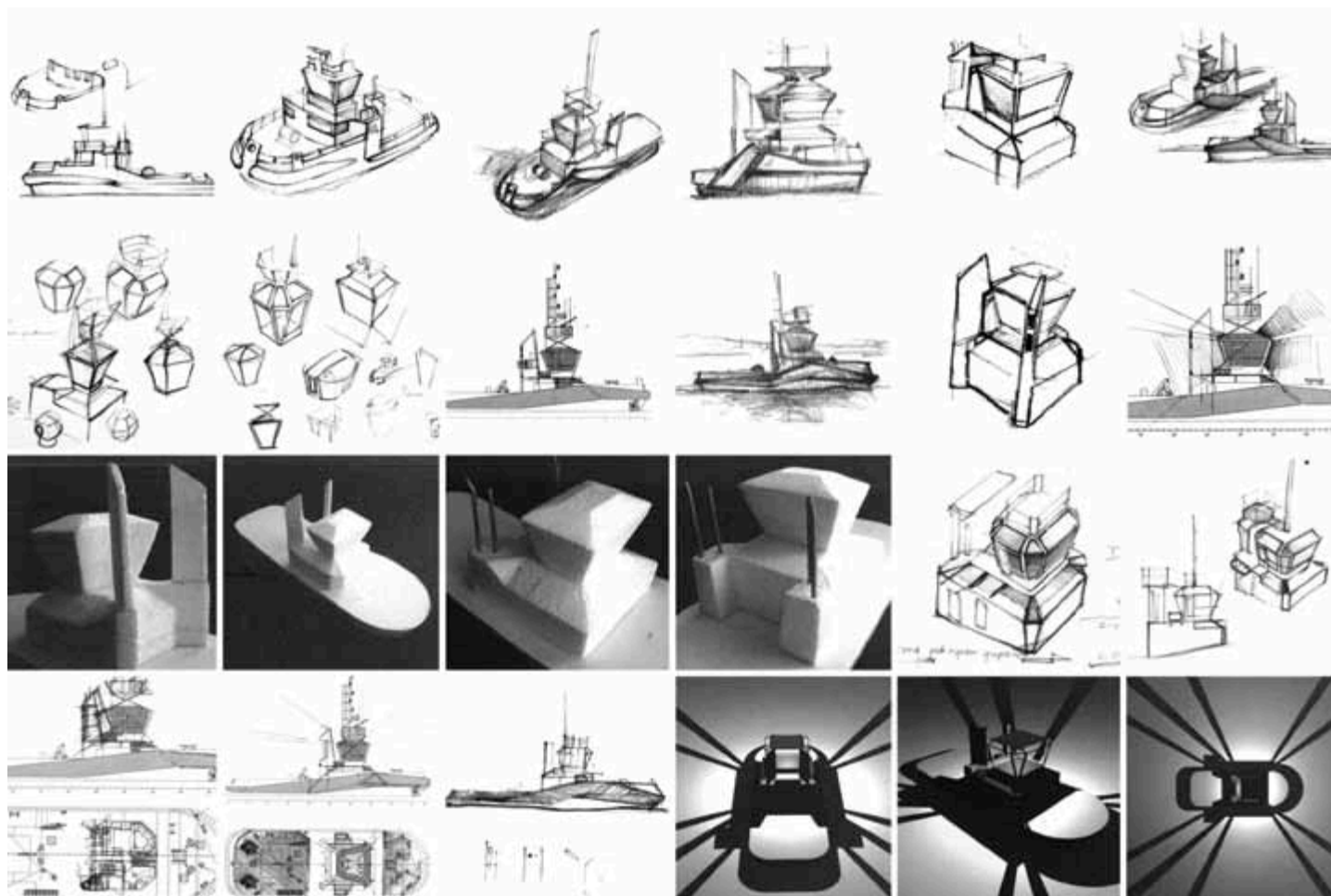




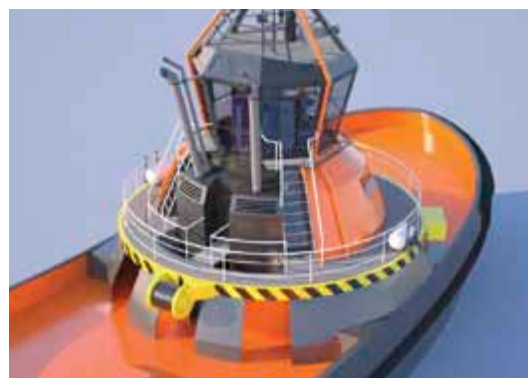












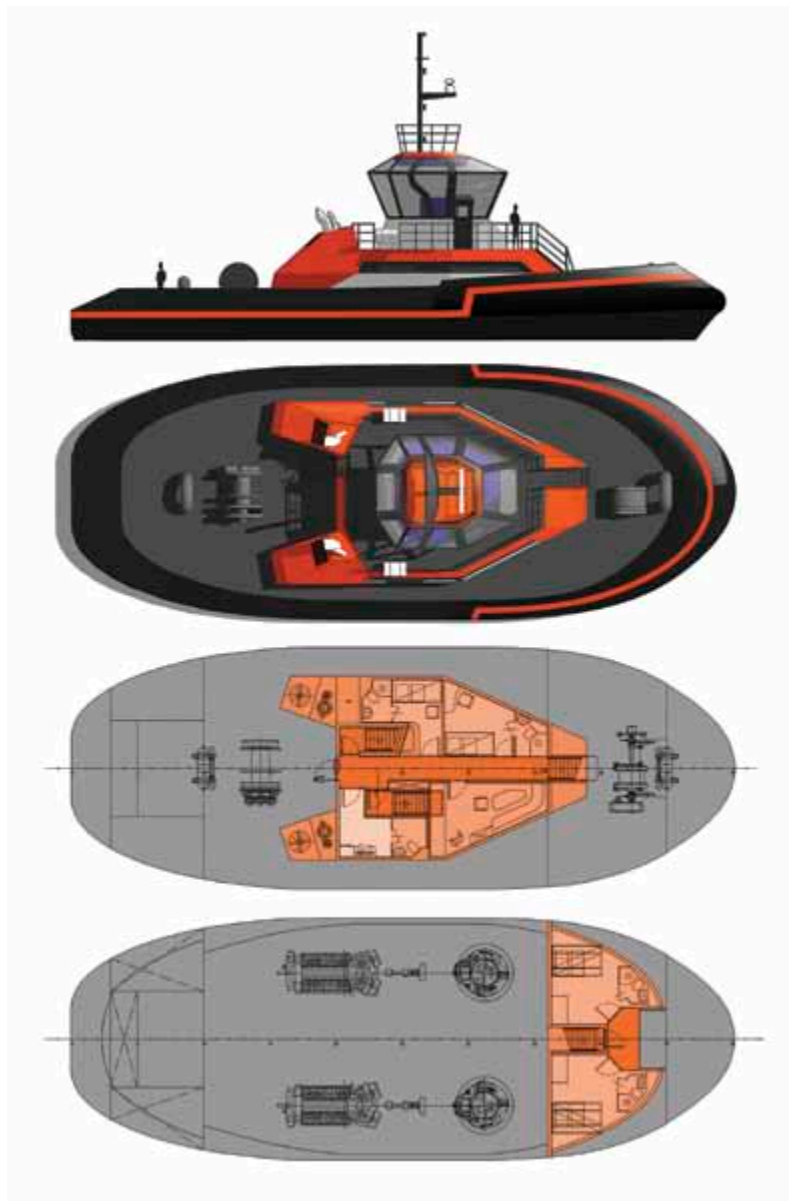












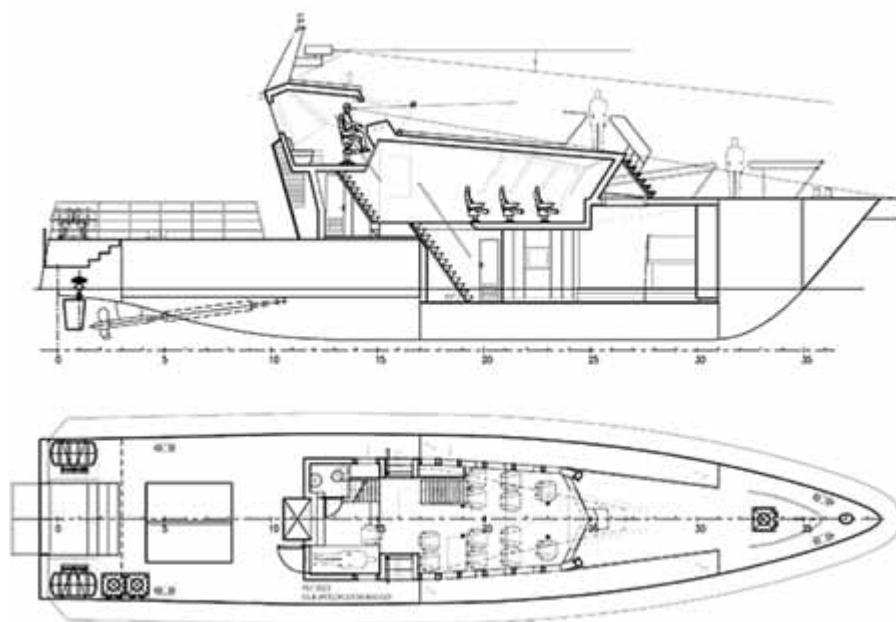








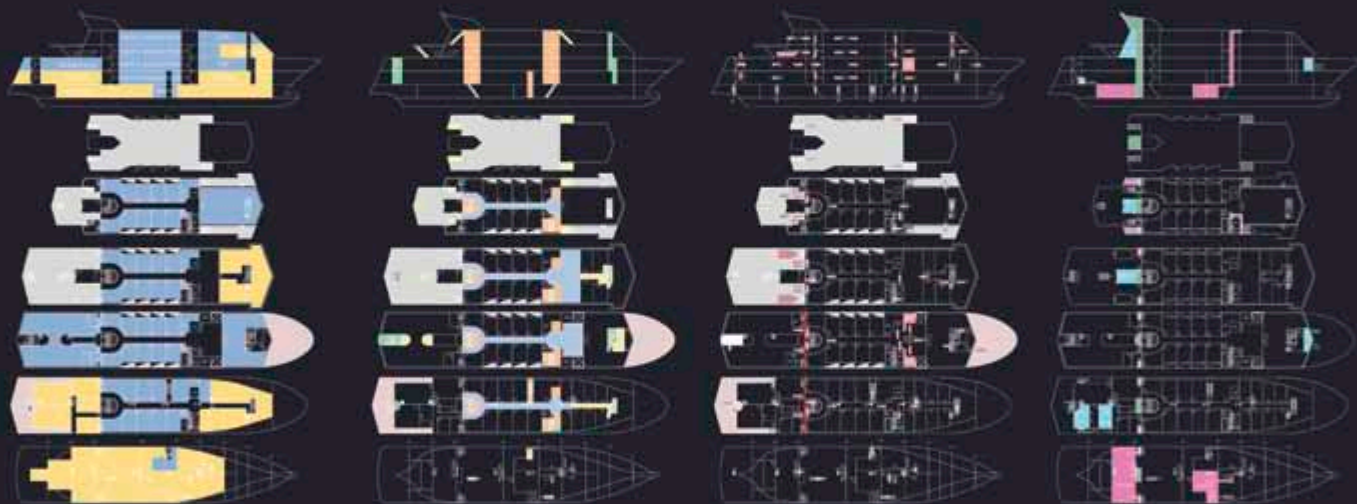


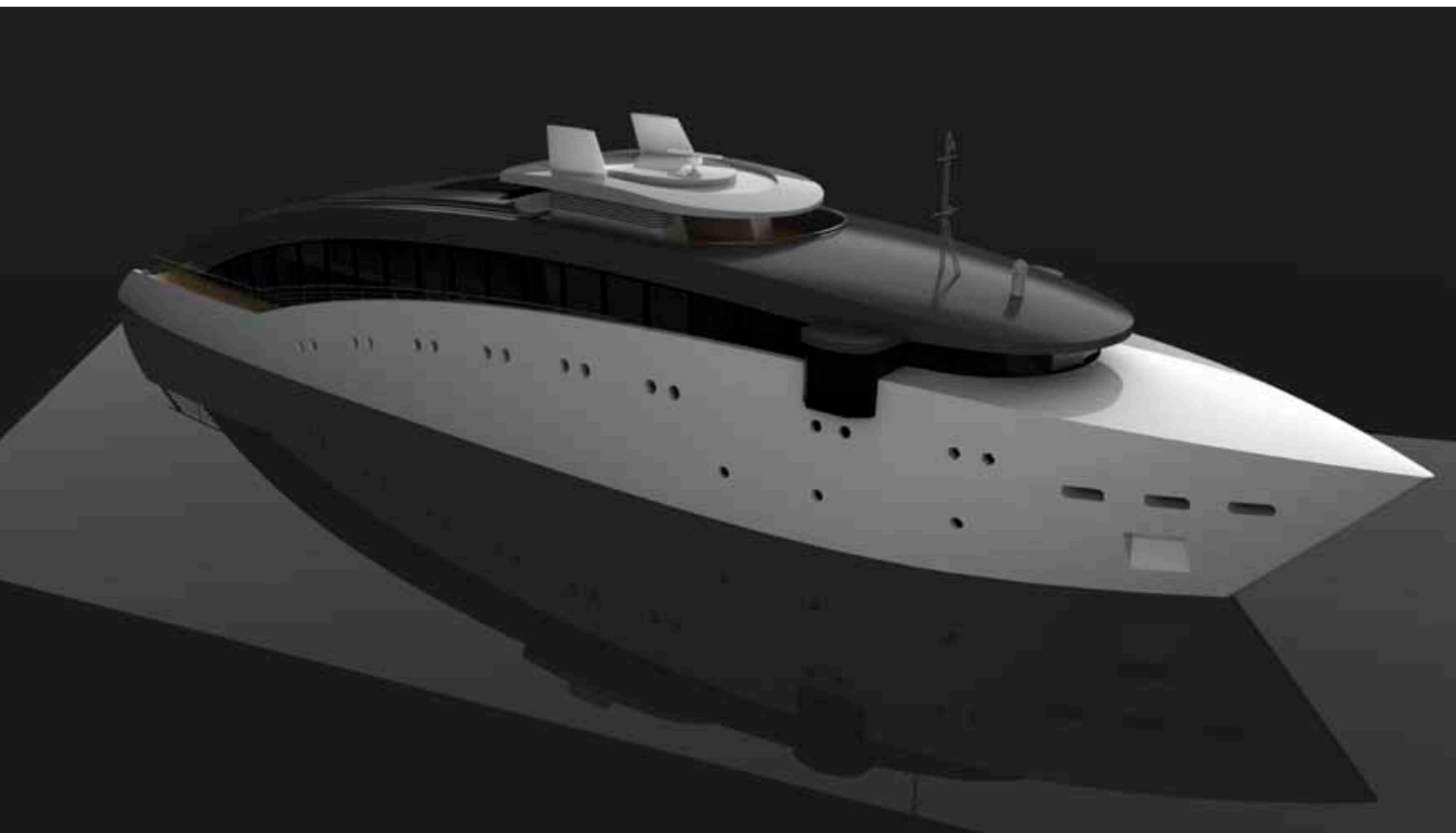




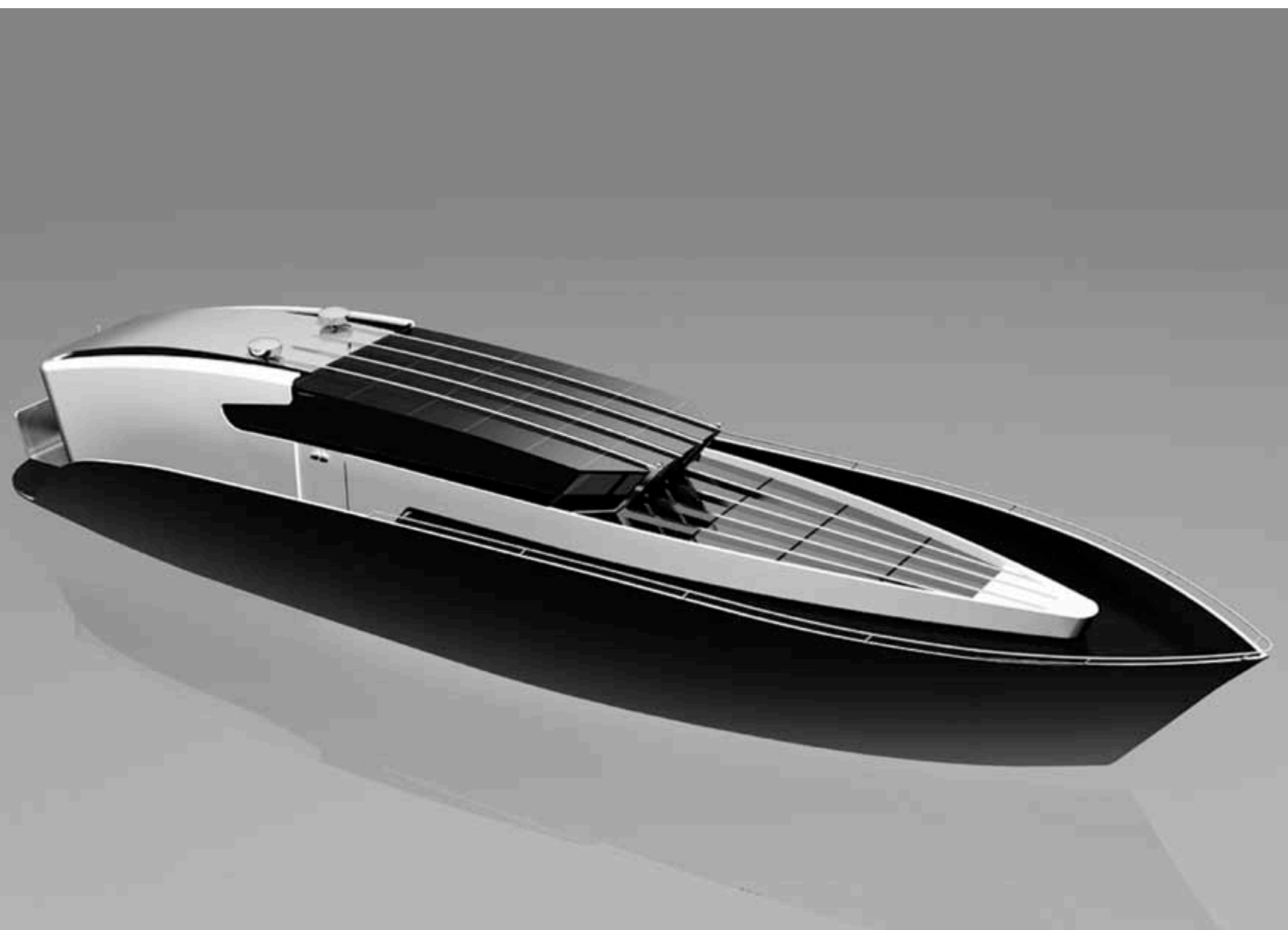


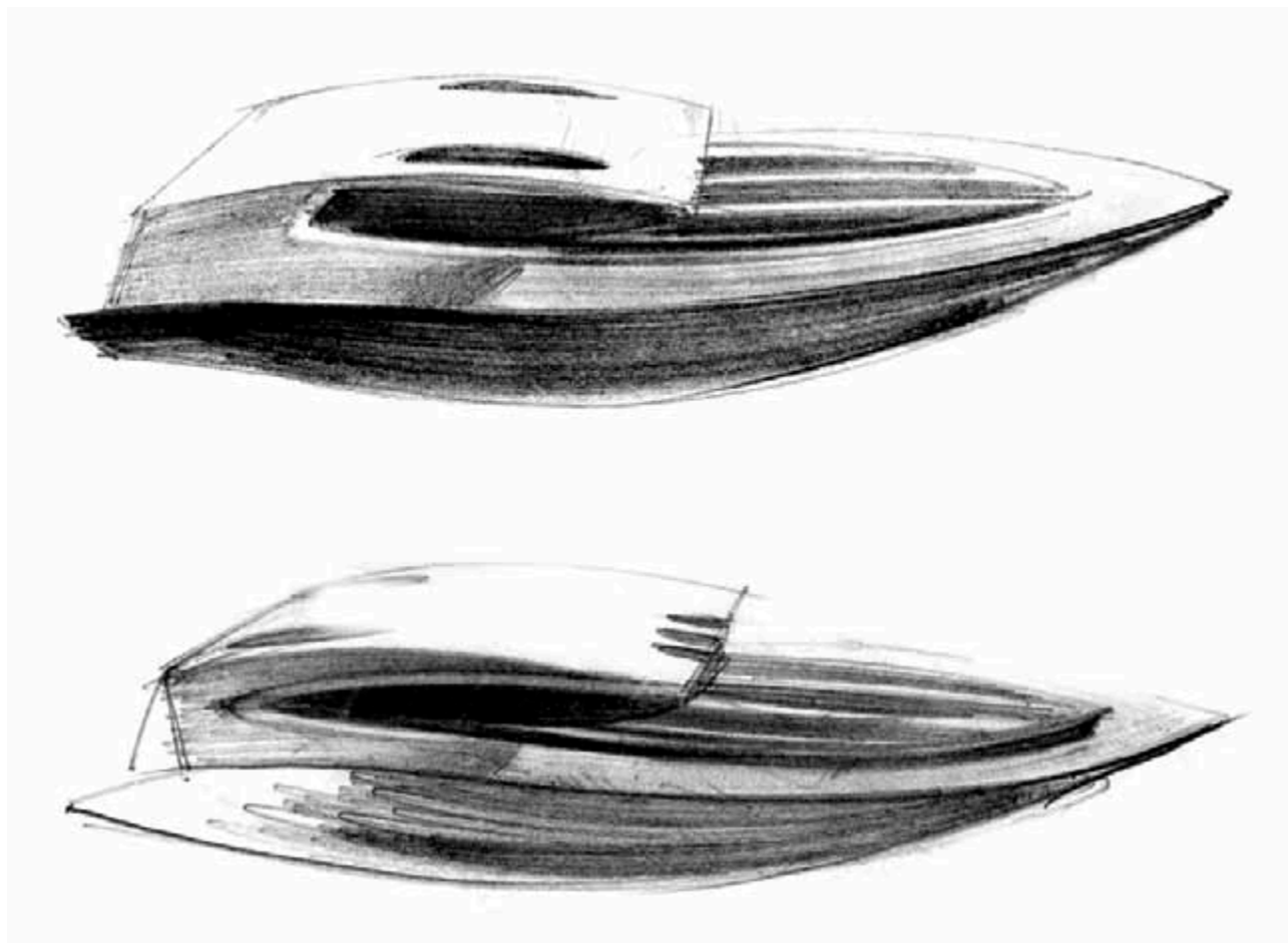






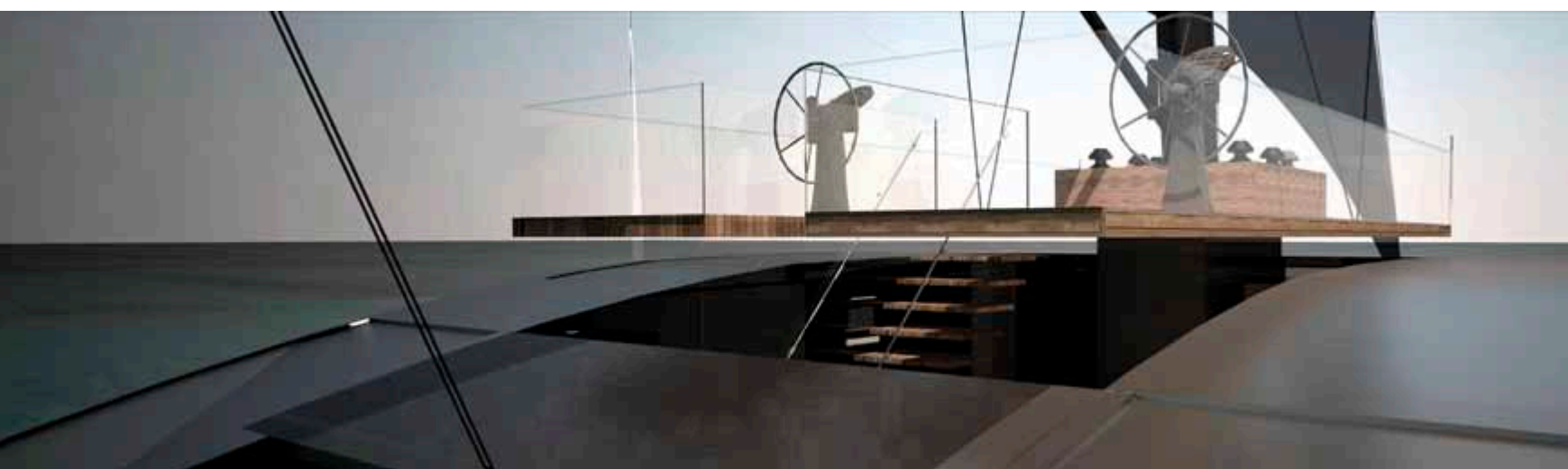
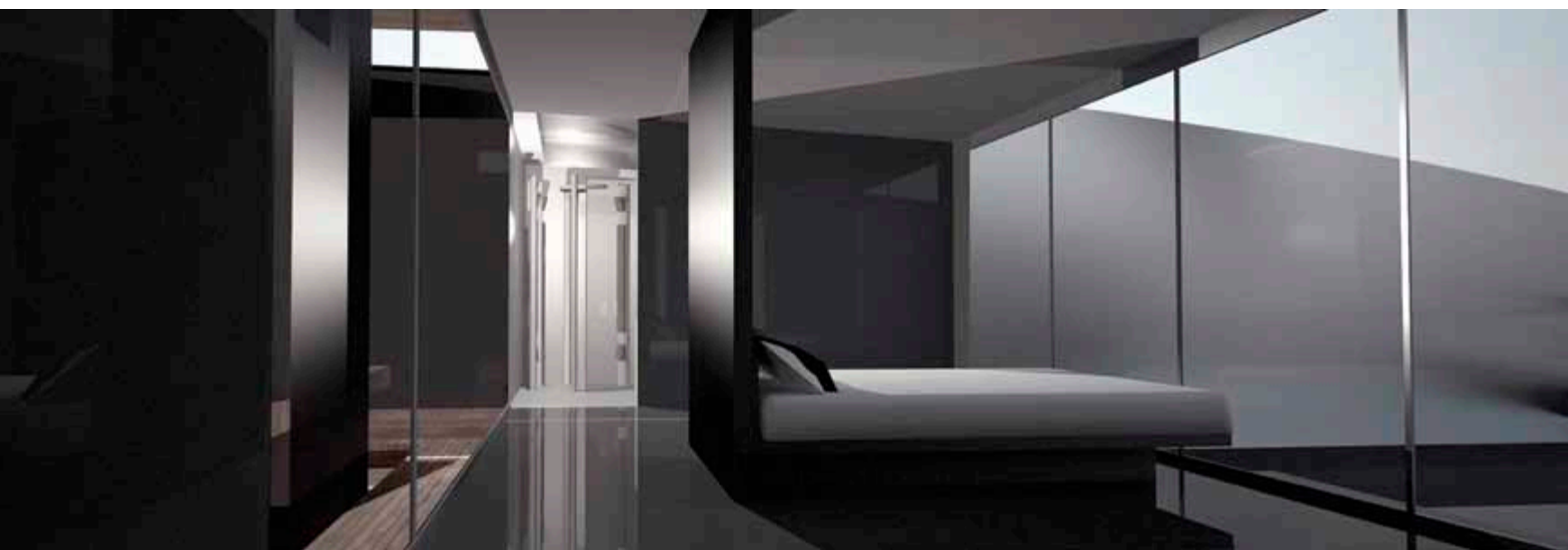






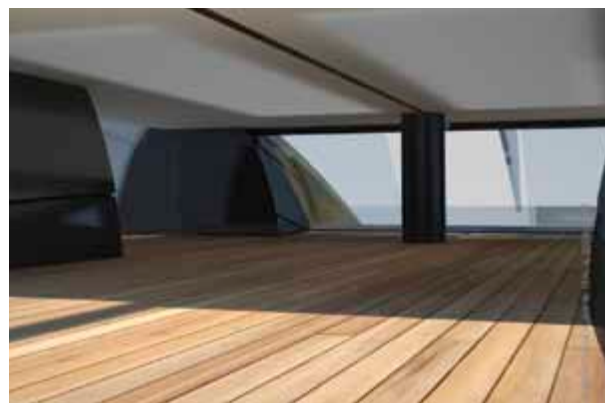
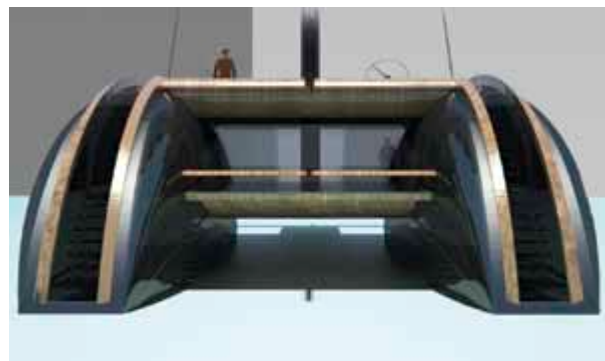


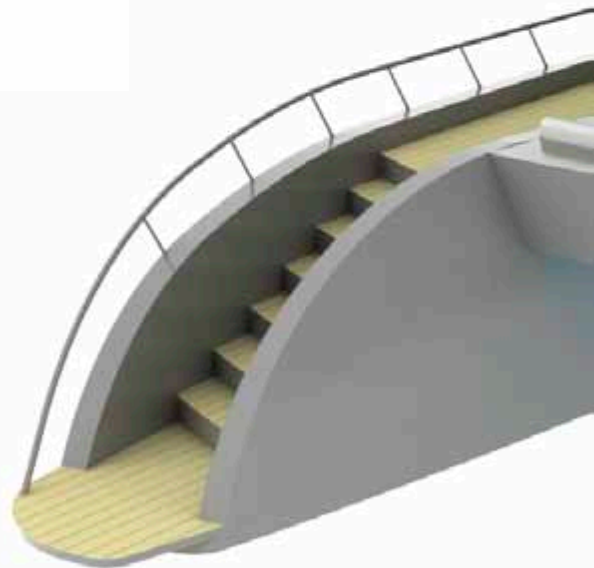
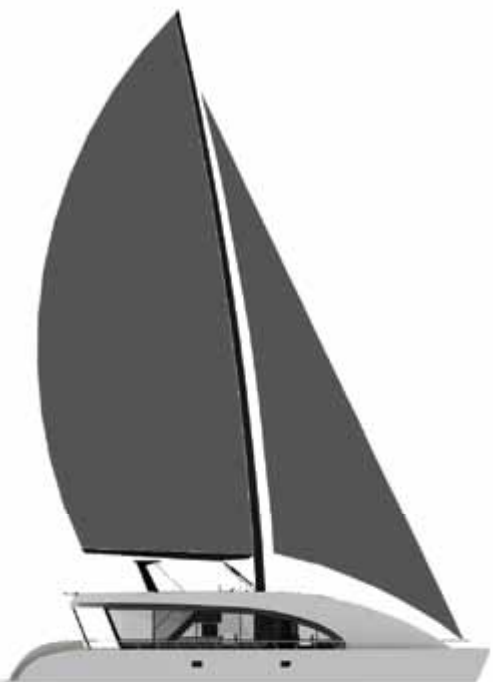






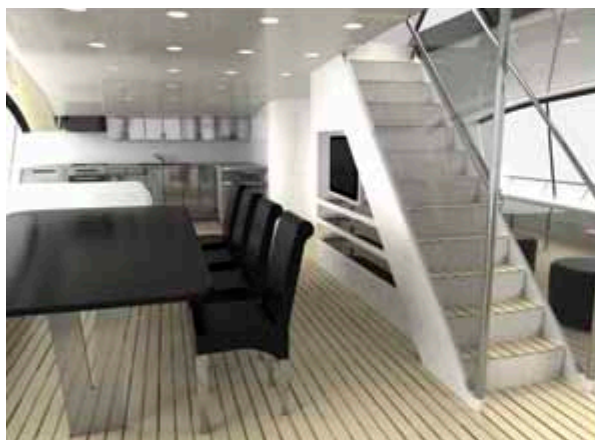




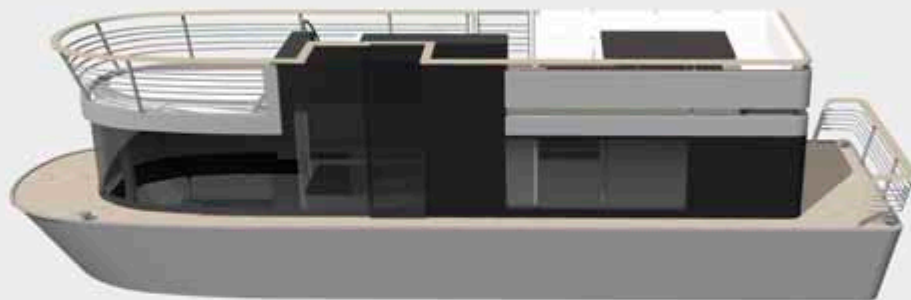


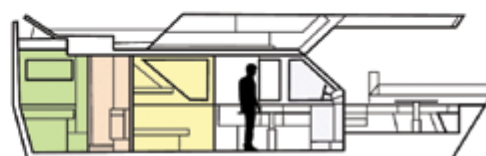
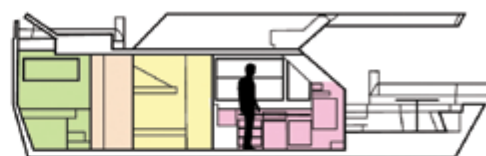
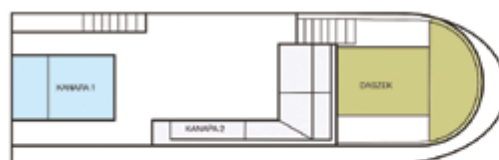
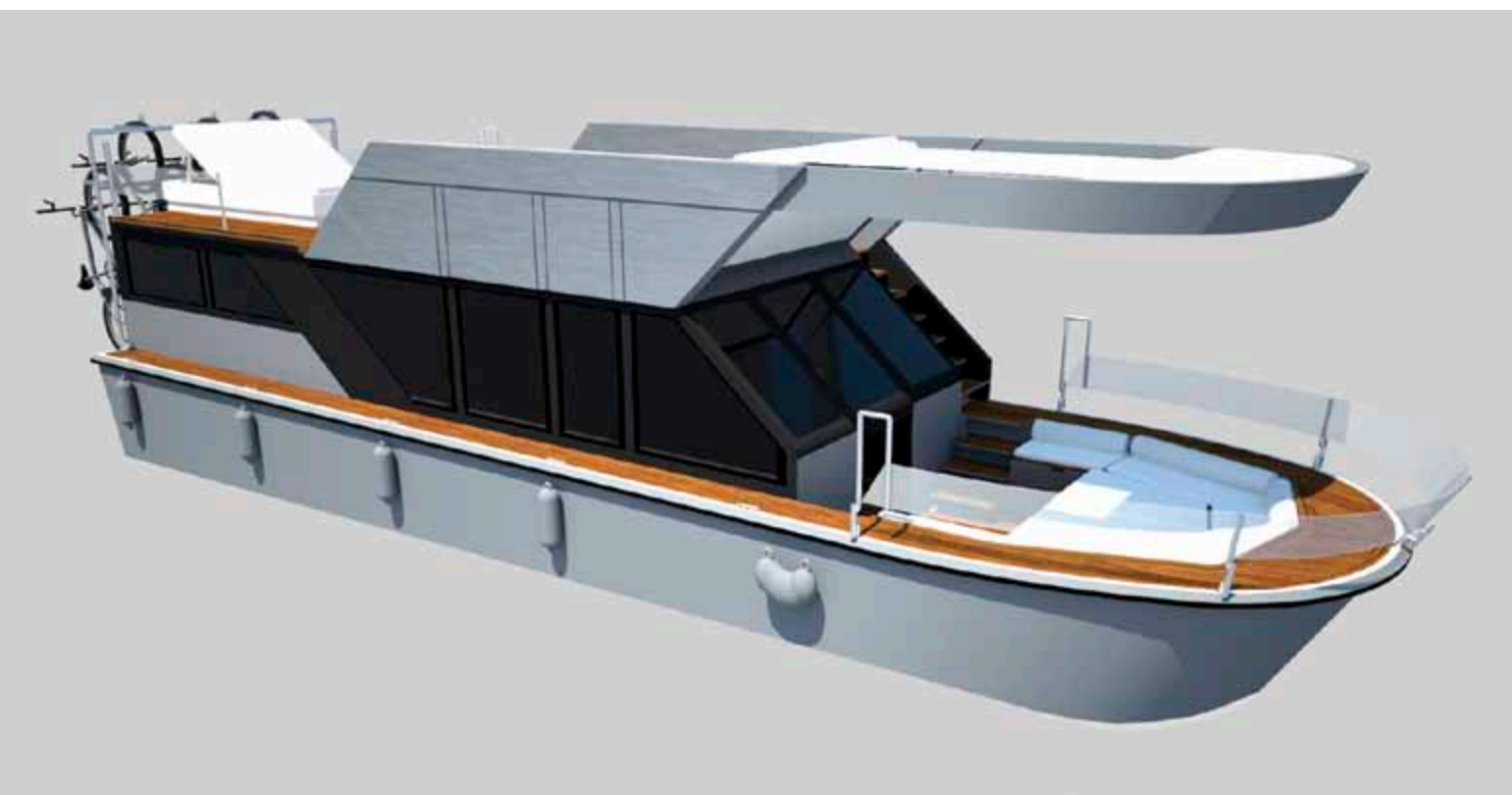




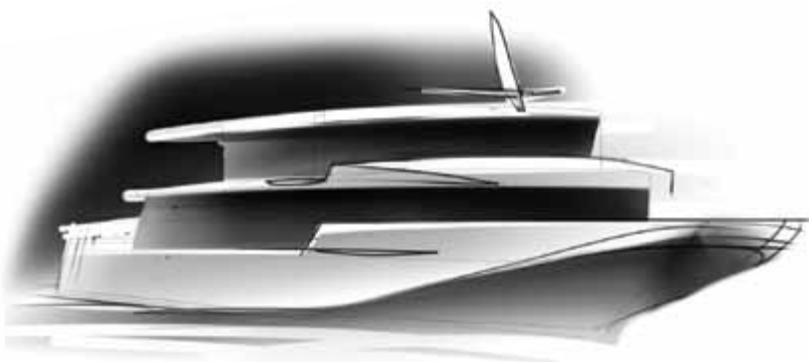
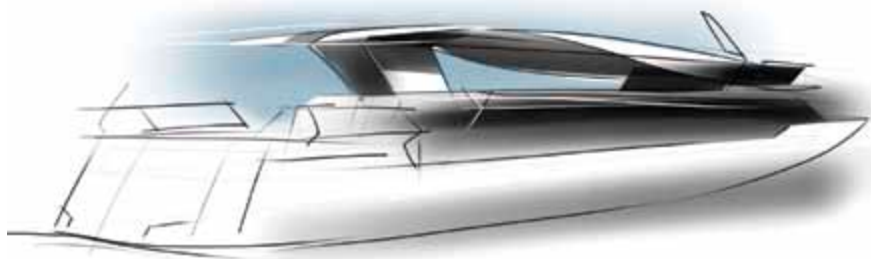








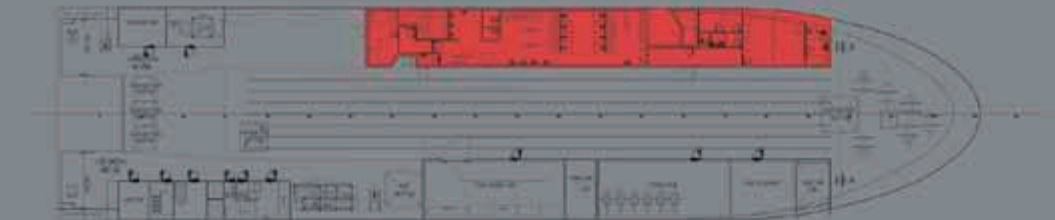
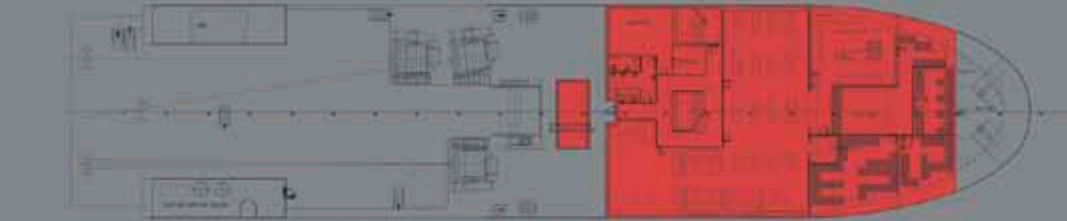
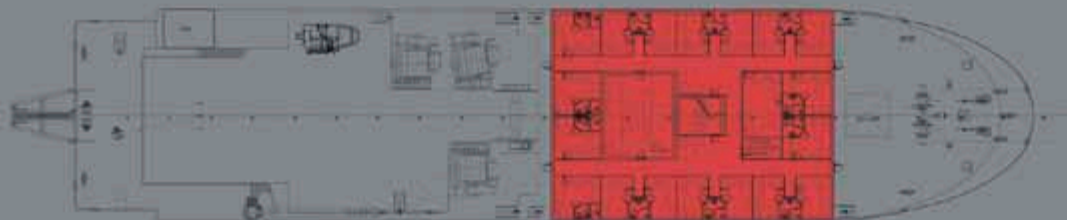
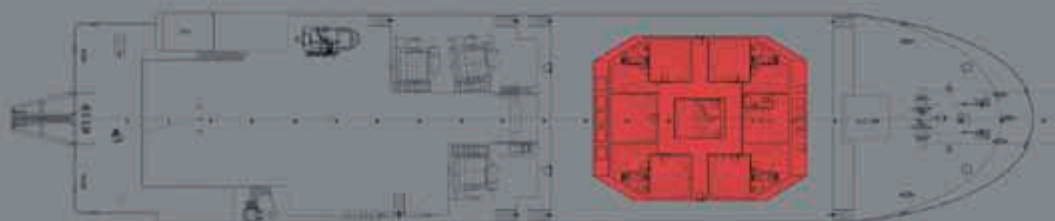


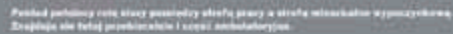


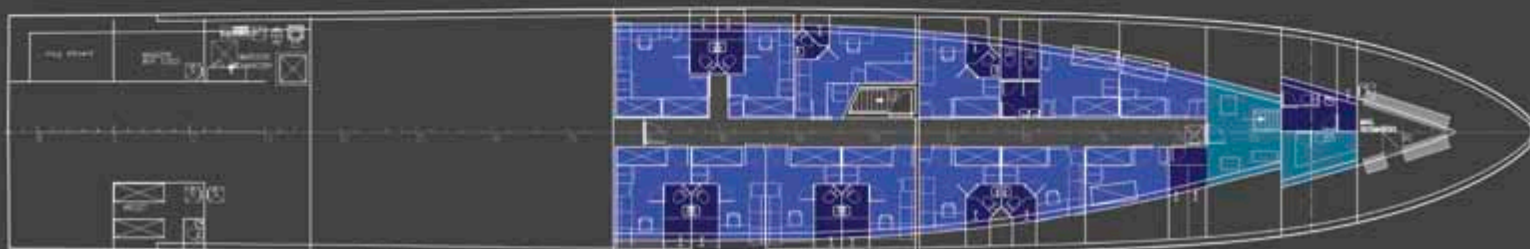
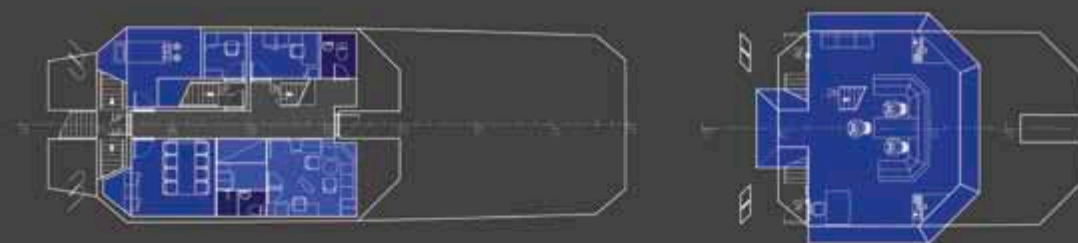


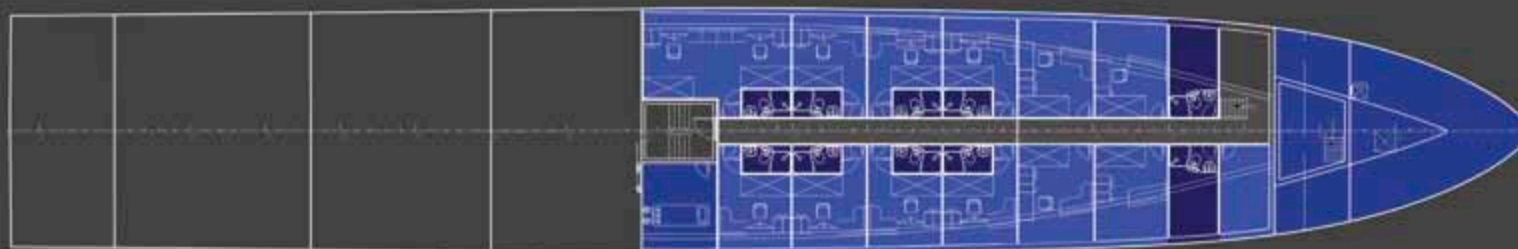
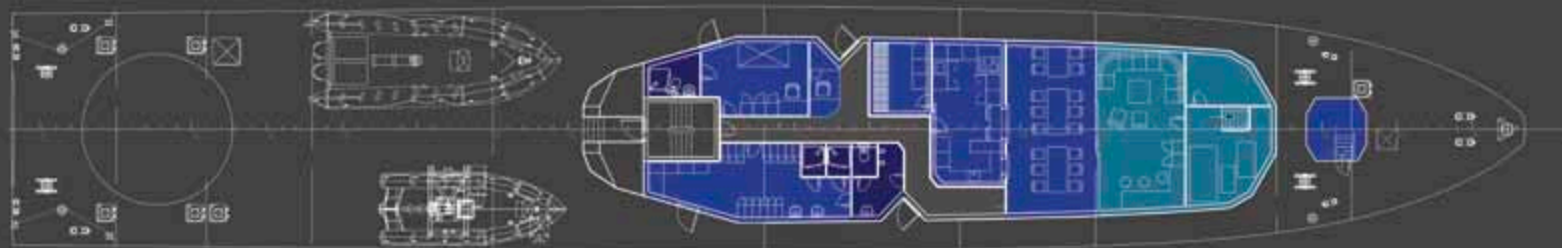


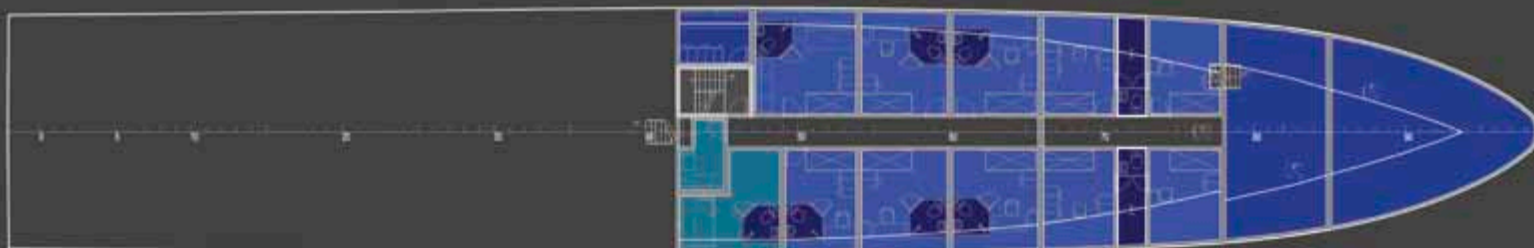
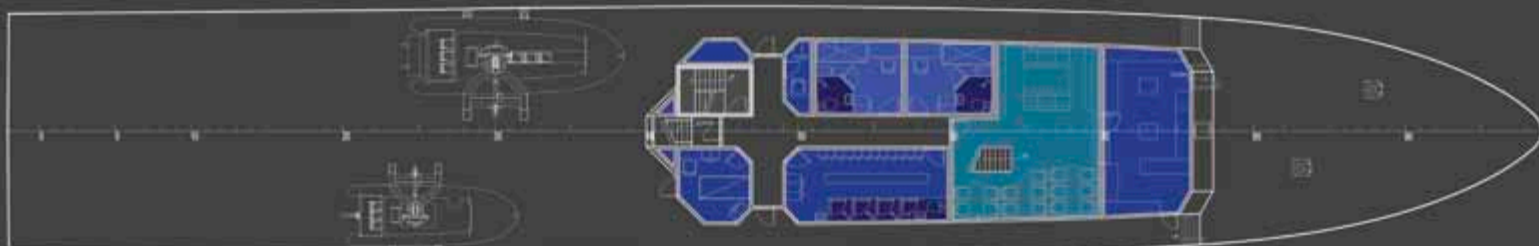
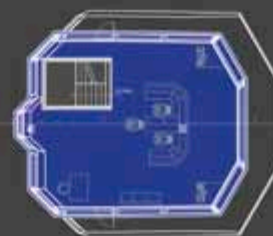


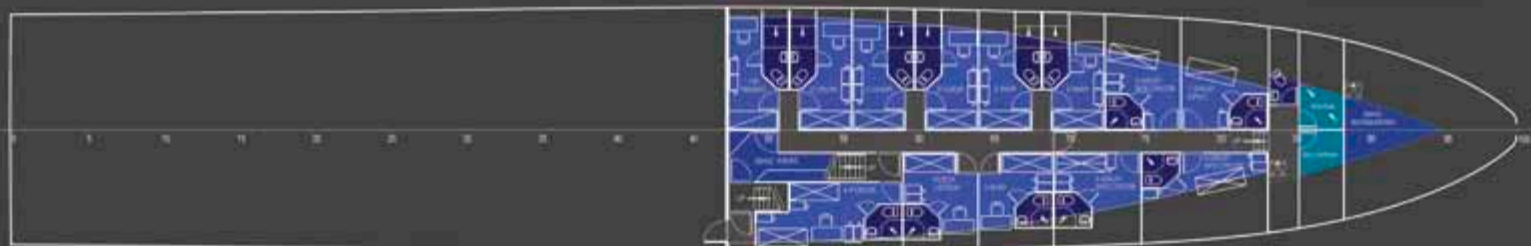


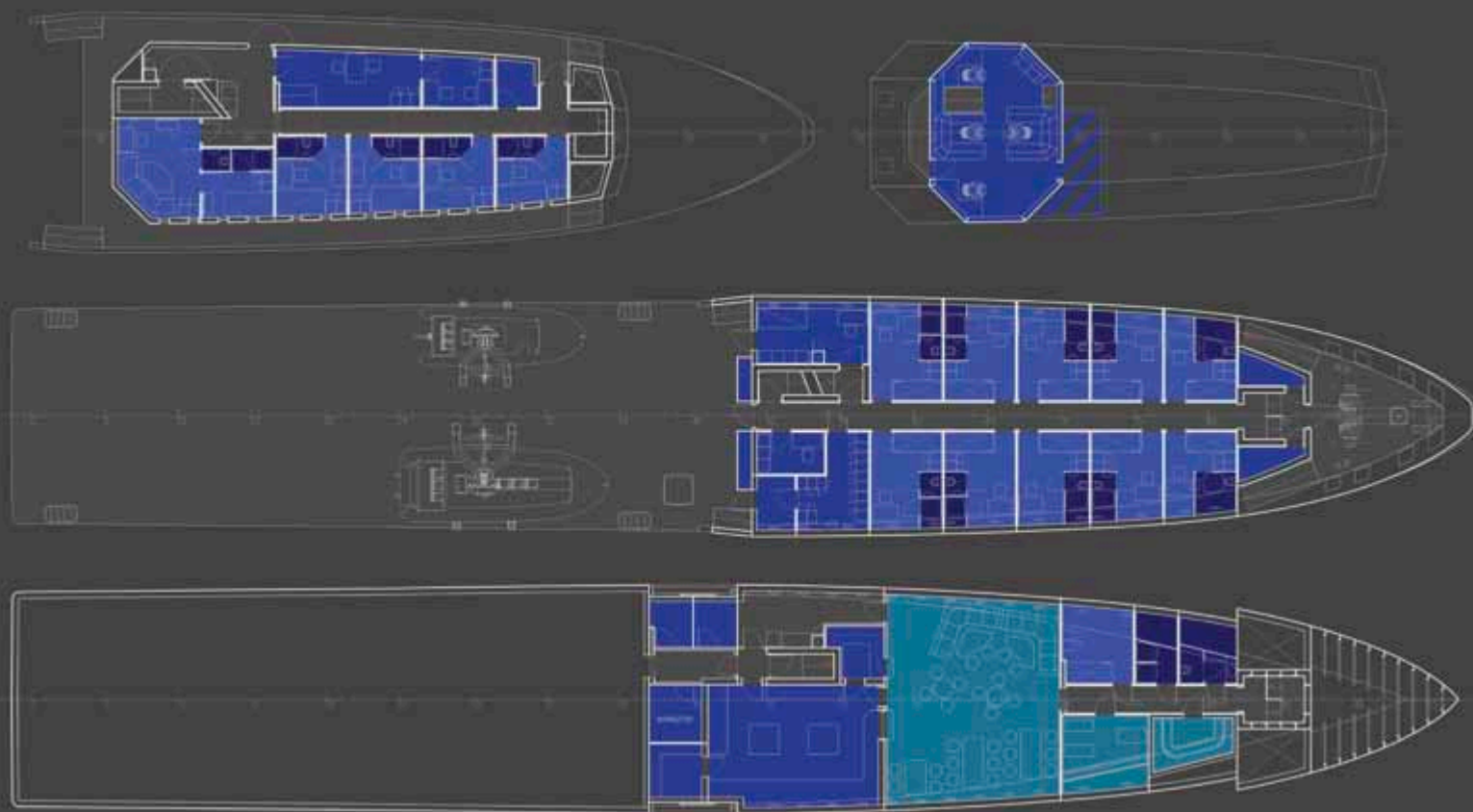


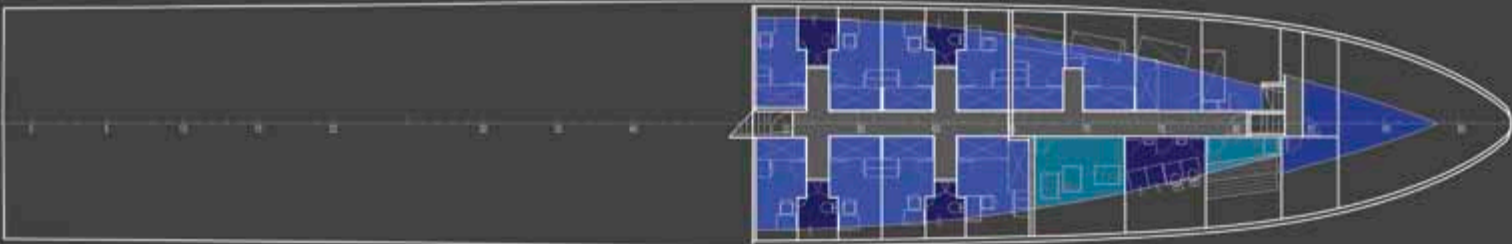
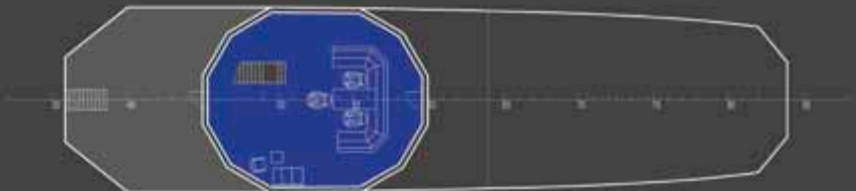








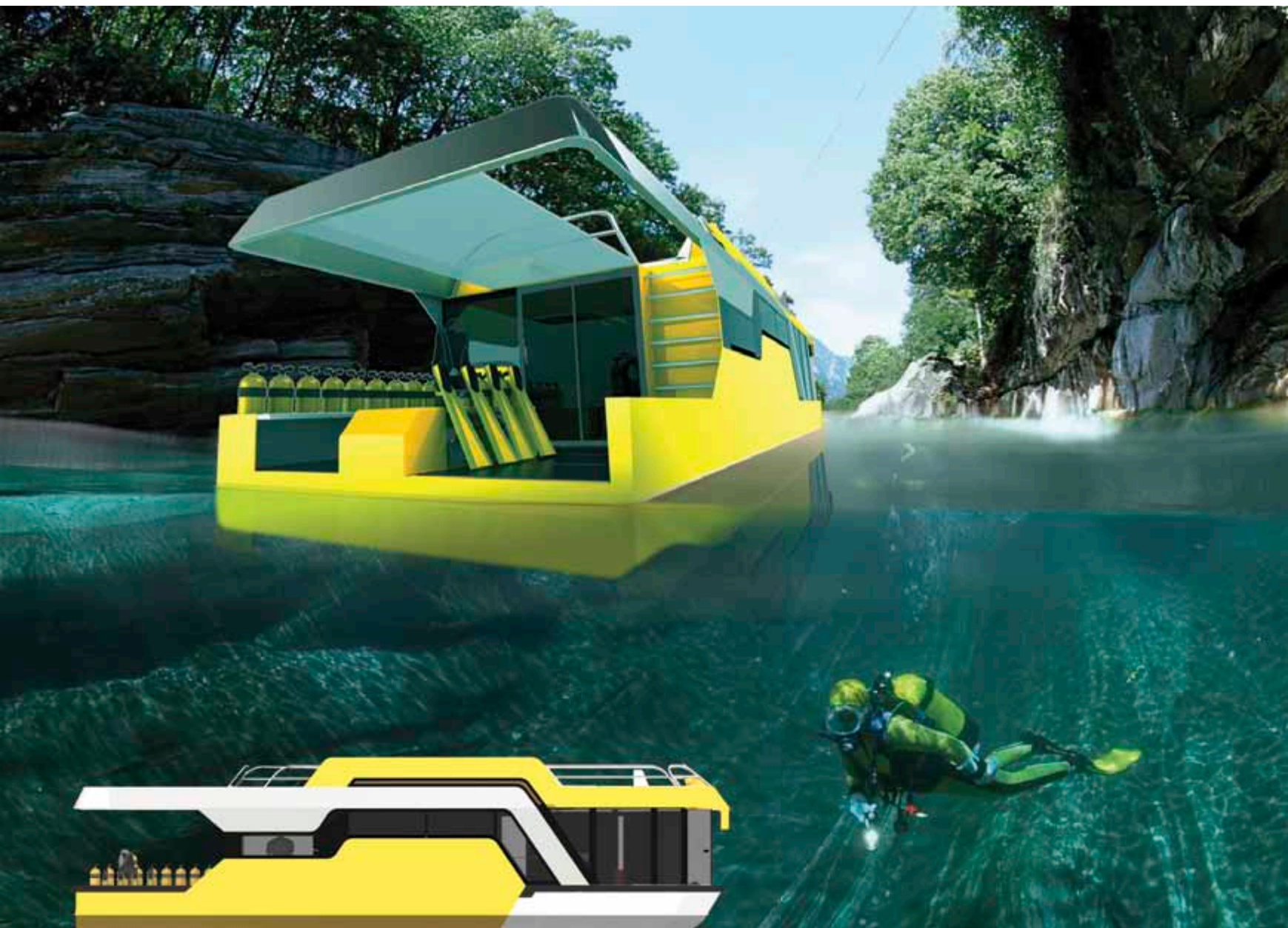


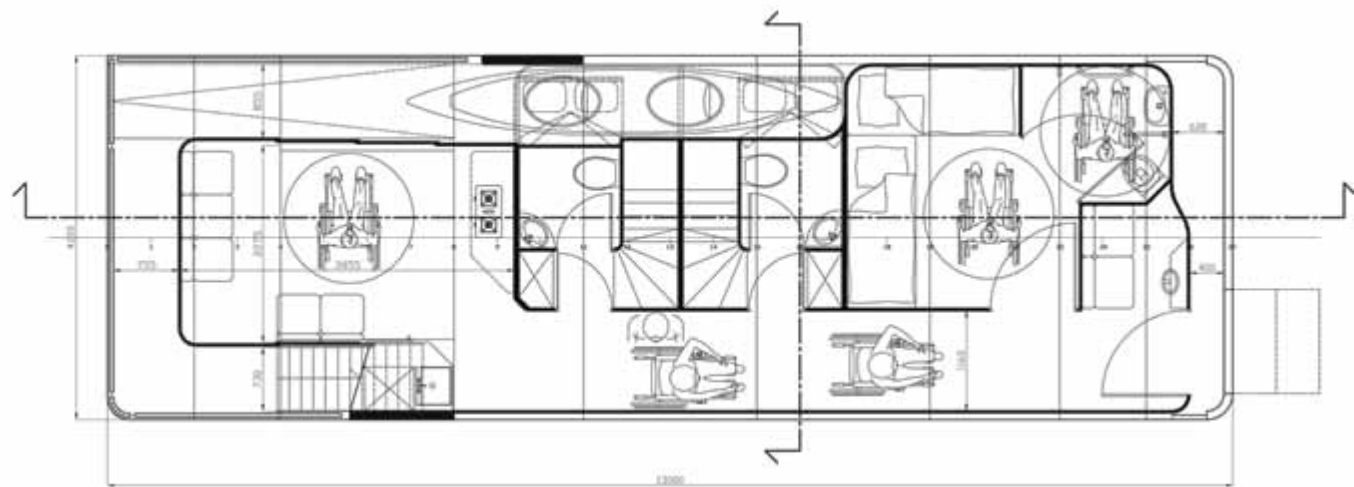






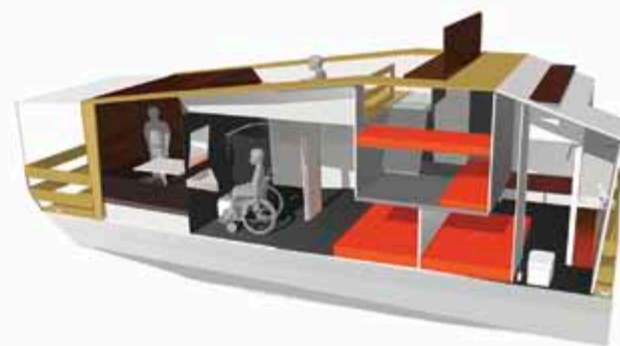
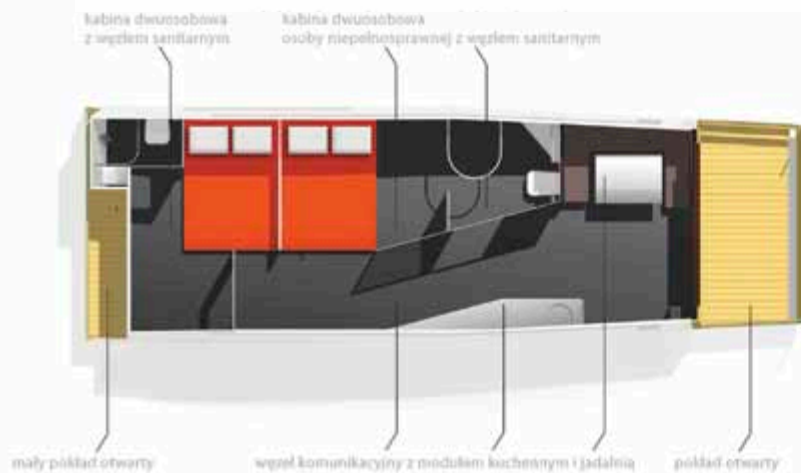
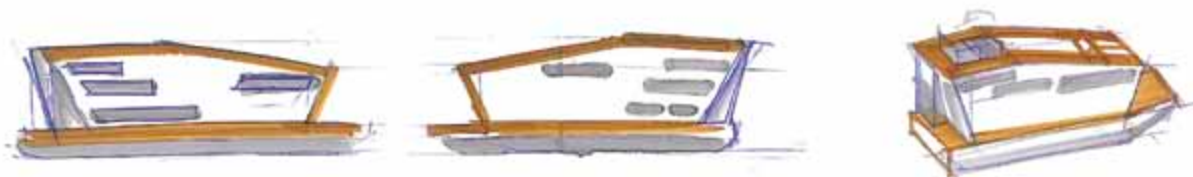




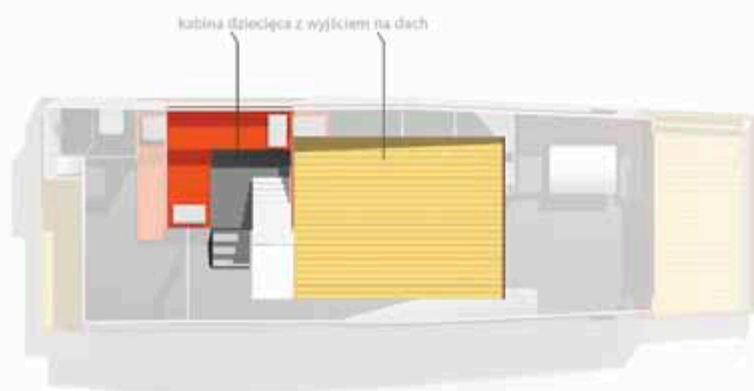


Projekt nagrodzony równorzędną, pierwszą nagrodą
w międzynarodowym konkursie *Pleasure crafts of
the future* ogłoszonym przez *Association Technique
Maritime et Aeronautique* w 2013 roku

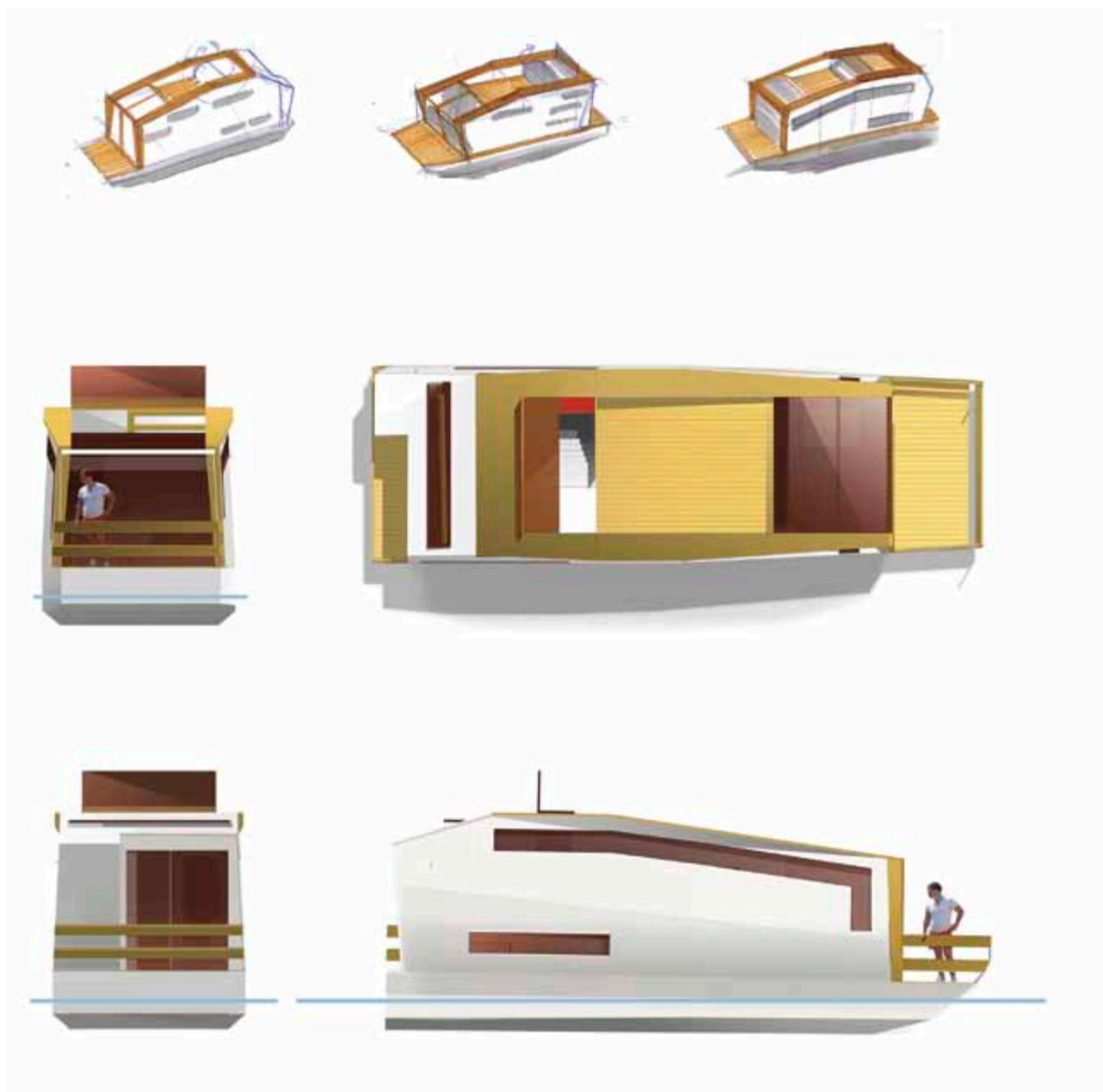




układ przestrzenny od strony burty lewej



układ przestrzenny od strony burty prawej







Andrzej Lerch
okiem promotora...

Projekt dyplomowy stanowi ukoronowanie toku studiów – niegdyś co najmniej 5-letnich, obecnie krótszych – 3,5-rocznych licencjackich lub dłuższych, zakończonych po kolejnych dwóch latach uzyskaniem tytułu magistra sztuk projektowych. Jest zwieńczeniem kilkuletniego procesu dydaktycznego i powinien – zwłaszcza w dziedzinie architektury czy dizajnu, łącznie z procesem jego obrony – przekonać komisję egzaminacyjną, że dyplomant potrafi samodzielnie rozwiązywać projektowe zagadnienia funkcjonalno-przestrzenne lub – w przypadku dyplomów *stricte* wzorniczych – ergonomiczno-estetyczne oraz jest przygotowany do samodzielnego funkcjonowania zawodowego.

Jednak to na dydaktykach spoczywa odpowiedzialność – poprzez wdrażanie odpowiednich programów studiów – czy wiedza i umiejętności, które w trakcie studiów przyswoił dyplomant, są adekwatne do oczekiwań współczesnego rynku pracy. Obecnie ten rynek nie zamyka się tylko w obrębie granic Polski, a nawet Europy.

Dlatego tematyka zarówno projektów semestralnych, jak i, a może: w szczególności, dyplomowych powinna odzwierciedlać co najmniej oczekiwania tego rynku lub nawet je wyprzedzać. Jednocześnie temat projektu dyplomowego – proponowany przez dyplomanta i akceptowany przez promotora – powinien stwarzać komisji egzaminacyjnej możliwości dokonania rzetelnej oceny umiejętności dyplomanta. I nie chodzi o to (np. w przypadku architektury statku), aby temat był „wielkogabarytowy”, lecz by zagadnienia projektowe, które chce rozwiązać dyplomant, zapewniały pogląd zarówno o jego potencjale twórczym, jak i rzemiośle projektowym. Wszak przyszły projektant architektury statku czy pojazdu, ale także i ergonomicznej formy odkurzacza lub krajalnicy, nie będzie działał w próżni, lecz we współpracy z innymi specjalistami, z którymi musi znaleźć wspólny język – niejednokrotnie kosztem obustronnych kompromisów.

Statek jest dziełem wielu specjalistów, wśród których projektant architektury będzie projektantem wiodącym na statku pasażerskim, bo na nim głównym podmiotem jest człowiek; jednak na jednostce towarowej lub technicznej albo rybackiej będzie musiał w znacznie większym stopniu „się zdyscyplinować”, uwzględniając pozaarchitektoniczne wymagania związane z przeznaczeniem statku. Nie oznacza to, jak niejednokrotnie jest akcentowane w „akademickich” dyskusjach, że wymóg uwzględnienia w procesie dydaktycznym uwarunkowań konstrukcyjno-technicznych doprowadzi w konsekwencji do przekształcania uczelni artystycznej w wyższą szkołę zawodową. Sztuka projektowa, między innymi, tym się różni od „czystej sztuki”, że operuje w projektowej przestrzeni determinowanej – w większym lub mniejszym stopniu – przez drugą architektonicznie kreatywną determinantę, a mianowicie: stanem rozwoju techniki. Dyplomant powinien w procesie projektowym swojego dyplomu, jego rezultacie oraz w trakcie obrony przekonać recenzenta i komisję egzaminacyjną, że potrafi obronić przyjętą koncepcję w zderzeniu z wymaganiami konstrukcyjno-technologicznymi. Prezentowana niejednokrotnie przez dyplomantów swoista „techniczna niefrasobliwość” w konsekwencji prowadzi do bolesnych doświadczeń w momencie wchodzenia na rynek pracy, ugruntowując pokutującą tu i ówdzie krzywdzącą opinię

o „artystach”. Uznani dizajnerzy, prowadzący własne autorskie pracownie projektowe, doskonale wiedzą, i realizują to w praktyce, że każdy projekt musi być umocowany w technicznych realiach. Ich własne doświadczenie wskazuje, że nawet dysponując określonym potencjałem technicznym, trudno jest przełamywać „paradygmaty” projektowe, niejednokrotnie wynikające ze zwykłej, zdawałoby się, rutyny.

Dlatego u zarania dziejów architektury okrętów w PWSSP w Gdańsku, jej inicjator, późniejszy profesor Adam Haupt, przywiązywał tak wielką uwagę do technicznego uzupełnienia wiedzy zdobywanej przez studentów w szkole, zatrudniając wykładowców z Wydziału Budowy Okrętów Politechniki Gdańskiej. Niestety, z różnych powodów ten dobry dla studentów „obyczaj” uległ unicestwieniu. Jest to pewnie jedna z przyczyn, dla których po 1965 roku tak niewielu dyplomantów Wydziału Architektury i Wzornictwa, którzy bronili dyplomu z architektury okrętów, znalazło zatrudnienie w przemyśle okrętowym.

Uznając potrzebę dopełnienia wiedzy studentów o „ogólnookrętowe uwarunkowania” dla wykonania projektu architektonicznego statku, a potem jego ewentualnego wdrażania na następnych etapach opracowywania dokumentacji (projekt dyplomowy ma największą na to szansę, o czym będzie mowa dalej), został opracowany i wydany niejako podręcznik pt. *Architektura statków i okrętów – projektowanie i konstrukcja*. Poruszone w nim zagadnienia ułatwiają, zwłaszcza dyplomantom, uwzględnienie tych konstrukcyjno-projektowych wymagań w trakcie procesu projektowego, ochraniając ich przed zarzutem (np. recenzentów) niepełnego uwzględnienia wymogów projektowych związanych z innymi specjalnościami, współtworzącymi projekt całego statku.

Niezależnie od faktu, że projekt dyplomowy z architektury statków wodnych nie musi być „wielkogabarytowy”, w przeszłości dominowały takie tematy, choć niekoniecznie dotyczyły one jednostek pasażerskich lub klasyfikowanych jako „pasażerskie”.

Praktyka pracowni w ostatnich kilkunastu latach pokazuje, że nawet tak „małogabarytowy” temat, jak „Nek-ton” [zob. str. 290], projekt dyplomowy pani Marii Kołodziejczyk z 2009 roku dotyczący indywidualnego środka transportu wodnego, dla maksimum czterech osób, może – poprzez swoją innowacyjność i pogłębioną analizę funkcjonalno-strukturalną – stanowić niezwykle ciekawy temat pracy dyplomowej. Jednym z priorytetowych zagadnień w tym projekcie był problem stateczności związany ze zmienną liczbą płynących osób, czyli, jak mówią okrętowcy, stateczności w różnych stanach załadowania. Na tak niewielkiej jednostce (zaledwie ok. 3,5 m długości; karoseria zaprojektowana na nieco rozbudowanym kadłubie dwuosobowego skutera wodnego) ten stricte techniczny problem był integralnie związany nie tylko z jej układem funkcjonalnym, ale i z designerską koncepcją użytkowania oraz zaprojektowania siedzisk. W przypadku tak małego obiektu pływającego, bez możliwości balastowania, konieczne były odpowiednie decyzje projektowe (m.in. prosty w obsłudze system zmiany układu foteli).

W takiej sytuacji niezwykle ważne jest nie tylko odpowiednie sformułowanie zadania projektowego, ale może przede wszystkim uświadomienie dyplomantowi w trakcie konsultacji, jak prawa fizyki – w tym przypadku: hydrostatyka – wpływają na wynik rozważań ergonomicznych i układu przestrzennego jednostki.

Podobne zagadnienia, choć w nieco innej skali, przedstawiono na obronionym w 2008 roku dyplomie przez pana Przemysława Kamińskiego pt. „Jednostka ratownicza na wody śródlądowe” [zob. str. 274]. Niewielka jednostka, długości zaledwie 6,0 m, przeznaczona na wody śródlądowe, w tym jeziora mazurskie, dała dyplomantowi okazję do zmierzenia się nie tylko z układem funkcjonalnym, kształtującym bryłę stateczku, ale również niezwykle starannej analizy jej stateczności w różnych stanach operacji ratowania rozbitka i udzielania mu pomocy, co w rezultacie przełożyło się na ostateczny wyraz architektoniczny statku. Przy tak małych jednostkach pływających zamiast „wyrazu architektonicznego” lepiej może byłoby użyć sformułowania „ostateczny kształt”, gdyż tak niewielkie statki bliższe są w sposobie ich projektowania „wzornictwu” niż „architekturze”.

Piękną ilustracją obu wyżej opisanych wątków niniejszych rozważań – wpływu problemów statecznościowych na układ funkcjonalny małych jednostek oraz przebiegu granicy pomiędzy „architekturą statku” a „wzornictwem przemysłowym” – jest projekt dyplomowy pana Daniela Januszewskiego z 2009 roku „Motorowy jacht turystyczny – studium typoszeregu” [zob. str. 280]. Ten designerski projekt motorowego jachtu, zaledwie 10-metrowej długości, prezentujący diametralnie inną koncepcję estetyczną w stosunku do swojego seryjnie projektowanego pierwowzoru, świetnie unaocznia ideę, jak niewielki gabarytowo temat projektu dyplomowego może stanowić autentyczny test dla dyplomanta. W tym projekcie autor nie pozostawił w prezentowanym opracowaniu projektowym ani decymetra sześciennego przestrzeni użytkowanej przez płynących, którego by nie poddał designerskiemu przetworzeniu. Ale pytanie o granice pomiędzy wzornictwem a architekturą w tym przypadku pozostaje niejako otwarte; obie dyscypliny projektowe wzajemnie się bowiem tu przenikają i uzupełniają, kreując ostateczny efekt artystyczny.

Jak już wcześniej wspomniano, w praktyce pracowni to student poszukuje dla siebie tematu pracy dyplomowej. Jest to w przekonaniu autora niniejszej pracy słuszne, ponieważ otwiera przed nim szansę na projektową realizację swoich potencjalnych marzeń czy przemysłów, będących niejednokrotnie częścią jego pozazawodowych fascynacji. Czasami się zdarza, że dyplomant jest już zatrudniony w biurze projektowym związanym – w szerokim znaczeniu tego słowa – z przemysłem okrętowym. Wówczas najczęściej znacznie łatwiej jest mu znaleźć temat, który ma szansę zainteresować potencjalnego armatora.

Tak zdarzyło się w przypadku projektu dyplomowego pana Michała Górzyńskiego [zob. str. 294], który, pracując w tym czasie w biurze projektowym stoczni jachtowej Sunreef, specjalizującej się, między innymi, w budowie

katamaranów z napędem żaglowym, wybrał sobie właśnie taki temat, w 2008 roku. „Onefifty” – jak nazwał swój projekt autor – został zaprojektowany w merytorycznej konsultacji i współpracy z innymi specjalistami z tego biura, co skutkowało również dizajnerskim opracowaniem żywotnych dla katamaranu żaglowego funkcjonalnych stref wyposażenia pokładowego. W efekcie powstał kompletny projekt ofertowy największego w owym czasie katamaranu żaglowego na świecie, który stocznia Sunreef umieściła w swojej ofercie produkcyjnej.

W przekonaniu autora niniejszej tekstu niezwykle ważnym aspektem (może nawet najważniejszym) przy podejmowaniu decyzji o wyborze tematu pracy dyplomowej – nawet jeżeli temat został „narzucony” przez promotora – jest niejako utożsamienie się dyplomanta z tematem, emocjonalne związanie się z nim. Daje to poniekąd gwarancję, że dyplomant będzie chciał autentycznie zaangażować się w rozwiązanie problemów projektowych, że wyzwoli to jego pasję twórczą. Oczywiście w skali osobowości każdego z nich.

Przykładem takiego projektu dyplomowego, który nie został „samodzielnie wybrany” przez dyplomanta, była w 2008 roku „Koncepcja i projekt architektoniczny portowo-redowego statku pożarniczego dla portu w Gdańsku” [zob. str. 268], wykonana przez Dariusza Liszewskiego. Dyplomant na tyle się utożsamił z zagadnieniami obrony przeciwpożarowej, że nie tylko zaproponował niezwykle ciekawą bryłę statku i jego przestrzenny układ funkcjonalny, ale nawet przeprowadził publiczną obronę projektu dyplomowego w stroju strażaka portowego.

Wśród projektów dyplomowych, wykonanych w Pracowni Architektury Okrętów, które zainspirowane były swoistymi marzeniami, trzeba by wymienić niezwykle nowatorski, obroniony w 2010 roku projekt dyplomowy pana Tomasza Bakalarza pt. „Studium architektoniczne statku dla Gdańska” [zob. str. 302]. Inspiracją dyplomanta była chęć promowania Gdańska i wydarzeń związanych z tym miastem w portach morskich Europy. Dyplomant stworzył – oprócz założeń projektowych – cały scenariusz takiej promocji i przetworzył go, jak przystało na dizajnera, na język projektu, w którym niezwykle ważną częścią była zmienna iluminacja. Wykorzystywała ona współczesne środki oświetlenia, w tym ledowego, kreując przestrzeń nie tylko na statku, ale i poza nim.

Marzeniem pana Marcina Szwemińskiego, mieszkańca Elbląga, było zaprojektowanie nowego statku wycieczkowego na Kanał Elbląsko-Ostródzki [zob. str. 286]. Po konsultacjach z decydentami municypalnymi z Elbląga wykonał i obronił w 2009 roku bardzo interesujący projekt dyplomowy. Projekt zakładał nie tylko zupełnie nowy układ przestrzenny dla pasażerów, ale i bardzo rzeczowo ingerował w strefę techniczną, proponując, między innymi, nowy dla tego typu statku układ napędu. Szkoda, że nie udało mu się go wdrożyć do produkcji – nie byłoby afery z budową w Ostródzie innego statku na ten szlak, który po zbudowaniu okazał się zupełnie nieprzystosowany do urządzeń technicznych na tym zabytkowym i unikatowym w skali światowej kanale.

Marzeniem torunianki, pani Małgorzaty Stolarskiej, było zaprojektowanie rzeczno-statku wycieczkowego dedykowanego Toruniowi [zob. str. 304]. Wykonała piękny projekt z niekonwencjonalnym układem przestrzennym, zwłaszcza na pokładach otwartych. Projekt otrzymał nagrodę prezydenta miasta Torunia, popartą jego deklaracją, że toruńskie władze będą poszukiwać inwestora dla zbudowania tego statku i uruchomienia żeglugi turystycznej do Gdańska poprzez Pętlę Żuławską – na taką bowiem trasę był przewidziany jej projekt.

Marzenia wynikające z pasji sportowej dały początek koncepcji tematu dyplomu pani Anny Bojar, obronionego w 2012 roku, pt. „Pływająca baza windsurfingu na Zatoce Puckiej” [zob. str. 310]. Baza posiada, co prawda, własny napęd, ale jej funkcją podstawową jest „stanie” przy palu, w jednym konkretnym miejscu – takie miejsca zostały w trakcie konsultacji dyplomantki wyznaczone przez Urząd Morski w Gdyni – w części zewnętrznej Zatoeki Puckiej. Powstał projekt ponad 60-metrowego obiektu pływającego o lądowym wyrazie architektonicznym, adekwatnym do pełnionej funkcji bazy wypoczynkowo-hotelowej, z niezbędnymi elementami wyposażenia okrętowego, wynikającym z morskiej praktyki i przepisów administracji morskiej.

W moim przekonaniu najlepszy rezultat dydaktyczny, niezależnie od osobistego talentu projektanta, uzyskać może dyplomant, gdy w poszukiwaniach tematu pracy dyplomowej znajdzie u potencjalnego armatora odpowiedniego partnera do konsultacji, które doprowadzą do stworzenia armatorskich założeń projektowych. Kilka wspomnianych powyżej projektów dyplomowych otarło się o takie założenia w trakcie konsultacji.

Jednym z projektów dyplomowych powstałych na podstawie założeń armatora był obroniony w 2007 roku dyplom pana Krzysztofa Bochry pt. „Okręt bazowy MOSG na Zalew Wiślan” [zob. str. 252]. Założenia projektowe zostały przygotowane przez Morski Oddział Straży Granicznej, dla ogłoszenia przetargu na dostawę okrętu patrolowego o bardzo małym zanurzeniu, który miałby patrolować granicę na Zalewie Wiślanym. Według koncepcji autorów założeń projektowych miał to być okręt jednokadłubowy. Jednak analiza funkcji okrętu patrolowego według otrzymanych założeń doprowadziła dyplomanta do innego rozwiązania przestrzennego. Uznał on i uzasadnił, w porozumieniu z konsultantami z MOSG, uzyskując ich akceptację, że najlepszym układem przestrzennym dla tego okrętu będzie trimaran, który dawał zupełnie nowe możliwości szybkiego wodowania i dokowania łodzi interwencyjno-pościgowych. Umożliwiło to jednocześnie stworzenie zdecydowanie lepszych warunków bytowych dla patrolującej załogi. Projekt nie stał się podstawą do dalszych etapów projektowania – mimo uzyskania pochlebnej recenzji z MOSG – ponieważ w międzyczasie zdecydowano się na zakup tak zwanego poduszkowca, czyli – w tym przypadku – okrętu unoszącego się ponad wodą lub, gdy zalew zimą zamarznie, nad lodem, na „poduszcze” powietrza wdmuchiwanego pod kadłub.

Już w 2009 roku pani Izabela Pydo obroniła projekt dyplomowy pt. „Statek badawczy na wody przybrzeżne” [zob. str. 292], dedykowany i opracowany według założeń konsultowanych z Instytutem Morskim. Potrzebna

dla prac przy uzyskiwaniu materiału badawczego z wody lub z dna powierzchnia robocza na pokładzie otwartym doprowadziła autorkę – z zupełnie innych powodów niż w przypadku wspomnianego wyżej okrętu patrolowego – również do koncepcji statku trzykadłubowego. Był to nieduży stateczek, bo zaledwie o 20 metrach długości, ale odpowiedni do zadań, jakie miał wykonywać.

Poszukując założeń projektowych dla swojego projektu dyplomowego, pan Piotr Smolnicki dotarł do kilku instytucji potencjalnie potrzebujących takiego projektu, z których Instytut Morski w Gdańsku okazał się bardzo żywotnie zainteresowany nowym statkiem do badań dna morskiego. Ma to związek z ogólnoeuropejskim programem budowania na Morzu Bałtyckim i na Morzu Północnym farm wiatrowych [zob. str. 312]. Wstępne wymagania, jakie otrzymał z Instytutu, doprowadziły nas, dyplomanta i promotora, do wniosku, że w celu spełnienia wymogu posiadania około 300 m² powierzchni roboczej pokładu odkrytego, najlepszym rozwiązaniem będzie (znowu) trimaran. Zaangażowanie dyplomanta w projekt już w jego wstępnej fazie zaowocowało decyzją Instytutu o potrzebie posiadania wstępnego projektu takiego statku. Ponieważ Akademia Sztuk Pięknych nie jest powołana do wykonywania projektu całej jednostki, z jej wszystkimi infrastrukturami, podpisano trójstronne porozumienie pomiędzy ASP, jako autorem projektu architektonicznego, IM – przyszłym armatorem i biurem projektowym NED-Project – wykonawcą bazującym na projekcie architektonicznym, całości projektu wstępnego. Ze względu na nowatorski temat, projekt wstępny został zaproponowany w rozszerzonej formie, między innymi o część teoretyczną. W projekt został zaangażowany również Wydział Oceanotechniki i Okrętownictwa Politechniki Gdańskiej, który w ramach swojego potencjału badawczego wykonał linie teoretyczne i przebadał je na swoim basenie modelowym. Jak można zauważyć na załączonej ilustracji, ten statek o długości ponad 54 metrów i szerokości 19,0 poprzez swoje architektoniczne ograniczenia, wynikające z wykonywanych zadań badawczych, a zwłaszcza używanego do ich realizacji sprzętu, stanowił ogromne wyzwanie projektowe.

Można założyć, że marzeniem każdego prowadzącego zajęcia projektowe ze studentami jest to, aby projekt, niekoniecznie dyplomowy, choć te są z reguły najbardziej dojrzałe, został wdrożony do produkcji lub stał się inspiracją do uruchomienia podobnego produktu. Najprawdopodobniej projekt tego naukowo-badawczego statku będzie pierwszym projektem dyplomowym z zakresu architektury okrętów, który zostanie wdrożony do produkcji – tak wynika z deklaracji Instytutu Morskiego. Niewątpliwie jednak – w miarę zagłębiania się kolejne etapy projektowania statku – nastąpią jakieś zmiany w stosunku do pierwotnej koncepcji architektonicznej, uwzględniające potrzeby przestrzenne bądź konstrukcyjne innych współtwórców projektu.

Wgłębiając się w przekaz architektoniczny pokazanych przykładowo projektów dyplomowych, obronionych w ostatnim dziesięcioleciu, można się domyślać, że bez pewnego procesu badawczego przeprowadzonego przez dyplomanta przed rozpoczęciem prac projektowych nie byłoby możliwe osiągnięcie takich rezultatów.

Jak łatwo można domniemać, choćby na podstawie wzmiankowanych wyżej projektów dyplomowych, sposób dochodzenia przez dyplomanta do finalnych założeń projektowych inaczej będzie wyglądał dla każdego typu statku. I inna filozofia projektowa będzie towarzyszyła temu procesowi. Powinna ona uświadomić dyplomantowi, co stanie się jego zasadniczym podmiotem projektowym na projektowanym statku, determinującym wzajemne korelacje wszystkich stref funkcjonalnych, które – ze względu na przeznaczenie statku – się na nim pojawiają. Ten etap projektu dyplomowego jest niezwykle ważny dla zrozumienia zadania, jakie czeka dyplomanta.

Zupełnie inaczej przebiega on w przypadku dochodzenia do założeń projektowych dla statku turystycznego przeznaczonego, na przykład, dla rodziny z trójką dzieci, która pragnie spędzić wakacje, płynąc żeglownymi rzekami Polski i Europy, a całkiem odmiennie, gdy dyplomant pragnie się zmierzyć, przykładowo, ze statkiem badawczym.

W pierwszym przypadku analiza dróg wodnych – ich parametrów technicznych – najczęściej wystarcza do podjęcia wstępnych decyzji projektowych, zawierających się, między innymi, w określeniu wymiarów podstawowych statku. Dyplomant jest w stanie – w konsultacji z promotorem – stworzyć założenia techniczno-funkcjonalne, które następnie przyoblecze w projekt jednostki. Taki projekt dyplomowy, dedykowany człowiekowi, będzie najczęściej miał charakter ogólnej oferty rynkowej. W praktyce pracowni przy tego typu projektach dyplomowych staramy się nie bazować na podkładkach z istniejących statków, choć nie zawsze się to udaje.

Zupełnie inaczej dyplomant dochodzi do założeń projektowych, gdy pragnie się zmierzyć z problemami architektury na statku, na którym podmiotem projektowym będzie jakiś proces, nazwijmy go: technologiczny. Takimi statkami będą zarówno jednostki rybackie, jak i naukowo-badawcze czy okręty. Człowiek musi na nich niejako ustąpić prymatu na rzecz zadań wykonywanych przez statek. Ma to kardynalny wpływ na filozofię projektowania takiego statku w stosunku do jednostki pasażerskiej, jachtu turystycznego czy luksusowego. W takim przypadku dyplomant musi skorzystać co najmniej z konsultacji specjalistycznych, a najlepiej, jeżeli uda się pozyskać założenia projektowe od potencjalnego armatora. Gwarantuje to, że projekt będzie „umocowany” w realnych bądź oczekiwanych potrzebach.

Zarówno w pierwszej, jak i w drugiej spośród omawianych sytuacji, w porozumieniu z promotorem, dyplomant musi dokonać wstępnego podziału przestrzennego statku, uwzględniając zarówno wymagania wynikające z faktu, że jest to jednostka pływająca (zatem musi wydzielić niezbędne przestrzenie dla infrastruktury technicznej), a także z przepisów obowiązujących statki, w tym przede wszystkim bezpieczeństwa. W praktyce biur projektowych jest to domena głównego projektanta jednostki. A zatem dyplomant, przyszły projektant architektury statków, musi umieć się zmierzyć z zagadnieniem układu przestrzennego na całym statku.

Bardzo ważnym etapem powstawania projektu dyplomowego jest poznanie stanu istniejącego w interesującym go „funkcyjnym” przedziale statków, a także projektów i realizacji w zbliżonych obszarach tematycznych. Może to stanowić zarówno projektową czy estetyczną inspirację, jak i projektowe ostrzeżenie – „memento”, aby nie projektować w taki sposób. Zebrany na tym etapie wykonywania projektu dyplomowego materiał ikonograficzny (nie tylko, bo zdarzały się w praktyce pracowni wyszukane przez dyplomantów ciekawe dysertacje czy interesujące i inspirujące dyplomanta opracowania opisowe) jest prezentowany w pisemnej pracy magisterskiej, stanowiąc bardzo wartościowy materiał dydaktyczny. Wszak każda praca magisterska jest dostępna dla studentów w bibliotece uczelni.

Niestety, znaczna część projektów dyplomowych powstałych w ostatnich latach w pracowni nie prezentuje ciekawej pracy magisterskiej. Stanowi niejedenkrotnie opis kolejnych etapów powstawania projektu dyplomowego, a nie o to chodzi. Przewidziane w toku studiów seminary i konsultacje pracy magisterskiej nie przynoszą, jak na razie, oczekiwanych rezultatów, a przynajmniej nie w pełni je zapewniają. Zbyt często dyplomanci kładą cały wysiłek na projekt, traktując część opisową jako sprawozdanie z wykonanej pracy, a nie jako manifestację swoich poglądów estetycznych, dla których ujawnienia pretekstem jest właśnie wykonany projekt.

Pomimo tych krytycznych uwag, autor może stwierdzić, na podstawie ponad 10-letniego doświadczenia w prowadzeniu projektów dyplomowych w Pracowni Architektury Okrętów (było ich w tym czasie ponad 20), że dyplomanci – poza nielicznymi wyjątkami – pracują nad swoimi dyplomami z niezwykłą pasją. Wielką radością dla promotora jest obserwowanie, jak dyplomant finalizuje swoje przemyślenia z całego okresu studiów, wyklócając się niejedenkrotnie o swoje projektowe racje przy projekcie dyplomowym.

Wszak projekt dyplomowy, wraz z jego publiczną obroną, powinien przekonać komisję egzaminacyjną, że jego autor jest gotowy do pracy na wolnym i kapryśnym rynku dizajnerów.

Paweł Gełesz

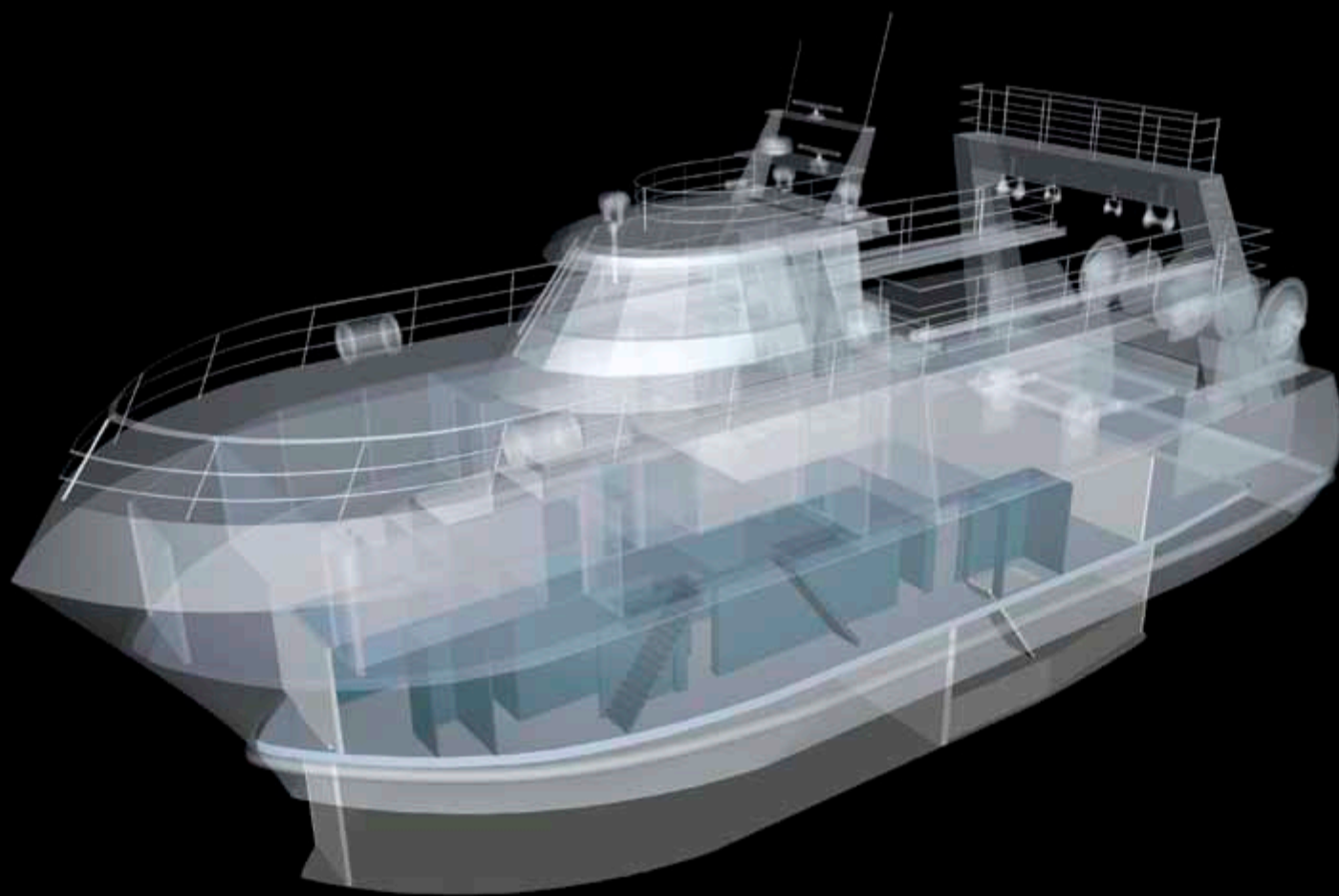
magisterskie projekty dyplomowe 2001–2012

Początkowo, przygotowując prezentacje okrętowych dyplomów, zakładałem, że wszystkie projekty pokazane będą w możliwie sprawiedliwej, zunifikowanej formule – jedna rozkładówka, jeden lub dwa obrazki oraz kilka akapitów zwięzłego opisu. Jednakże opracowując materiały dyplomowe szybko stało się jasnym dla mnie, iż wartości wielu z projektów nie da się wiarygodnie przekazać w tak ubogiej, okrojonej formule. Dlatego też niektóre z prac, te w mojej opinii trudniejsze, bardziej wymagające zostały pokazane w nieco rozszerzonej, choć nadal dalece niewyczerpującej formule.

Wszystkie projekty posiadają przygotowane przeze mnie zwięzłe opisy. Jednym wyjątkiem od tej zasady jest dyplom Piotra Mikołajczaka, którego opis zacytowałem wprost za autorem projektu. Pozostałe teksty powstały w oparciu o autorskie komentarze i opisy zawarte w pracach magisterskich oraz prezentacjach poszczególnych projektów. Przygotowując teksty starałem się przekazać nie tylko suche fakty ale także oddać, często trudne do uchwycenia w tak zwięzłej formule, niuanse czy konteksty poszczególnych prac.

Podobnie autorski jest wybór materiału graficznego ilustrującego projekty. Dysponując wyczerpującymi opracowaniami autorskimi dyplomantów starałem się wybrać z nich nie tylko najatrakcyjniejsze wizualnie obrazy, które będą zdobiły strony niniejszej książki. Starałem się przede wszystkim wybrać takie obrazy, którymi opisana byłaby nie tylko wizualna forma projektów ale także udokumentowana indywidualna autorska forma plastyczna.

W rozdziale zaprezentowane zostały – w porządku chronologicznym – wszystkie „okrętowe” dyplomy magisterskie z lat 2001–2012, których promotorem był Profesor Andrzej Lerch.



Naczelną ideą projektu jest poprawa warunków pobytu na statku rybackim i złagodzenie dyskomfortu szczególnego układu człowiek-maszyna, gdzie w dużym stopniu życie i zdrowie człowieka zależy właśnie od maszyny. Statek to też szczególny układ interpersonalny, gdzie załoga zdana jest na wiele godzin przebywania w swoim towarzystwie a odbywa się to w dość ograniczonej przestrzeni, dlatego ważnym jest zaprojektowanie tej przestrzeni w taki sposób, by nie wywoływała dodatkowych konfliktów a raczej pomagała je niwelować.

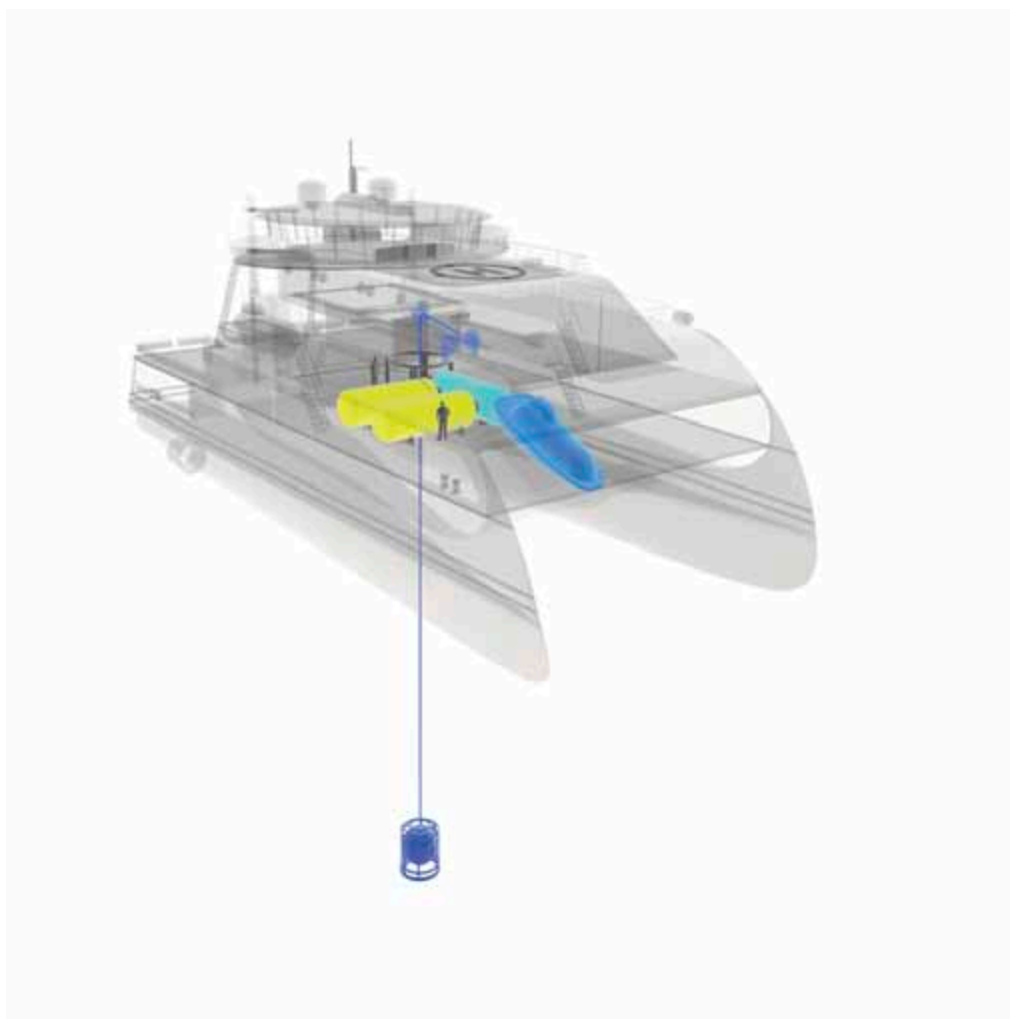
Główne punkty projektu to: podział strefowy na statku – oddzielenie stref pracy od stref wypoczynku; zapewnienie indywidualnej przestrzeni każdemu z członków załogi, a co za tym idzie poprawa komfortu psychicznego oraz fizycznego; zapewnienie intymności podczas snu i czynności higienicznych; poprawa bezpieczeństwa i ułatwienie ewakuacji ze statku; zapewnienie komfortowej przestrzeni zbiorowej przeznaczonej do relaksu; poprawa warunków sanitarnych; zapewnienie odpowiedniej wielkości stref roboczych oraz ukształtowanie bryły statku.





Przedmiotem pracy jest studium wpływu, jaki na architekturę statku wywiera jego specjalistyczna funkcja. Zaprojektowany układ hiperbaryczny jest nadrzędnym elementem, względem którego zbudowano kompleksową koncepcję struktury statku. Najistotniejszymi elementami projektu są rozmieszczenie stref pracy, wypoczynku i komunikacji, projektowane ze szczególną dbałością o bezpieczeństwo i komfort ludzi przebywających na pokładzie oraz wzajemne powiązanie poszczególnych funkcji i systemów.

Statek – baza nurkowa jest katamaranem falotnącym (długość 42 m, 32 osoby załogi). System hiperbaryczny zainstalowany na pokładzie bazy zapewnia czteroosobowej ekipie nurków możliwość bezpiecznej pracy na głębokości do stu metrów.





Projekt jednostki powstał we współpracy w Morskim Oddziałem Straży Granicznej RP (MOSG) i jest odpowiedzią na realne zapotrzebowanie Oddziału. Projekt nie jest adaptacją istniejącej jednostki pływającej do nowych zadań, lecz całkowicie nową koncepcją. Jednostka służyć ma jako pływający posterunek Straży Granicznej na Zalewie Wiślanym. Obok zapewnienia wszystkich wymogów operacyjnych, funkcjonalnych i użytkowych, ważnym elementem projektu jest wygląd architektury statku. Nowoczesny, inspirowany „niewykrywalnymi” okrętami wygląd bryły ma z jednej strony budzić postrach na akwenie, z drugiej zaś ma wprowadzić nową wartość estetyczną do floty MOSG w XXI wieku. Duży nacisk w projekcie położony jest także na warunki bytowe załogi, która podzielona jest na dwie grupy. Stałą, obsługującą jednostkę (6 osób) i zmienną załogę łodzi interwencyjnych (8 osób). Załogi mają do dyspozycji jedno- i dwuosobowe kabiny oraz pełne zaplecze socjalne. Aby podkreślić kompleksowość projektu, opracowano zostało nowe elementy wyposażenie wnętrza. Jednostka pokazana jest w obecnym, określonym ustawą wzorze malowania MOSG.

Projekt nagrodzony w konkursie *Najlepsze Dyplomy Projektowe* kwartalnika *2 plus 3d* 2006/2007.

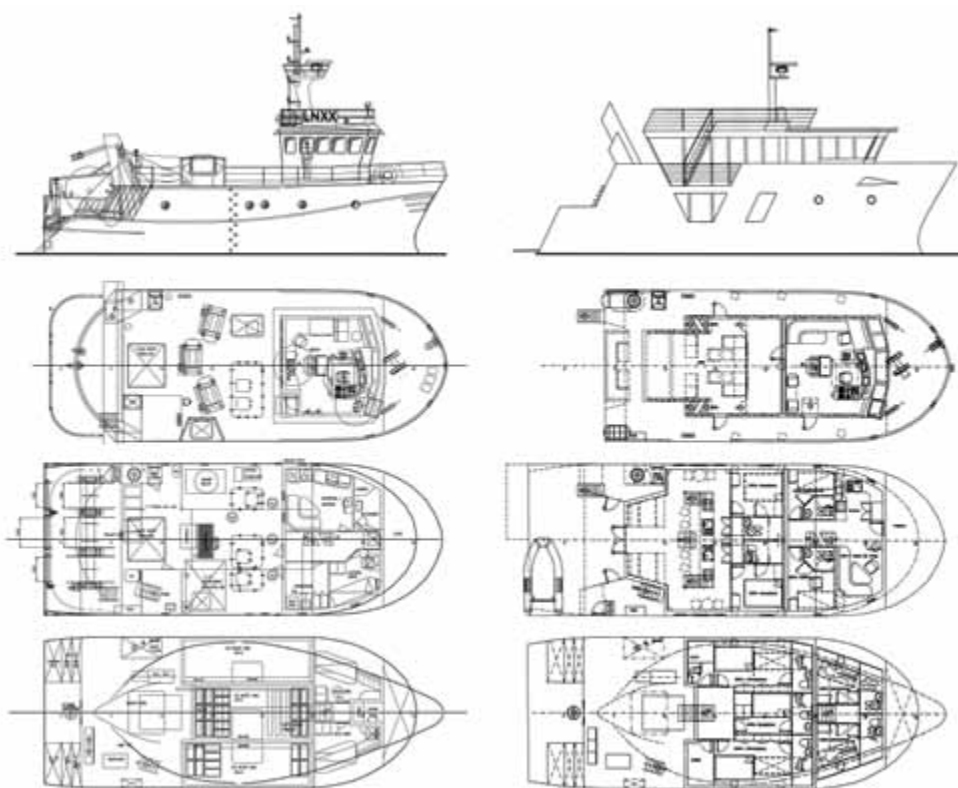


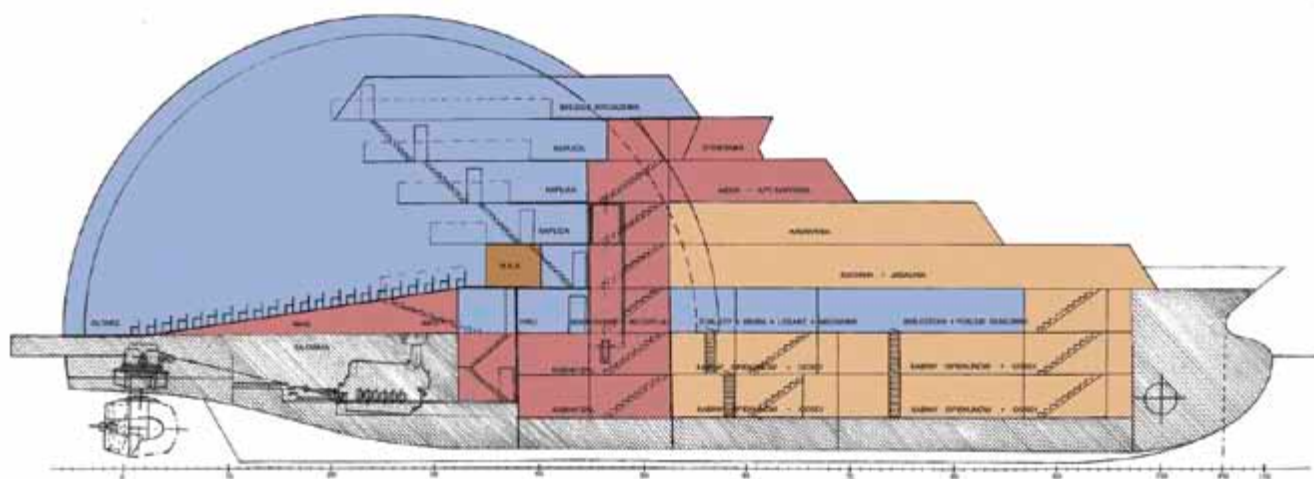


Projekt jest próbą pokazania możliwości adaptacji wycofanego z prac połowowych niewielkiego kutra rybackiego na jednostkę pasażerską, w tym wypadku – na rodzinny statek wycieczkowy. Jego przeznaczeniem jest zapewnić 12 pasażerom wygodne i bezpieczne warunki wypoczynku w trakcie przybrzeżnego rejsu turystycznego.

Kluczową cechą projektu jest wykorzystanie istniejącej konstrukcji kutra do zbudowania optymalnego układu funkcjonalnego, w którym pasażerowie i załoga dysponują oddzielnymi blokami pomieszczeń.

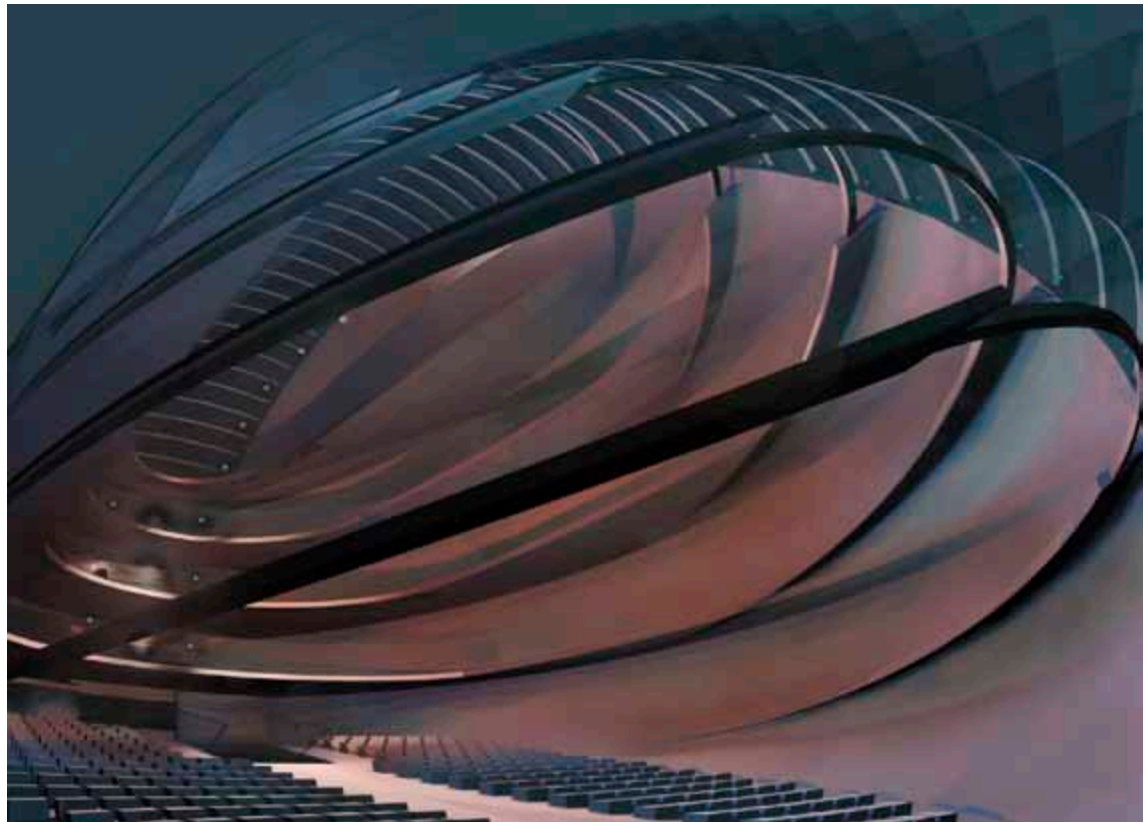
W sferze wyglądu projekt charakteryzuje ponadczasowa prostota. Dynamiczna i przestrzenna grafika pozwala na ukrycie przysadzistej i statycznej bryły kadłuba. Ponadto kompozycja graficzna nawiązuje do systemu tent, nadając całości jednolity wygląd.





Ideą projektu jest szerzenie wiary, pokoju, edukacji religijnej, pomocy – w duchu ekumenicznym, w możliwie wielu miejscach, także trudno dostępnych częściach świata. Projekt wykorzystuje wodę – naturalną, mistyczną scenerię – jako miejsce wspólnej modlitwy. Pokazuje, iż Kościół może przybrać także inną niż tradycyjna formę, zachowując jego pierwotną misję – kościoła pielgrzymującego... sam statek – świątynia zapewnia możliwość swobodnego przemieszczania się po dużym obszarze wodnym.

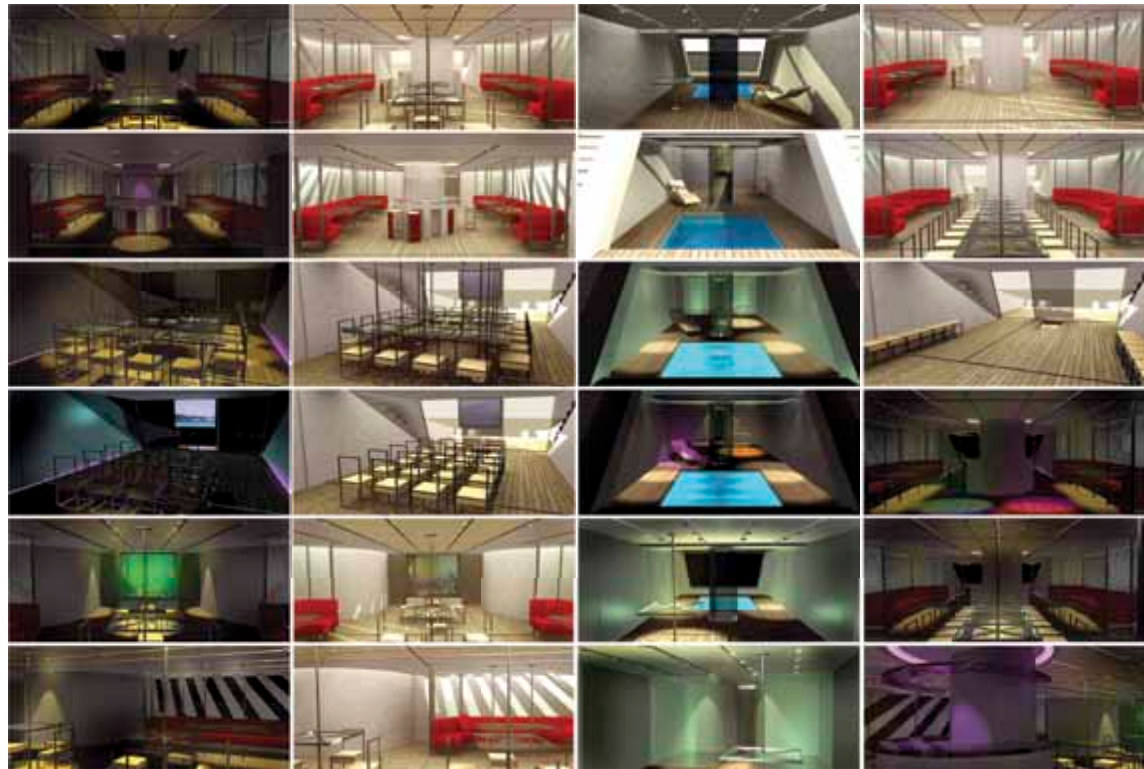
Forma architektoniczna statku opiera się na nowych środkach wyrazu i ekspresji. W warstwie symbolicznej odnosi się do idei prapoczątku, symbolu oczyszczenia i życia.





Jacht bardzo klasyczny w formie, chociaż pewne zmiany skali elementów mylą oko, co do jego rzeczywistych rozmiarów. Celowa rezygnacja z jednego pokładu, powiększone nadburcia i jednolitość bryły statku, nadają mu lekkości i dynamiki. Niewielkie otwory okienne kajut są niemalże niewidoczne przy dominujących, skośnych oknach salonu. Okna te, bryła sterówki i maszt zintegrowany z kominami to elementy determinujące charakter sylwety jachtu. Głównym elementem ruchomym wewnątrz jest przesuwana rufowa część salonu (5,7 × 5,8 m).

Jacht na zewnątrz stały – wewnątrz zmienny.





Ten niewielki, 7-metrowy katamaran to projekt koncepcyjny nowego typu przybrzeżnych jednostek ratowniczych. Przeznaczony jest do ciągłego patrolowania plaż lub innych rozległych kąpielisk i podejmowania natychmiastowej akcji ratowniczej.

Ze względu na długotrwałość wachty (do 10 godzin), trzyosobowa załoga ma do dyspozycji toaletę i kam-buz. Pomimo niewielkich rozmiarów (7×3 m) jednostka umożliwia podjęcie na pokład dwóch poszkodowanych oraz może przewozić szerokie spectrum środków ratowniczych.

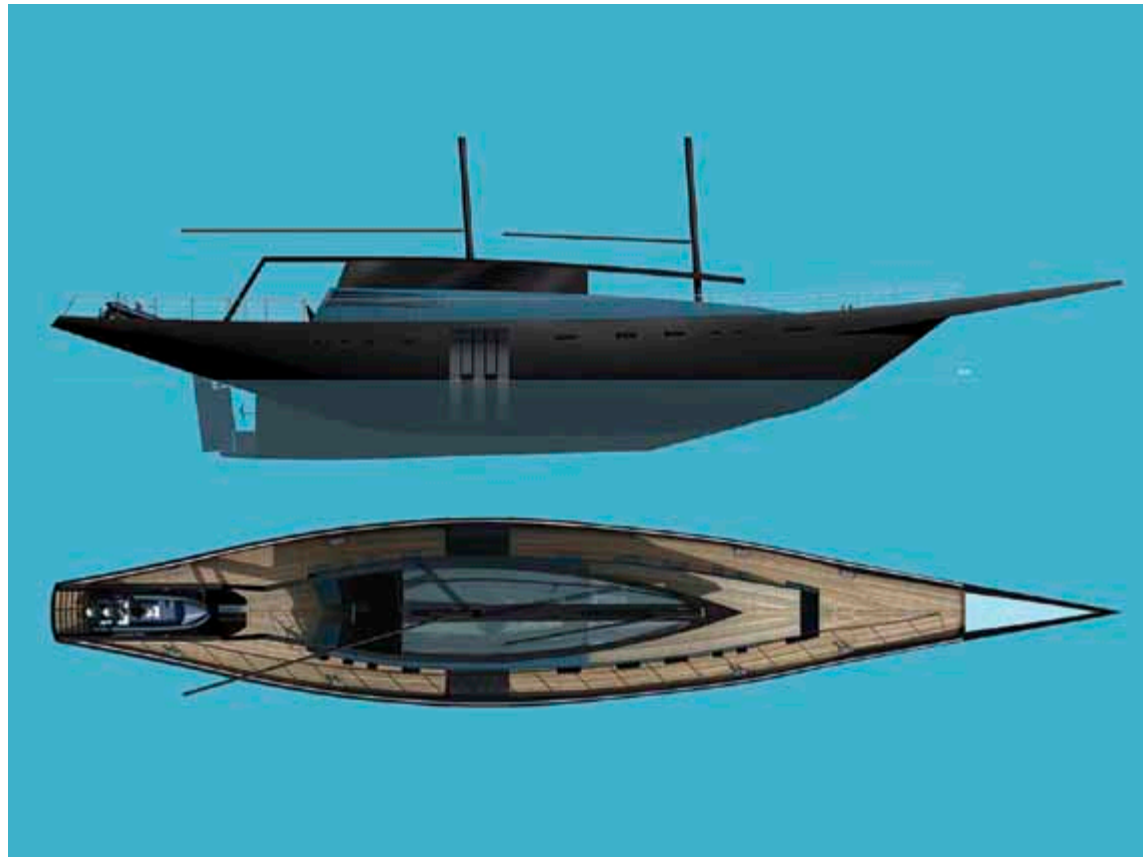
Kluczowym elementem koncepcji jest studium nowej metody podejmowania poszkodowanego na pokład wspomaganej opuszczoną między pływakami kadłuba pochylnią. W trakcie opracowywania projekt był wszechstronnie konsultowany z ratownikami WOPR.



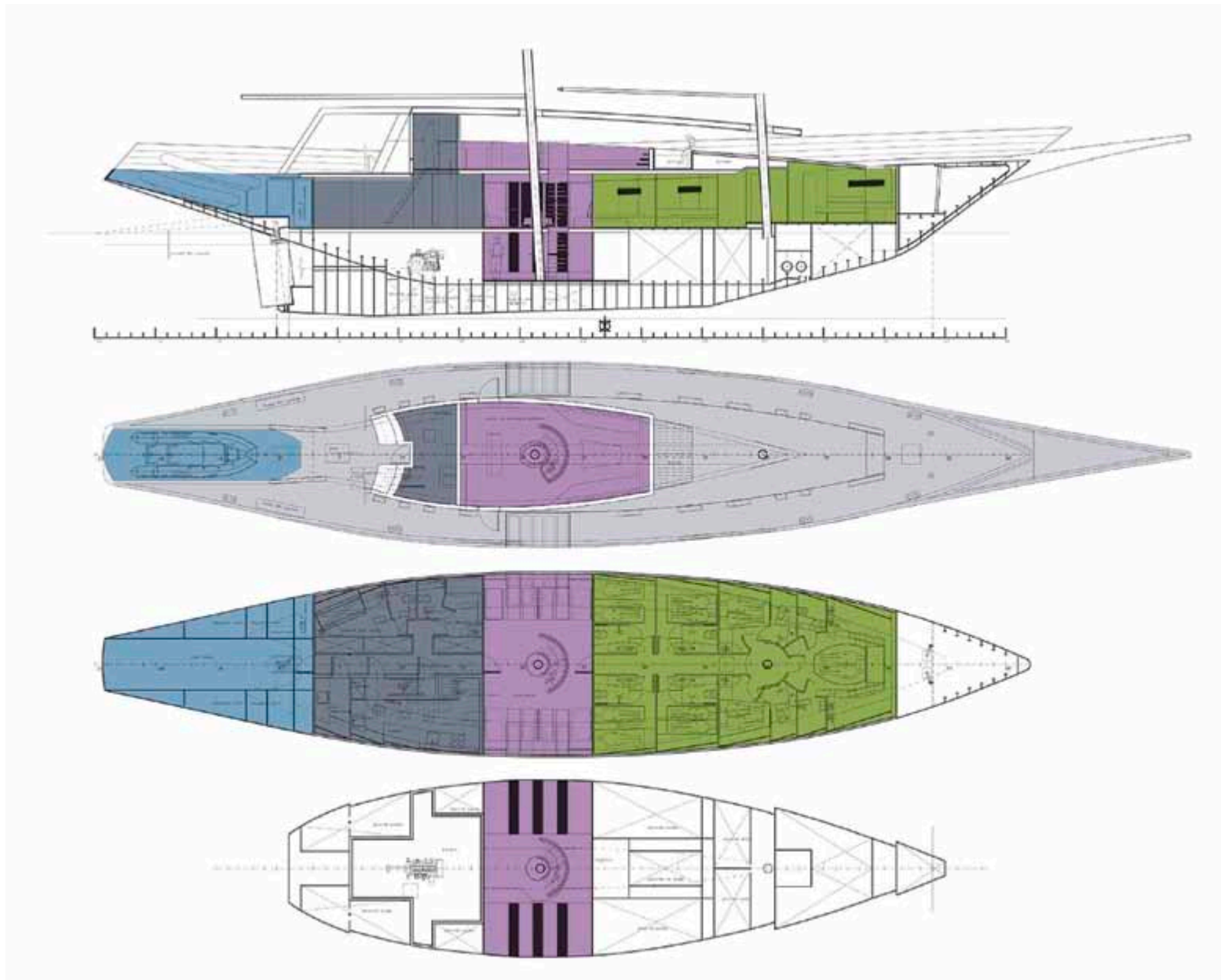


Koncepcja przebudowy kadłuba jachtu s/y „Zew” na żaglowiec rekreacyjny. Projekt powstał na potrzeby luksusowego hotelu ulokowanego na Polinezji Francuskiej i obejmuje całościowe opracowanie zarówno układu funkcjonalnego pomieszczeń, aranżacji wnętrz ich detali, jak i architektury nadbudówki.

W warstwie stylistycznej jacht jest emanacją szlachetnej, osadzonej w żeglarskiej tradycji nowoczesności z odważnymi, nadającymi całości wyrazisty charakter detalami. Aranżacje wnętrz zapewniają 14 pasażerom wytchnienie od równikowych upałów.









Czy statek – prom może wyglądać inaczej? Jeżeli tak, to jak bardzo jego bryła może się różnić od tych, do których jesteśmy przyzwyczajeni? Które elementy architektury wnętrza statku należy poprawić, by komfort podróżowania był większy? Jak umożliwić swobodną podróż osobom niepełnosprawnym i ograniczonym ruchowo? W jaki sposób uatrakcyjnić pobyt na miejskim promie?

Zwarta, lekka, jednolita bryła o charakterystycznym unikalnym kształcie pozwala na zmianę funkcji statku bez pogorszenia jej charakteru wizualnego i zapewnia pasażerom oraz załodze bardzo dobrą widoczność na miasto. Prom, jak każdy nowoczesny środek transportu publicznego, jest przystosowany do potrzeb osób niepełnosprawnych oraz z ograniczeniami ruchowymi.





Projekt powstał we współpracy z Komendą Służb Ratowniczych Zarządu Morskiego Portu w Gdańsku (konsultant: Komendant Zygmunt Bryś). Statek przeznaczony jest do gaszenia pożarów na wodzie i lądzie, ewakuacji ludzi z płonących obiektów oraz udzielania pierwszej pomocy.

Ponadto jednostka może wspomagać prace związane z ochroną szlaków żeglugowych: stawianie zapór przeciw rozlewiskom olejowym, zbieranie zanieczyszczeń ropopochodnych z rozlewisk, wyciąganie zatopionych obiektów, awaryjne holowanie innych jednostek pływających oraz wspomaganie podwodnych akcji ratowniczych.

Ważnym aspektem projektu jest psychologiczny odbiór bryły jednostki. Wygląd jednostki został tak ukształtowany by przez wiele lat wyrażać nowoczesność, efektywność i skuteczność ochrony miasta i jego mieszkańców. Kolorystyka statku – połączenie żółci z funkcjonalną czernią i tradycyjną strażacką czerwień – podkreśla wręcz bojowy charakter jednostki. Projekt spełnia normy Państwowego Rejestru Statków.

Projekt nagrodzony w konkursie *Graduation Projects*, 2008









Projekt powstał jako odpowiedź na potrzebę zastąpienia nowym okrętem wycofanej z eksploatacji motorówki reprezentacyjnej dowódcy Marynarki Wojennej RP. Zaprojektowana jednostka może przyjąć w komfortowych warunkach do 20 gości i uwzględnia wymagania oficjalnego ceremoniału morskiego.

Obok spełnienia wysokich wymagań funkcjonalnych, ważnym aspektem studium jest stylistyka jednostki, której głównym założeniem jest nadanie bryle ponadczasowego wyglądu inspirowanego nowoczesnymi okrętami.



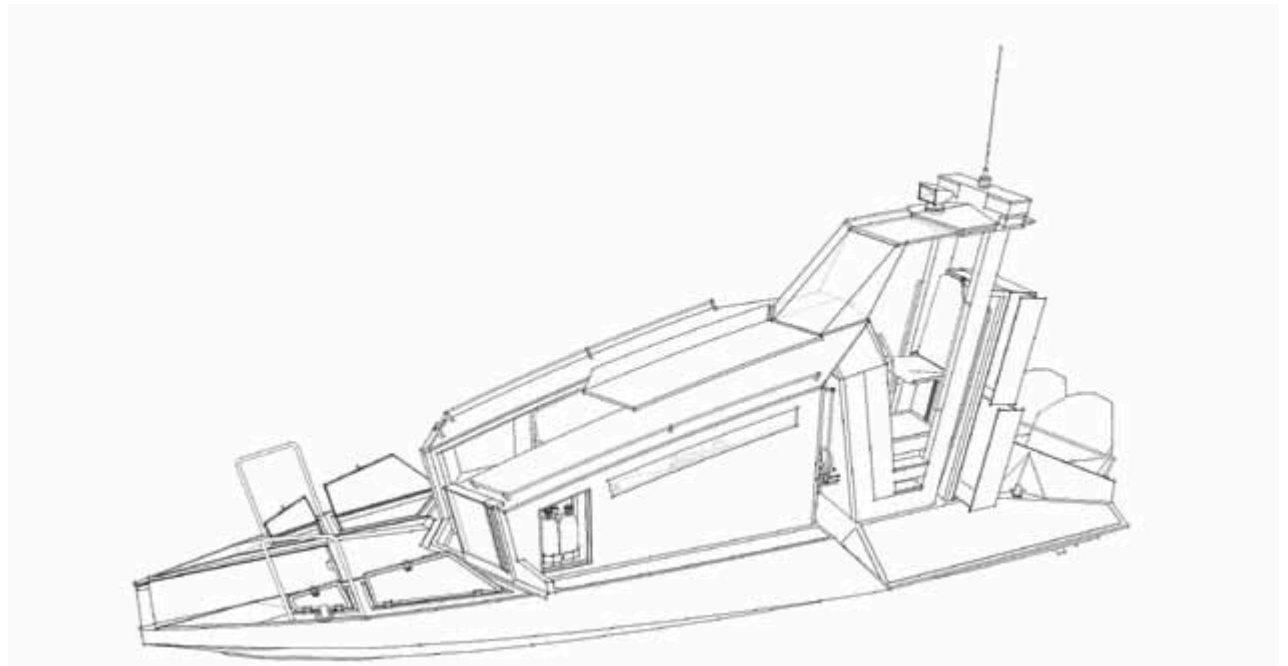


Jednostka przeznaczona jest do niesienia pomocy oraz transportu osób w stanach wymagających natychmiastowej opieki medycznej, z miejsc położonych w pobliżu lub na akwenach śródlądowych.

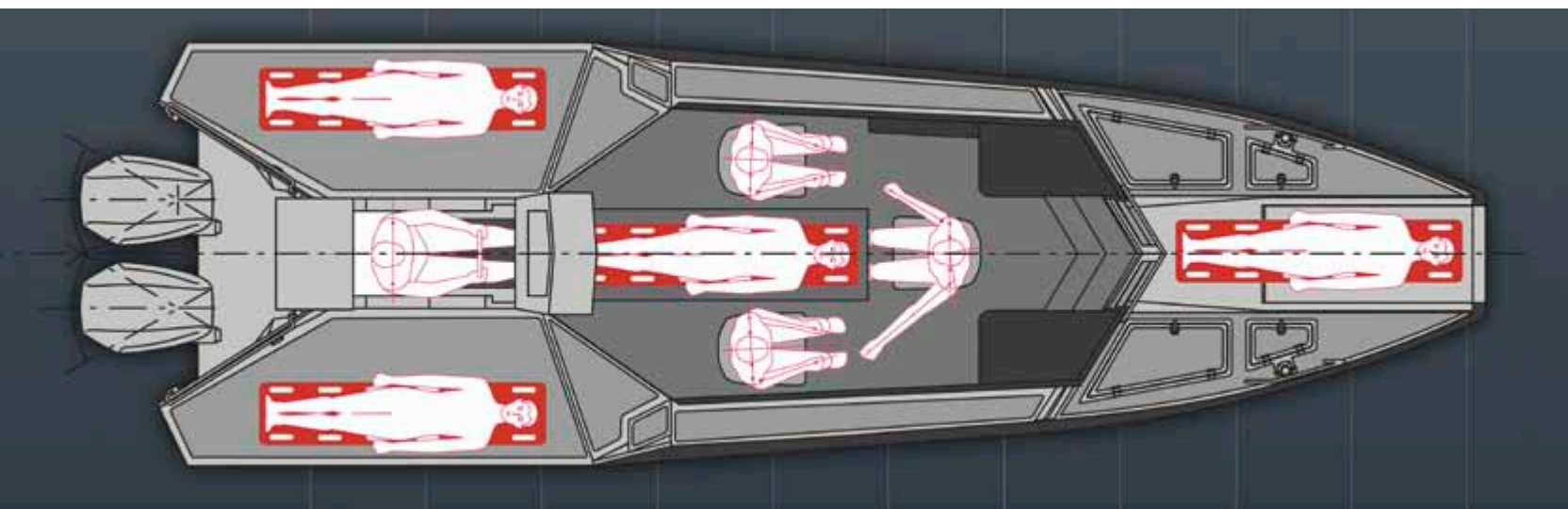
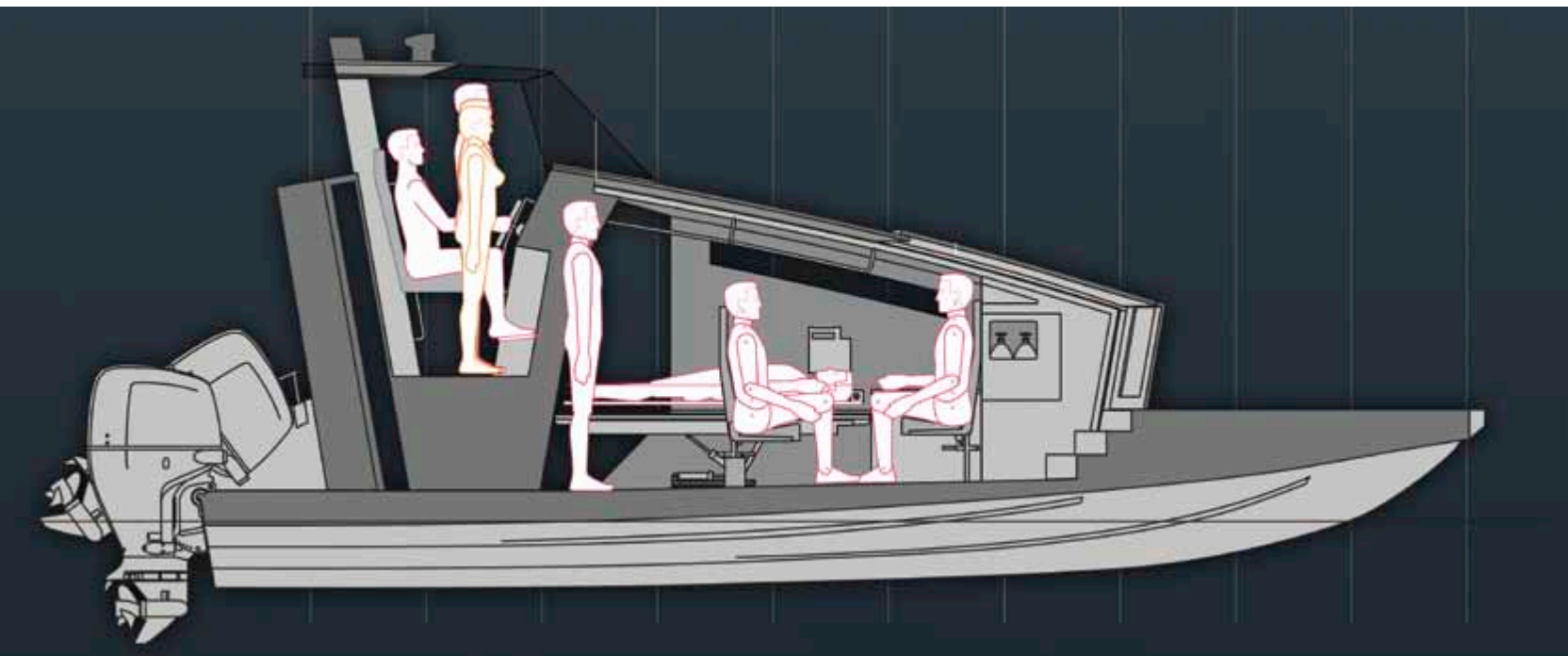
Rejonem działania jednostki są śródlądowe obszary bogate w akweny wodne, w skład których wchodzi jeziora, rozlewiska, zalewy, rzeki połączone kanałami. Ma ona nieść skuteczną pomoc załogom jachtów, łodzi wędkarskich, kajaków i mieszkańcom nadwodnych osad.

Podstawowym założeniem projektu, jest umieszczenie na pokładzie łodzi pełnowymiarowego przedziału medycznego, mieszczącego sprzęt odpowiedni dla standardowej lądowej karetki reanimacyjnej.

Łódź jest uzupełnieniem istniejącego systemu ratownictwa medycznego. W wielu przypadkach może zastąpić konwencjonalną karetkę, docierając do osoby wymagającej nagłej pomocy w krótszym czasie niż ambulans drogą lądową i szybciej transportując ją do miejsca gdzie udzielona zostanie dalsza pomoc. Jednostka zapewnia wszelkie niezbędne środki do podtrzymania czynności życiowych podczas transportu.









Kiedy myślimy o luksusowych superjachtach, przed oczami rysuje się nam przejrzysta, turkusowa woda, skąpane w słońcu, porośnięte palmami, plaże... Nikt natomiast w pierwszej chwili nie pomyśli o nieskazitelnie czystej, ciemnogrnatowej toni, skrzących się wszystkimi odcieniami błękitu, górach lodowych, surowych skalistych fiordach. Nikt nie zobaczy dryfującej kry, reniferów, białego niedźwiedzia, wielorybów... A przecież taki obraz jest o wiele bardziej fascynujący, nieodkryty i tajemniczy. Dlatego właśnie powstał concept jachtu, który pozwoliłby poznać i w pełni docenić piękno tej części natury, znanej zwykłym ludziom głównie ze zdjęć i programów przyrodniczych.

Projekt jest niezwykle, bo też warunki, w jakich ten jacht ma pływać, nie są zwyczajne. I to głównie one wpływają i kształtują charakter, formę i funkcje, jakie pełnią poszczególne jego poszczególne części.

Jacht zaprojektowano, by mógł w komfortowych warunkach pomieścić 12 pasażerów. Jednostka wyposażona jest w napęd CNG-elektryczny. Dwa pędniki azymutalne napędzane są silnikami elektrycznymi, ich ciche działanie nie odstrasza zwierząt i daje pasażerom możliwość niczym niezakłóconej kontemplacji otoczenia.







Celem projektu jest stworzenie koncepcji jachtu, która stanowi alternatywę, zarówno pod względem funkcjonalnym jak i stylistycznym, dla obecnej postaci jachtu Galeon 330. W projekcie istotne jest zerwanie z obecnie istniejącym układem funkcjonalnym oraz nadanie takiego wyrazu architekturze jednostki, który czyniłby z jachtu charakterystyczną i identyfikowaną markę.

Wygląd architektury jachtu oparty jest na nowoczesnej i minimalistycznej stylistyce. Elementy tworzące poszczególne wersje architektury, elementy wyposażenia, detale zostały zaprojektowane jako moduły, bloki i dają możliwość łatwej aranżacji wnętrza i architektury jachtu w zależności od wymagań klienta.

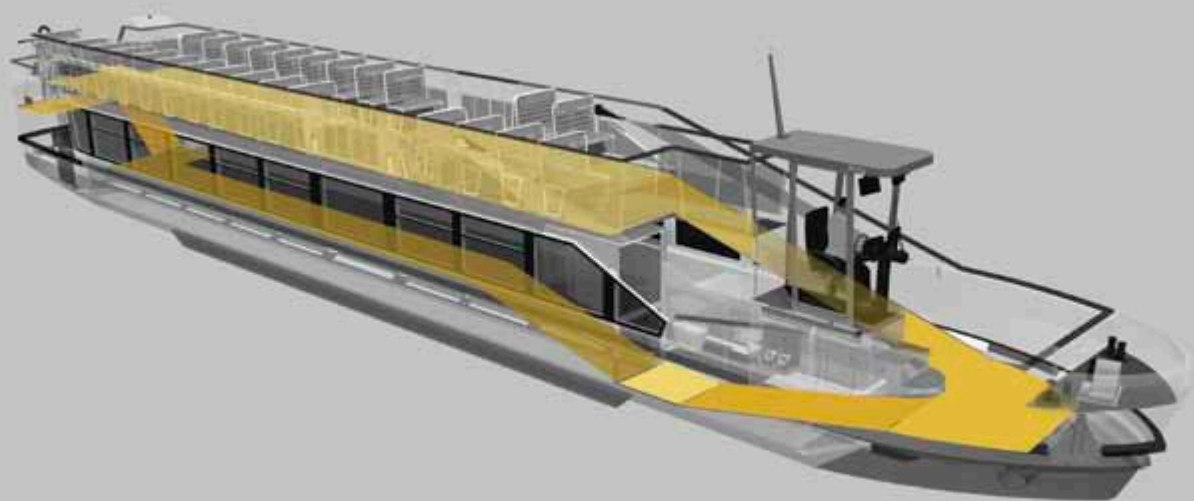
Produkowana seryjnie linia modeli jachtów (FLY, HT, HTO, OPEN) oparta jest na jednej konstrukcji kadłuba.







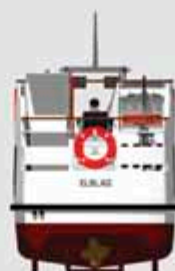
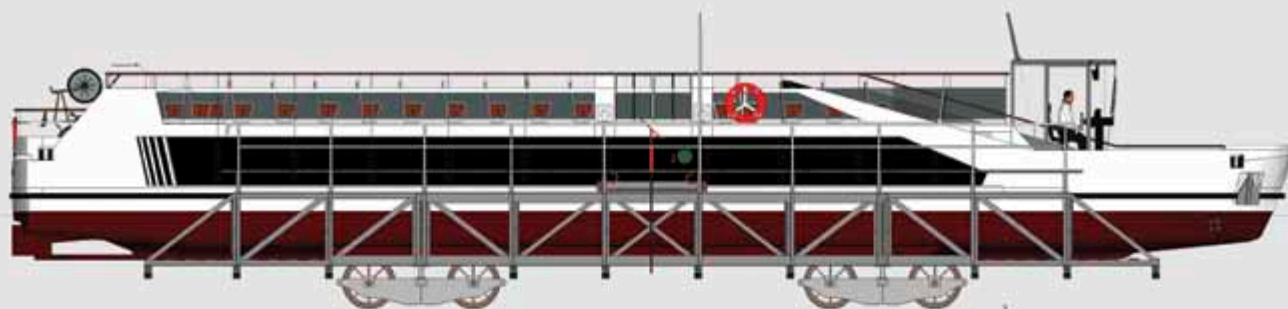






Warunki żeglugi Ostrórdzko-Elbląskiej, stawiają projektanta statku przed wyjątkowym zadaniem. Na stosunkowo niewielkiej powierzchni pokładu (24×3 m), wynikającej ograniczeń żeglugowych kanału, nie jest łatwo zadbać o wygodne miejsce podróży dla 50 osób. Pomimo tego jednostka przystosowana jest do przewozu osób korzystających z wózków, dla których, dzięki wkomponowanej w architekturę pochylni, dostępne są oba pokłady.

Wygląd statku charakteryzuje się dynamicznymi liniami. Kształt przodu nadbudówki wynikł z kąta nachylenia rampy prowadzącej na pokład otwarty. Część dziobowa statku wygląda „jakby była pozbawiona sterówki”. Patrząc w kierunku rufy, czytelna jest długa, czarna płaszczyzna okien zakończoną wlotem powietrza do siłowni. Akcentem stylistycznym jest wejście na statek, zaznaczone grubymi słupkami z wyciętymi kwadratowymi kluzami.



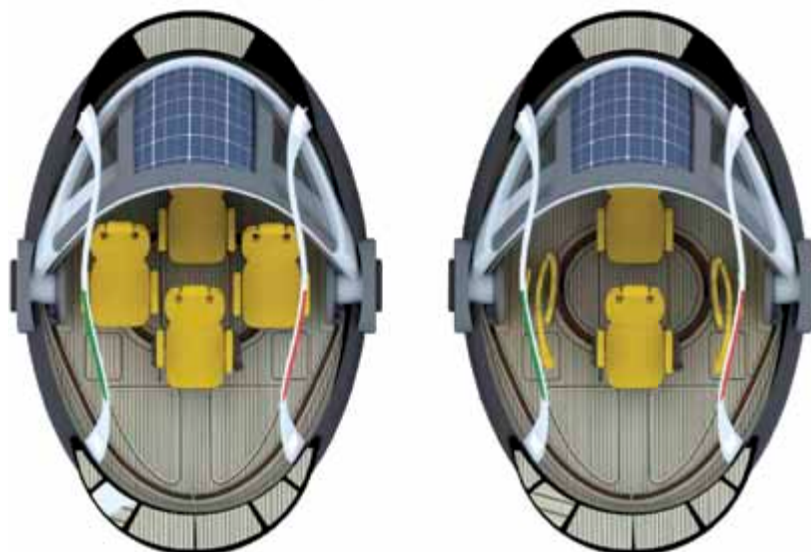


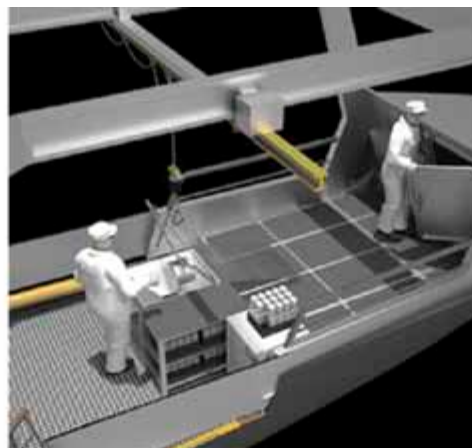


Czy możliwe jest stworzenie obiektu, który nie jest motorówką, jest łatwiejszy w obsłudze i zapewnia większy komfort?

NEKTON to koncepcja nowego środka transportu wodnego przeznaczonego do indywidualnego przemieszczania się po śródlądowych szlakach wodnych. Ta niewielka jednostka pływająca pozwala czterem osobom wygodnie – w standardzie zbliżonym do samochodowego – pokonywać wodne drogi miejskie.

NEKTON napędzany jest elektrycznym silnikiem z pędnikiem strugowodnym. Wnętrze – kabina pasażerska – umożliwia zmianę konfiguracji foteli bez zakłócenia stateczności obiektu.





Ramowa Dyrektywa Wodna Unii Europejskiej nakazuje krajom członkowskim prowadzenie nadzoru wód powierzchniowych, w tym wód przejściowych i przybrzeżnych Bałtyku. Nadzór obejmuje badania parametrów fizykochemicznych wody oraz biologicznego środowiska morskiego. Obecnie w Polsce brakuje odpowiednio skonstruowanego i wyposażonego statku.

Jednostka przeznaczona jest przede wszystkim do badań płytkich wód Zatoki Puckiej i Zalewu Wiślanego oraz akwenów przejściowych. Jej wyposażenie zapewnia możliwość pobierania próbek do badań zarówno biologicznych, jak i fizykochemicznych, a także, co niezwykle istotne, możliwość ich kompleksowych badań i analiz bezpośrednio na pokładzie. Architektura statku jest w pełni podporządkowana normom prowadzenia prac badawczo-laboratoryjnych.

Projekt nagrodzony w konkursie *Graduation Projects*, 2009





Michał Górzyński / ONEFIFTY luksusowy katamaran żaglowy / 2009







ONE FIFTY to owoc współpracy autora z SUNREEF Yachts. Klucz estetyczny projektu to opływowa skorupa (kadłuby), monolityczny rdzeń (nadbudówka) wykończony teakowym plankowaniem. Trudno mówić o nadbudówce w klasycznym tego słowa znaczeniu, zaciera się granica pomiędzy kadłubem, jego burtą, nadburciem i nadbudówką. Stanowią one jedną, spójną całość. Wszystkie kabiny dla 12 gości znajdują się na tym samym pokładzie. Pokłady dolne zlokalizowane w pływakach mieszczą kabiny 9-osobowej załogi oraz wszelkie pomieszczenia techniczne, kuchnię i mesę.

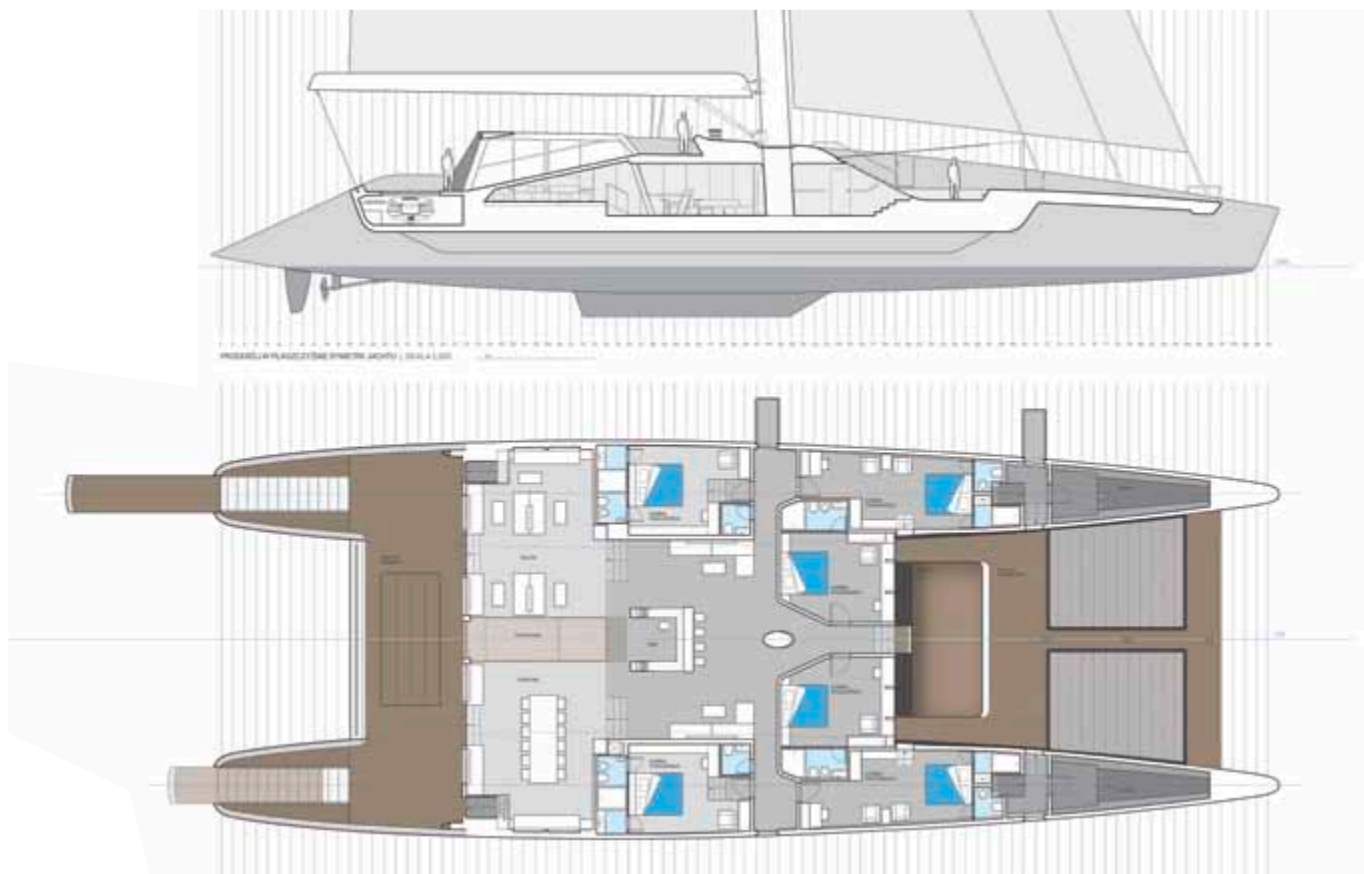
W miarę przesuwania się w kierunku dziobu, linia nadbudówki stopniowo opada, łącząc się z kadłubem. W efekcie profil jachtu otrzymał charakterystyczną, opływową linię. Powierzchnie pokładów zewnętrznych zostały ukształtowane tak, aby w naturalny sposób tworzyły różnice wysokości niewymagające stosowania zniekształcających formę relingów.



Michał Górzyński / ONEFIFTY luksusowy katamaran żaglowy / 2009



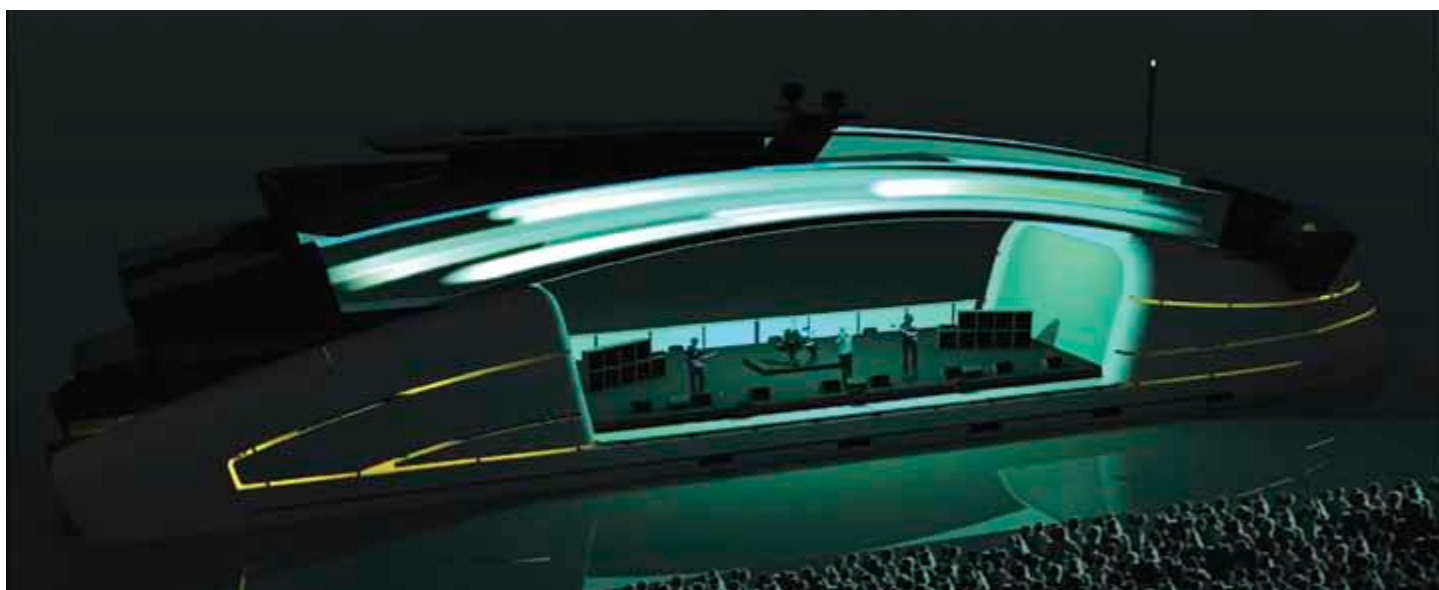




Pełne światła i powietrza pomieszczenia przestronnego salonu i jadalni zacierają granicę pomiędzy wnętrzem a zewnętrznym pokładem. Goście będą delektować się panoramicznym widokiem na morze lub też zerkać na bom i łopoczący nad głowami żagiel.

Przeszklona pochylnia w wyjątkowy sposób organizuje przestrzeń. Pod pochylnią kryje się kojący, usypany kamyczkami ogródek i leżanka.

Aby umożliwić załodze wygodne przemieszczanie się po jachcie bez naruszania intymności gości, ustanowione zostały dwa, osobne wejścia na jacht. Dostęp dla gości odbywa się poprzez szklane drzwi na rufie, a dla załogi – przez trap wysuwany bezpośrednio z boku kadłuba.



Idea projektu zrodziła się po przyznaniu Gdańskowi udziału w Piłkarskich Mistrzostwach Europy 2012 oraz po zgłoszeniu Gdańska do konkursu na Europejską Stolicę Kultury 2016. W okresie Mistrzostw statek miał być ważnym, dynamicznym elementem ich promocji, a następnie wyruszyłby w czteroletni rejs wzdłuż wybrzeży Europy, promując gdańską kandydaturę. Po ewentualnym przyznaniu Gdańskowi ESK 2016 statek stałby się ważnym elementem programu kulturalnego i przestrzeni publicznej miasta.

Konstrukcja statku pozwala na samodzielne wystawianie (bez użycia dźwigów portowych) na brzeg lekkiego, wielofunkcyjnego modułu przestrzennego, w którym, i na którym, możliwe jest zaaranżowanie licznych atrakcji. Mogący pomieścić 200 osób moduł może być salą koncertową, konferencyjną, galerią sztuki, kinem czy estradą. Może także być elementem aranżacji przestrzeni publicznej, gdy jednocześnie na pokładzie statku odbywają się inne atrakcje.

Jednolita, płynna forma architektoniczna statku podporządkowana jest ukrytym w jej szczelinach instalacjom świetlnym pozwalającym realizować na niej spektakle wizualne. Ważnym elementem stylistyki było ukrycie w formie architektonicznej statku urządzenia dźwigowego.





Statek dedykowany miastu Toruń jest przyczynkiem do analitycznych rozważań na poziomie filozoficznym, historycznym, ekologicznym oraz zahaczającym o zagadnienia dotyczące życia, wypoczynku i potrzeb współczesnego człowieka. Okazuje się, że z pozoru konkretne, czasami wręcz uważane za „techniczne” zagadnienie, jakim jest projekt statku, może być potraktowane w znacznie bardziej dociekliwy – niż na poziomie technicznym i formalnym – sposób.

Projekt jest odpowiedzią na zaobserwowany problem – braku alternatyw efektywnego wypoczynku spowalniającego szaleńcze tempo życia większości mieszkańców miast. Jednocześnie odnosi się do tradycji portowych Torunia, a także rozwoju turystyki i przywrócenia Wiśle należnego znaczenia.

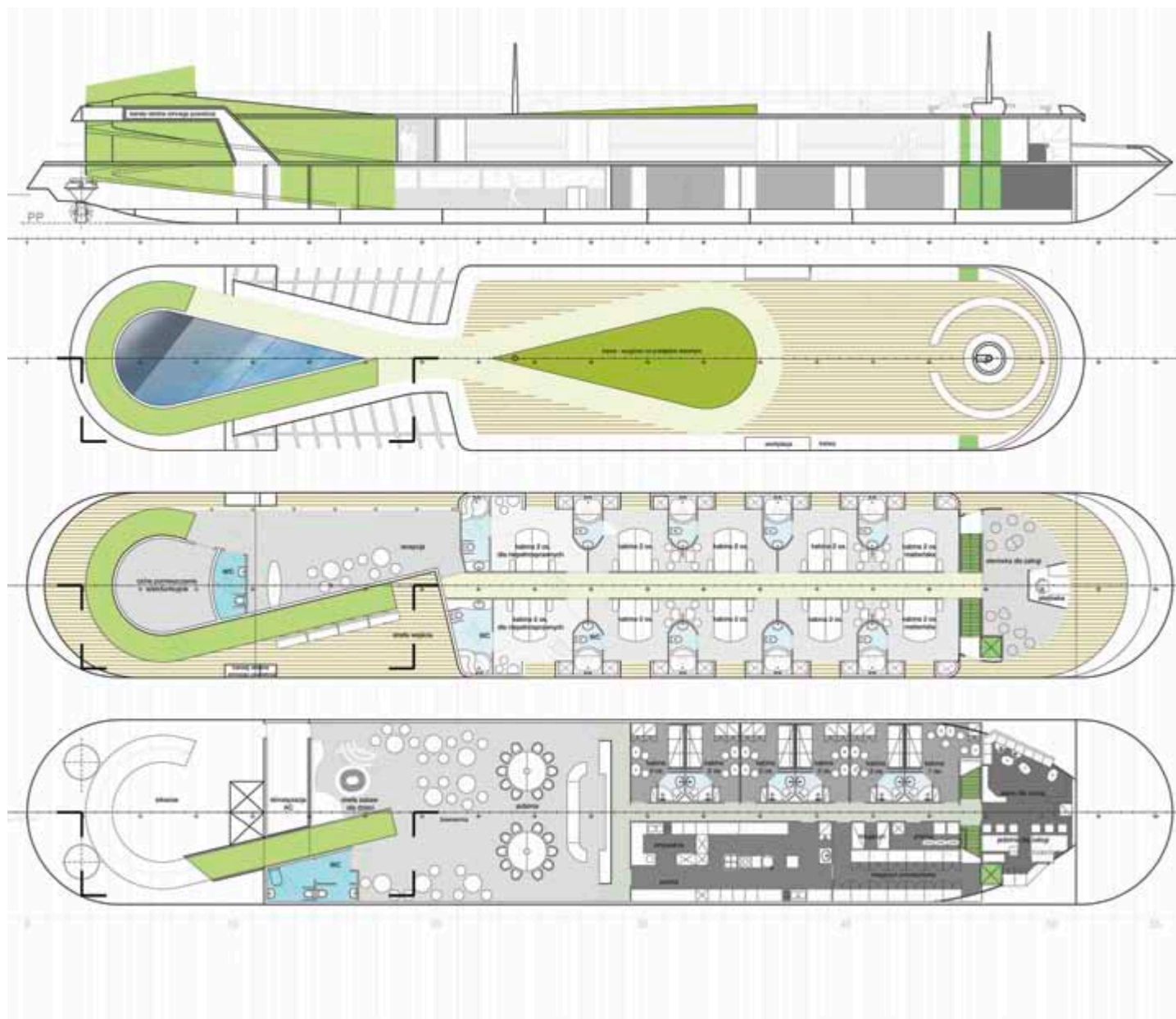
Koncepcja łączy w sobie klarowność oraz funkcjonalność układów pomieszczeń i ciągów komunikacyjnych, uwzględnienia techniczne aspekty projektowania statków, a także bezpieczeństwo i komfort pasażerów. Ponadto rzeczywiste dopasowanie gabarytów statku do warunków żeglugowych docelowej trasy sprawia, iż statek mógłby w przyszłości powstać.

Bryła statku jest szczerą. Jest przede wszystkim formą typową dla statków rzecznych, o ponadczasowej sylwetce, z subtelnymi elementami świadczącymi o jego wyjątkowości. W architekturze podkreślono szczególnie cechę statku, czyli jego dostępność dla osób niepełnosprawnych i o ograniczonej sprawności ruchowej (wyeksponowana rampa). Zrównoważone proporcje i rytmy elewacji statku współgrają z Panoramą Torunia stanowiącą jego tło przez część roku, w którym statek nie wypływa w rejsy.

Projekt nagrodzony I nagrodą w XX Konkursie Towarzystwa Miłośników Torunia w 2012 roku oraz wyróżniony przez Stowarzyszenie Żuław w konkursie, którego celem jest upowszechnianie prac naukowych mogących mieć wpływ na rozwój Żuław i delty Wisły



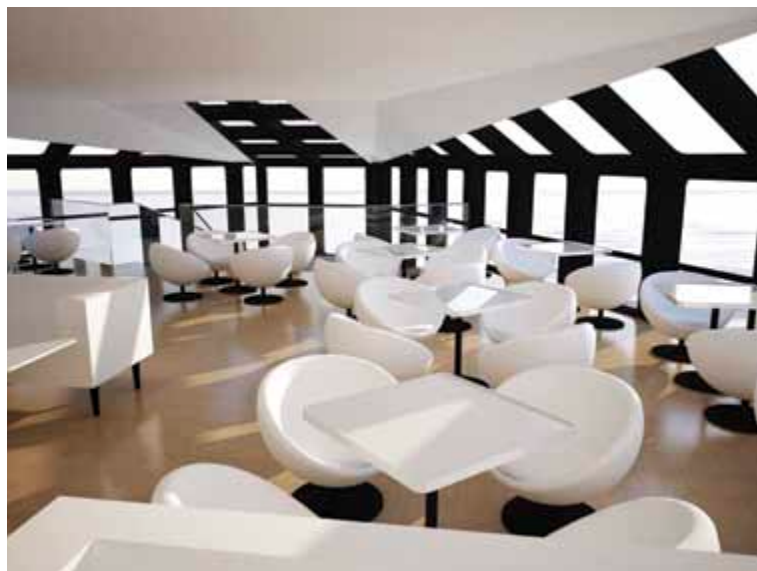






Celem projektu jest opracowanie nowatorskiej koncepcji statku wycieczkowego, której podstawową cechą jest potrzeba indywidualnego podejścia do użytkownika statku – rowerowego turysty. Statek umożliwia realizowanie wielotygodniowych rejsów (np. dookoła Bałtyku lub wzdłuż wybrzeży Norwegii) i zwiedzanie kolejnych miast. Zawijając do portu statek staje się bazą, punktem wypadowym do rowerowych wycieczek. Obok typowej infrastruktury statku wycieczkowego – kabin, salonów, restauracji – statek został specjalnie dostosowany do przewozu 50 rowerów. Posiada bezpieczną rampę wjazdową i wygodny hangar z zapleczem serwisowym, a także komfortową szatnię i gabinety odnowy biologicznej.

Nowoczesna bryła jednostki – pozbawiona miękkich, opływowych elementów – zainspirowana została formą lodowców i fiordów. Ma surowy, sportowy charakter. Kształt rufy jednostki zdefiniowała rampa wjazdowa. Istotnym elementem bryły jest forma kadłuba, która w dziobowej części jest smukła i zaokrąglona. Bryła kadłuba ma wyraźne zarysowane burty i pionową dziobnicę, nadającą całości dynamiczny charakter.





Zatoka Gdańska, a w szczególności jej północno-zachodnia część - Zatoka Pucka, jest znanym miejscem, zarówno w Polsce jak i na świecie, silnie związanym z uprawianiem żeglarstwa deskowego.

Pływająca przystań to obiekt o wielodniowej autonomii, usytuowany na wodzie, niepołączony na stałe z lądem. Z założenia posiadać ma on własny napęd, jednak nie będzie on wykorzystywany podczas codziennego użytkowania. Przystań umożliwia odpoczynek osobom przebywającym na wodzie, bez konieczności schodzenia na stały ląd. Obiekt jest „cichym”, ustronnym miejscem wypoczynku skierowanym zarówno do sportowców, jak i turystów niezwiązanych z pływaniem na desce.

Pływająca przystań to trudny do jednoznacznego sklasyfikowania projekt, który w specyficzny sposób łączy mieszkalne cechy statków-baz i statków specjalnych, przy jednoczesnym zachowaniu swego typowo wakacyjnego charakteru.

Dynamizm formy, odzwierciedlający ekstremalny charakter sportów wodnych, jednocześnie niejako zaprzecza stacjonarnemu przeznaczeniu Pływającej Przystani. Fasada w kolorystyce bieli, w zależności od pory dnia i roku odbija naturalne światło, a co z tego wynika przejmuje kolory z otoczenia oraz barwnych sprzętów windsurfingowych.

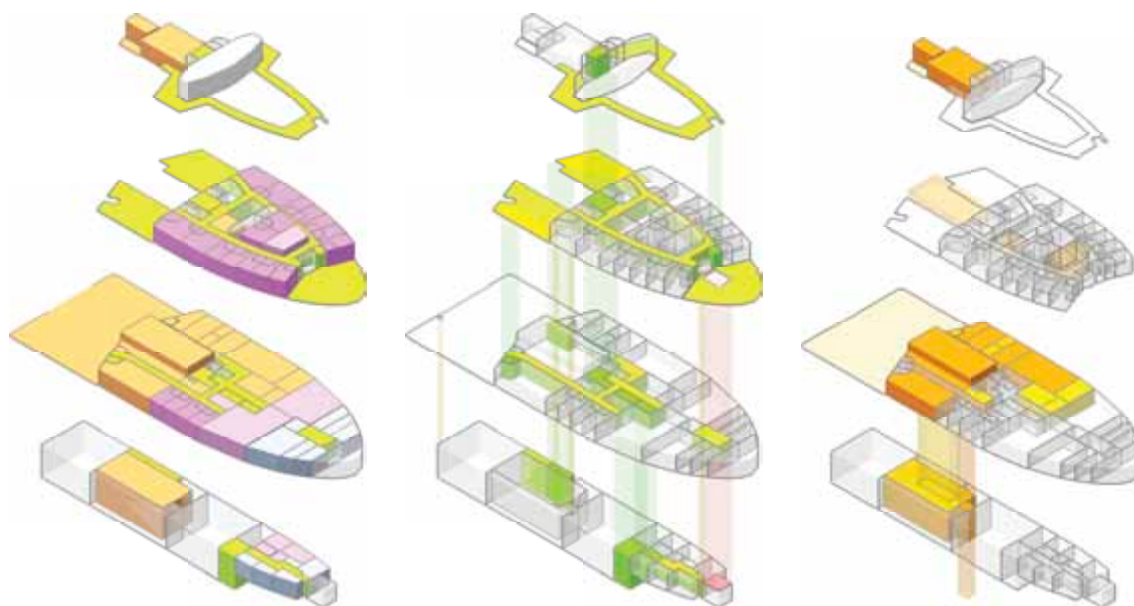




Celem projektu jest stworzenie koncepcji statku naukowo-badawczego dla Instytutu Morskiego w Gdańsku. Konsultantem technicznym projektu jest dr inż. Benedykt Hac z Zakładu Oceanografii Operacyjnej Instytutu Morskiego w Gdańsku.

Projekt jest wielopłaszczyznowym i kompleksowym opracowaniem koncepcyjnym trimaranu o długości 56 i szerokości 14 metrów. Ujęte zostały w nim specjalistyczne wymagania Instytutu Morskiego, uwzględniające zarówno procesy pracy na pokładzie, bezpieczeństwo i komfort załogi, jak i ścisłe wymogi prawne klasyfikatora – Polskiego Rejestru Statków.

W warstwie stylistycznej dziobowa część statku wyróżnia się charakterystycznym, masywnym nadburciem, które zawijając się przechodzi w częściowe zadaszenie dziobówki. Ulokowane w tym rejonie kabiny są doświetlone świetlikami. Na śródkręciu znajdują się pokłady ewakuacyjne z niezbędnym sprzętem ratowniczym. Między nimi ulokowano hangar wielofunkcyjnego pokładu roboczego, który zajmuje całą rufową część jednostki.





Oryginalna postać jednostki



Statek s/s Rudokop jest jednym z ponad 100 sztuk bliźniaczych holowników parowych zbudowanych w latach 50. i 60. XX wieku w radzieckiej stoczni Dubitskyw. W roku 1991 wysłużony i uszkodzony statek został sprzedany prywatnemu armatorowi, gdzie po nigdy niedokonanym remoncie miał służyć jako wizytówka firmy.

Projekt jest autorską koncepcją transformacji statku na jacht turystyczny. Koncepcja powstała na zamówienie nowego armatora od razu w dwóch wariantach – z zachowaniem istniejącego napędu parowego oraz bez niego. Klucznym aspektem koncepcji restauracji jednostki jest zachowanie jej historycznej wartości. Wiele detali wyposażenia pokładowego i wewnątrz zostało wprost przeniesione do nowej koncepcji.





Idea projektu zrodziła się w wyniku analizy trójmiejskiej infrastruktury plażowej. Celem projektu jest zbudowanie nowatorskiej koncepcji jednostki rekreacyjnej, która w sezonie letnim kursując między molami zapewniła by plażowiczom nową formę wypoczynku.

W założeniu statek (długość 38 metrów) ma przewozić turystów i mieszkańców Trójmiasta wzdłuż plaży, w spacerowym tempie, na trasie Gdańsk-Sopot-Gdynia. Oglądana z perspektywy plaży bryła statku ma stać się nowym charakterystycznym elementem promocji, wizytówką regionu. Jej forma nawiązuje do typowych elementów konstrukcji architektury sopockiego mola, przy którym, po sezonie, jednostka będzie bazowała.

Statek jest w pełni przystosowany do potrzeb osób z dysfunkcjami ruchowymi, rodzin z dziećmi (posiada toalety, windę i barek). Zapewnia pasażerom wysoki poziom komfortu podróży i odpoczynek od plażowego zgiełku. Nie bez znaczenia dla atrakcyjności jednostki jest możliwość oglądania z jej pokładów panoramy Trójmiasta. Do napędu zastosowano cechujący się niewielkim wpływem na środowisko naturalne oraz wysoką kulturą pracy napęd elektryczny zasilany gazem LNG.





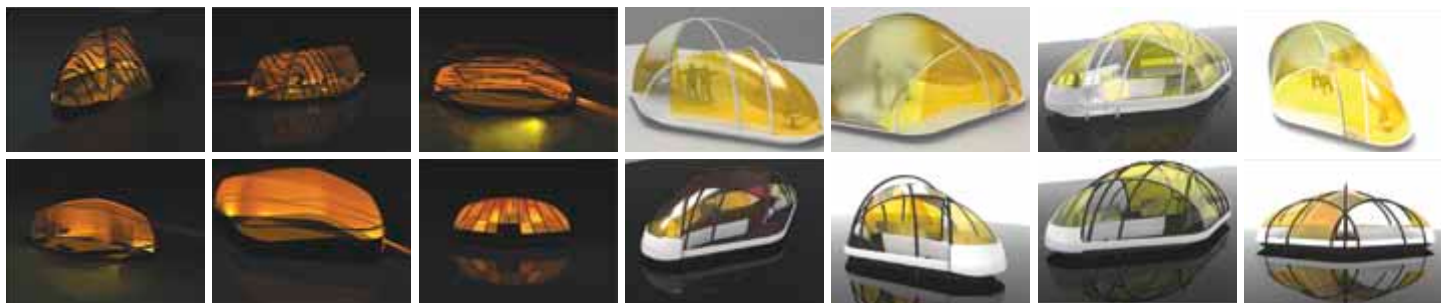
Cel podróży – Paryż.

Barka turystyczna (długości 18 i szerokości 4,50 m) przeznaczona jest dla sześciu osób. Posiada trzy poziomy użytkowe – pokład górny i dolny oraz znajdujący się pomiędzy nimi od strony rufy tzw. półpokład. Na jednostce znajduje się niewielka platforma umożliwiająca przemieszczanie się pomiędzy pokładami osobie z dysfunkcjami ruchu.

Pokład dolny posiada trzy dwuosobowe kabiny, z których jedna dostosowana jest do potrzeb osoby niepełnosprawnej. Każda z kabin ma oddzielny, w pełni wyposażony blok sanitarny. W części rufowej pokładu dolnego zlokalizowane są pomieszczenia techniczne, siłownia oraz zbiorniki. Pokład górny połączony jest z obniżonym o 107 cm międzypokładem dodaje to przestrzeni pomieszczeniom. Na półpokładzie zlokalizowany jest aneks kuchenny i stół jadalniany.

Przestrzeń na jednostce została zaprojektowana w sposób uwzględniający potrzeby osoby niepełnosprawnej. Komunikację pomiędzy pokładami zapewnia platforma, na pokładzie dolnym znajduje się przystosowana kabina, z miejscem na wózek oraz większym węzłem sanitarnym.

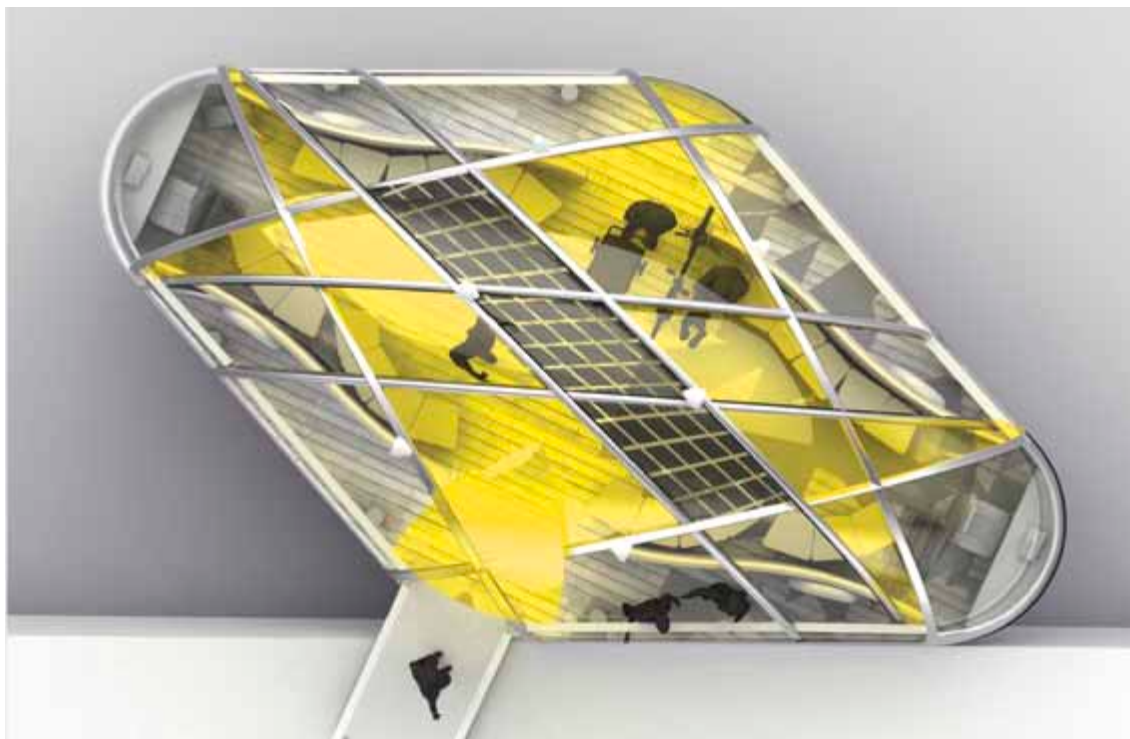




Jednostka ma skomunikować ze sobą przeciwległe brzegi Motławy w rejonie wyspy Ołowianka i siedziby Narodowego Muzeum Morskiego w Gdańsku. Bezpieczeństwo podróży, funkcjonalność rozwiązań oraz wygoda pasażerów korzystających z przeprawy (np. możliwość zabierania na pokład rowerów), były podstawowym kryterium przy podejmowaniu decyzji projektowych. Ponadto w celu pełniejszego wykorzystania promu w mieście, projekt przewiduje możliwość wykorzystania go wieczorami, po zakończeniu kursowania jako – kawiarni – oraz w zimie, gdy Motława zamarza – jako powierzchni wystawowej, wizytówki NMM.

Jednostka, to 12-metrowy prom typu *double-ended*, który może zabrać na pokład 50 pasażerów i 2 członków załogi. Do napędu przewidziany jest układ elektryczny, w skład którego wchodzi dwa pędniki azymutalne typu SRP firmy Schottel oraz akumulatory ładowane z nabrzeża.

Bryła jednostki została zaprojektowana z myślą o funkcjach reprezentacyjnych miejsca. Prom ma być wizytówką Motławy i poprzez swoją formę zwracać uwagę turystów na ten fragment miasta. Inspiracją dla formy promu jest charakterystyczna dla Gdańska biżuteria bursztynowa.



Hanna Jaskowska

kwerenda

Lista osób uczestniczących w zajęciach prowadzonych przez pracowników uczelni zatrudnionych w: Pracowni Projektowania Wnętrz Okrętowych i Form Przemysłowych (lata 1958–1971), Katedrze Projektowania Form Przemysłowych (lata 1971–1987) oraz Pracowni Projektowania Architektury Okrętów (lata 1987–2012).

Lista powstała na podstawie materiałów archiwalnych przechowywanych w Archiwum Akademii Sztuk Pięknych w Gdańsku oraz dokumentacji znajdującej się w Dziekanacie Wydziału Architektury i Wzornictwa ASP w Gdańsku. Są to: Księgi Immatrykulacyjne - zapisy od 1958 roku (Dziekanat Wydziału Architektury i Wzornictwa), Protokoły egzaminów i zaliczeń z lat 1989/90 – 2010/11 (Archiwum ASP w Gdańsku i Dziekanat Wydziału Architektury i Wzornictwa), teczki akt osobowych studentów ASP w Gdańsku (Archiwum ASP)

Sporządzona lista może być niekompletna z powodu niepełnych zapisów w Księgach Immatrykulacyjnych oraz braku Protokołów egzaminów i zaliczeń.

1957/58–1964

Zinkow Jerzy
Weyna Włodzimierz
Ambrożej Cecylia
Bukowski Stanisław
Motyka Ewa
Walikowski Jerzy
Wyszyńska Janina
Stępniewski Roman
Sobczyk Henryk
Koziatko Ryszard
Spisacka Danuta
Suchocki Ryszard
Święcik Jan
Kochanowski Janusz
Kmieć Henryk
Juszczak Edward
Jóźwiak Elżbieta
Romanowska-Szostak Marta
Pasek Ryszard
Zabłocka Danuta
Piórko Władysław
Strupińska Krystyna
Baryżewski Andrzej
Sawczyński Jeremiasz
Stasiński Tadeusz

1964–1971

Kobierski Bogusław
Ryznar Aleksander
Rafa Jacek
Wawryn Marek
Gawrońska Elżbieta
Wróbel Jan

1971–1978

Golubowski Roman
Gawrońska Elżbieta
Wróbel Jan
Łuczowska Grażyna
Turek Daniela
Cięglewicz-Zajęcka Teresa
Lipska Urszula
Popek Maciej
Rożniata Marek
Sienicka Małgorzata
Ciszewski Jerzy
Załoga-Błażejewicz Iwona
Bartoszevska Jadwiga
Jędrzejczyk Maria
Padlewski Tomasz
Greszczyńska Anna
Hinc Zbigniew
Drohomirecka Barbara
Darski Leszek
Bruska Bożena

1978–1987

brak przedmiotu w nazwie
bezpośrednio nawiązującego
do architektury okrętów

1987–2011

Ciężkowski Mariusz
Pęsko Cezary
Cajzer Izabela
Karaś Grażyna
Gostępska Katarzyna
Mączkowski Wojciech

Pankowski Bogdan
Popławski Mirosław
Wojewoda Tomasz
Głowacka Iwona
Książkiewicz Małgorzata
Sauer Wojciech
Sówka Paweł
Szymański Jarosław
Zbrożyński Maciej
Gulczyński Rafał
Bilski Tomasz
Goetz Piotr
Kilian Sławomir
Kuchta Tomasz
Morawczyński Piotr
Tychnowski Piotr
Mandziej Mariusz
Ligocka Magdalena
Balk Jacek
Bednarz Andrzej
Banach Władysław
Kafkowski Andrzej
Ligęza Joanna
Kraszewska Elżbieta
Jankowska Anna
Szmidt Wojciech
Lont Elżbieta
Wojczulanis Tomasz
Lademann Tomasz
Kazana Beata
Kmieć Tadeusz
Madej Kazimierz
Malak Joanna
Rekowski Mirosław

Rutkowski Marek
Wilkanowska Małgorzata
Węsierska Aleksandra
Januszeński Sławomir
Jarzyńska Joanna
Kaczorowski Albert
Król Małgorzata
Łoziński Norman
Rudak Mariusz
Trzciniński Roman
Wróbel Małgorzata
Bielak Tomasz
Bednarczyk Marek
Berlińska Magdalena
Radecka Katarzyna
Cofała Michał
Drelichowski Maciej
Majewski Tomasz
Nacz Izabella
Ornowski Andrzej
Osina Przemysław
Tofiło Joanna
Żmijewski Adam
Bukowska Ewa
Charłanowicz Joanna
Chwastek Leszek
Cichoń Marzena
Gracz Krzysztof
Kufel Mirosław
Długosz Agnieszka
Skowroński Jarosław
Popowicz Danuta
Ast Aleksander
Borek Krzysztof

Ciecholewska Joanna
Naskręt Magdalena
Kordek Paweł
Matuszek Marcin
Michnacki Jarosław
Szmidt Robert
Dętkoś Rafał
Budnik Anna
Kopański Jacek
Martyniuk Ewa
Feder Marcin
Forkiewicz Marta
Kłaczany Agnieszka
Kwiatkowski Tomasz
Mirski Michał
Rodzyn Joanna
Sadaj Paweł
Świątkowska Ewa
Dojlitko Maciej
Geśesz Paweł
Jankowska Samanta
Kossakowska Olga
Mikołajczak Piotr
Komosiński Artur
Kulik Agata
Pomorski Paweł
Wejkowska Anna
Skowron Jarosław
Szczepocki Adam
Barcikowska Małgorzata
Góra Wojciech
Kubejko Magdalena
Ropel Maria
Sokoll Ludwik

Stasiowska Karolina
Zdrojewski Andrzej
Wasielewski Krzysztof
Kubicki Jarosław
Rudnicki Daniel
Steć Łukasz
Kędzia Joanna
Kujawa Łukasz
Matusik Karolina
Kruczkowski Marek
Malinowska Anna
Drozd Małgorzata
Gołębiewski Jakub
Karpiński Marcin
Lewandowska Zuzanna
Stefanów Anna
Ratyńska Maja
Mucha Justyna
Chmara Maciej
Pustowgarow Gleb
Kaszuba Marta
Kotowska Justyna
Kolera Witkowska Anna
Kanigowska Justyna
Papierkowska Aleksandra
Myszko Dorota
Zborowski Wojciech
Klemp Wacław
Ladowska Dominika
Skrzypkowska Ewelina
Sowińska Katarzyna
Wejkowska Anna
Jasińska Agata
Korpas Renata

Smolnicki Piotr
Bućko Adam
Bosiacki Jacek
Kołodziejczyk Marcin
Konkolewski Michał
Góralczyk Hubert
Szanowska Agnieszka
Świeczkowska Anna
Bojar Anna
Kania Magdalena
Ptak Marcin
Reder Kamil
Reder Emanuella
Fiedorow Kamil
Mroczkowski Łukasz
Michalak Olga
Pawelczyk Monika
Iwańska Dagmara
Mieszkowska Maria
Górska Agata
Delicka Agnieszka
Bura Natalia
...

Lista osób, które uzyskały dyplomy w: Pracowni Projektowania Wnętrz Okrętowych i Form Przemysłowych (lata 1958–1971), Katedrze Projektowania Form Przemysłowych (lata 1971–1987), Pracowni Projektowania Architektury Okrętów, (lata 1987–2012)

Lista powstała na podstawie materiałów archiwalnych przechowywanych w Archiwum Państwowym w Gdańsku (Zespół archiwalny nr 2137), Archiwum Akademii Sztuk Pięknych w Gdańsku oraz dokumentacji znajdującej się w Dziekanacie Wydziału Architektury i Wzornictwa ASP w Gdańsku. Są to następujące dokumenty: Księga Dyplomów, T. I i II (Dziekanat Wydziału Architektury i Wzornictwa), Księgi Immatrykulacyjne (Dziekanat Wydziału Architektury i Wzornictwa), Protokoły Komisji Dyplomowych z lat 1960–1972 (Archiwum Państwowe w Gdańsku, Zespół archiwalny nr 2137, sygn. arch. 2137/32, 2137/33, 2137/34, Protokoły Komisji Dyplomowych z lat 1973–1982 (Archiwum ASP w Gdańsku), Protokoły Komisji Dyplomowych z lat 1992–2006 (Archiwum ASP w Gdańsku), Protokoły Komisji Dyplomowych z lat 2007 – 2011 (Dziekanat Wydziału Architektury i Wzornictwa), Teczki akt osobowych studentów ASP w Gdańsku (Archiwum ASP w Gdańsku)

Sporządzona lista może być niekompletna z powodu braku Protokołów Komisji Dyplomowych z roku 1963 oraz lat 1983–1991, a także niepełnych zapisów w Księdze Dyplomów (brak nazwisk promotorów).

15.06.1961

Kitowski Henryk

Projekt techniczny bazy przetwórczej

10.000 TDW

promotor: doc. Adam Haupt

18.06.1962

Kaplan Zbigniew

Projekt statku pasażerskiego żeglugi przybrzeżnej dla 250 pasażerów i 6 członków załogi

promotor: doc. Adam Haupt

21.12.1963

Narkiewicz Aleksandra

Wodolot przybrzeżny

promotor: doc. Adam Haupt

Wawryn Kaplan Maria

brak informacji o temacie pracy dyplomowej

Wołoszyn Jerzy

Statek pasażerski wczasowo turystyczny (?)

promotor: doc. Adam Haupt

dyplom z wyróżnieniem

22.06.1964

Szuba Łajming Romana

Baza przetwórcza

promotor: doc. Adam Haupt

22.12.1964

Narkiewicz Maria Mieczysław

Statek pasażerski morski na krótkie rejsy

promotor: doc. Adam Haupt

18.02.1965

Górska Maria

Statek rzeczny pasażerski

promotor: doc. Adam Haupt

11.06.1965

Barczyńska Ewa

Statek rzeczny i kabotażowy

promotor: doc. Adam Haupt

praca zbiorowa (?)

Michałowska Róża

Statek rzeczny i kabotażowy

promotor: doc. Adam Haupt

praca zbiorowa (?)

Smurawa Aleksandra

Statek - prom pasażersko - samochodowy

promotor: doc. Adam Haupt

18.02.1967

Frechowicz Andrzej

Statek wczasowo-turystyczny

promotor: doc. Adam Haupt

Kwiecień Ryszard

Prom pasażersko - samochodowy

promotor: doc. Adam Haupt

13.06.1967

Foltyński Waldemar

Rzeczny statek pasażerski

promotor: doc. Adam Haupt

Forkiewicz Witold

Statek pasażerski żeglugi przybrzeżnej

promotor: doc. Adam Haupt

Michałowski Krzysztof

Statek prom samochodowo-osobowy

promotor: doc. Adam Haupt

25.05.1968

Götzendorf Grabowski Janusz

Prom samochodowo-pasażerski na 1500 pasażerów i 400 samochodów

promotor: prof. Adam Haupt

Kwiatkowski Sylwester

Statek pasażerski wczasowo-turystyczny

promotor: prof. Adam Haupt

Wojtyła Eugeniusz

Prom pasażersko - samochodowy

promotor: prof. Adam Haupt

11.01.1969

Götzendorf Grabowska Lidia

Statek pasażerski morski – 500 pasażerów

promotor: prof. Adam Haupt

15.02.1969

Chłopek Grzesiak Alicja

Statek rzeczny pasażerski pływający po Renie

promotor: prof. Adam Haupt

Fiuk Janusz

Dwuosobowy podwodny pojazd suchy

promotor: prof. Adam Haupt

dypłom z wyróżnieniem

Grocholewski Mieczysław

Statek pasażerski z jednym pokładem samochodowym

promotor: prof. Adam Haupt

Sobczuk Józef

Prom samochodowo-pasażerski – 1800 pasażerów

promotor: prof. Adam Haupt

Trawińska Renata

Statek rzeczny pasażerski

promotor: prof. Adam Haupt

19.03.1970

Orzażewski Franciszek

Statek pasażerski

promotor: prof. Adam Haupt

dypłom z wyróżnieniem

recenzent: st. wykł. Edmund Homa

15.06.1970

Siedliński Stanisław

Masowiec 55000 TDW

promotor: prof. Adam Haupt

Wiśniewska Halina

Statek pasażerski-turystyczny

promotor: prof. Adam Haupt

22.06.1971

Bryłko Krystyna

Statek pasażerski z pokładem samochodowym

promotor: prof. Adam Haupt

Giżewski Józef

Statek do przewozu trajlerów i kontenerów

promotor: prof. Adam Haupt

18.12.1971

Borusewicz Mirosława

Morski statek pasażerski

promotor: prof. Adam Haupt

recenzent: st. wykł. Edmund Homa

Wiechowska Teresa

Prom pasażersko-samochodowy

promotor: prof. Adam Haupt

Żebracki Jan

Statek wczasowo-turystyczny

promotor: prof. Adam Haupt

14.06.1972

Wojznis Anna

Statek pasażerski

dypłom z wyróżnieniem

promotor: prof. Adam Haupt

recenzent: doc. Bolesław Petrycki

6.07.1972

Hołówko Waldemar

Kontenerowiec

promotor: prof. Adam Haupt

recenzent: st. wykł. Roman Sznajder

Hosbein Jerzy

Baza rybacka

promotor: prof. Adam Haupt

recenzent: prof. Włodzimierz Padlewski

Jarema Leszczyńska Zofia

Rzeczny statek pasażerski

promotor: prof. Adam Haupt

recenzent: prof. Włodzimierz Padlewski

Marchlewski Jan

Projekt zespołu wnętrza na pokładzie „B”

statku pasażerskiego

promotor: prof. Adam Haupt

recenzent: st. wykł. Edmund Homa

Smagacz Andrzej*Poduszkowiec*

promotor: prof. Adam Haupt

recenzent: st. wykł. Roman Sznajder

Wiśniewski Hubert*Prom pasażersko-samochodowy*

promotor: prof. Adam Haupt

recenzent: doc. Bolesław Petrycki

18.12.1972**Hoga Ryszard***Statek wczasowo-turystyczny*

promotor: prof. Adam Haupt

recenzent: st. wykł. Roman Sznajder

Kempka Janusz*Katamaran wycieczkowy*

promotor: prof. Adam Haupt

recenzent: doc. Bolesław Petrycki

Rodowicz Izabela*Pomieszczenia dzienne na statkach handlowych*

promotor: prof. Adam Haupt

recenzent: adj. Witold Wierzbicki

31.05.1973**Misiejuk Halina***Pomieszczenia rekreacyjne na morskich**statkach transportowych*

promotor: prof. Adam Haupt

recenzent: doc. Bolesław Petrycki

7.07.1973**Smerek Lesław***Pływający domek campingowy*

promotor: prof. Adam Haupt

recenzent: st. wykł. Edmund Homa

konsultant: prof. Lech Buczkowski

Zaworska Marta*Projekt zespołu wnętrza na pokładzie
statku pasażerskiego*

promotor: prof. Adam Haupt

recenzent: prof. Włodzimierz Padlewski

12.10.1973**Adamczewski Marek***Oświetlenie wnętrza okrętowych*

promotor: prof. Adam Haupt

recenzent: wykł. Jacek Popek

27.10.1973**Bansleben Andrzej***Wczasy na wodzie*

promotor: prof. Adam Haupt

dyplom z wyróżnieniem

recenzent: wykł. Jacek Popek

17.11.1973**Dranicki Leszek***Projekt pchacza barkowego LASH*

dyplom z wyróżnieniem

promotor: prof. Adam Haupt

recenzent: doc. Lech Buczkowski

6.11.1976**Tuszyński Marek***Prom pasażerski na kanale (?)*

promotor: prof. Adam Haupt

recenzent: st. wykł. Maria Petrycka

19.03.1977**Nowak Marek Zbigniew***Statek pożarniczy*

promotor: st. wykł. Roman Sznajder

recenzent: mgr inż. Ludwik Pomarnacki

Walicka Ksenia*Rekreacja na morskim statku transportowym*

promotor: st. wykł. Roman Sznajder

recenzent: doc. dr hab. Lech Milian

Arlukiewicz Leokadia*Projekt statku wczasowo-leczniczego*

promotor: st. wykł. Roman Sznajder

recenzent: doc. dr hab. med Jan Chmielewski,

mgr inż. Ludwik Pomarnacki

Knapp Andrzej

*Stanowisko badania regulatorów prędkości
kątownej spalinowych silników okrętowych*
promotor: st. wykł. Jacek Popek
recenzent: dr inż. Zbigniew Kowalski

29.10.1977

Józefowski Jerzy

Pełnomorski jacht turystyczny Conrad 45
promotor: st. wykł. Roman Sznajder
recenzent: mgr inż. Witold Ciecholewski

30.05.1978

Borczon Szczepan

Oświetlenie wnętrza okrętowych
promotor: st. wykł. Jacek Popek
recenzent: mgr inż. Bogdan Pluciński

Cwaliński Marek

Okrętowa sterownia z jednoosobową obsługą
promotor: st. wykł. Jacek Popek
recenzent: doc. dr inż. Mirosław Jurdziński

Czyżewski Jacek

Zespół rekreacyjny – basen okrętowy
promotor: doc. Jacek Popek
recenzent: mgr arch. Janina Pinkiewicz

Gomułka Kazimierz

*System prefabrykowanych elementów
do budowy wnętrza okrętowych*
promotor: st. wykł. Jacek Popek
recenzent: mgr inż. arch. Wiesław Medyński

Perkowski Andrzej

Okrętowa radiokabina, radiostacja 1980 (?)
promotor: doc. Jacek Popek
recenzent: doc. dr inż. Jerzy Wieland

Romankiewicz Krzysztof

Zespół rekreacyjny – basen okrętowy
promotor: doc. Jacek Popek
recenzent: mgr inż. arch. Wiesław Szyszlak

Sawka Krystyna

Okrętowy prefabrykowany blok sanitarny
promotor: doc. Jacek Popek
recenzent: mgr inż. arch. Wiesław Szyszlak

01.07.1980

Witos Romualda

*Modułowy system okrętowych mebli biurowych
z blach stalowych powlekanych tworzywami
sztucznymi*
promotor: doc. Jacek Popek
recenzent: prof. Adam Haupt

30.09.1980

Parczewski Marek

*Ratowanie ludzi na morzu – pływająca
bezzałogowa jednostka ratownicza*
promotor: doc. Jacek Popek
recenzent: prof. Adam Haupt

29.06.1982

Boniecka Miłowicz Elżbieta

*System elementów wyposażenia wnętrza
restauracyjnych na superpromie*
promotor: doc. Edmund Homa
recenzent: doc. Jacek Popek

Mik Eugeniusz

Stanowisko pracy sternika na pchaczu
promotor: doc. Jacek Popek
recenzent: prof. Adam Haupt

Owsiany Masa Anna

Kabina dekompresyjna
promotor: doc. Jacek Popek
recenzent: st. wykł. Ryszard Sznajder

30.06.1982

Krzempek Barbara

*Kawiarnia i wielki salon pasażerów
na m/s Poponia*
promotor: doc. Bolesław Petrycki
recenzent: prof. Adam Haupt

Portych Jabłońska Małgorzata

*Łódź ratunkowa dla zbiornikowców.
System ratowania w strefie zagrożenia ogniowego.*
promotor: st. wykł. Roman Sznajder
recenzent: doc. Edmund Homa

Wojnicka Maria

Kompleks plażowo - rekreacyjny na m/s Polonia

promotor: doc. Bolesław Petrycki

recenzent: prof. Adam Haupt

Wojnicki Ryszard

Kompleks plażowo - rekreacyjny na m/s Polonia

promotor: doc. Bolesław Petrycki

recenzent: prof. Adam Haupt

24.02.1983

Kajdasz Bernard

System wyposażenia meblowego

statków śródlądowych

promotor: doc. Edmund Homa

11.11.1983

Wajcht Piotr

Kamizelka ratunkowa

promotor: st. wykł. Ryszard Sznajder

Więckowicz Stanisław

Projekt holownika portowego

promotor: st. wykł. Ryszard Sznajder

27.05.1985

Święcicki Wincenty

Projekt jachtu na liniach teoretycznych Conrada 600

promotor: st. wykł. Ryszard Sznajder

1.07.1986

Świtalski Ryszard

Stanowisko nawigacyjne na jednostkach morskich

o nieograniczonym rejonie pływania

promotor: st. wykł. Ryszard Sznajder

14.04.1988

Głowienieke Ryszard

Turystyczny statek rzeczny

promotor: st. wykł. Ryszard Sznajder

20.12.1989

Gzowski Tomasz Maria

Studium funkcjonalno - bryłowe jednostki

pasażerskiej typu „Swath”

promotor: st. wykł. Ryszard Sznajder

Mazuś Mieszko

Studium funkcjonalno - bryłowe jednostki

pasażerskiej typu "Swath"

promotor: st. wykł. Ryszard Sznajder

10.04.1990

Milczarek Jan

Holownik PRO

promotor: st. wykł. Ryszard Sznajder

19.05.1992

Kmicicki Tadeusz

Hydrobus - Szkugar

promotor: st. wykł. Zbigniew Wierzbicki

recenzent: prof. Adam Haupt

Chwastek Marzena

Spożywanie posiłków w warunkach jachtowych

promotor: st. wykł. Marek Adamczewski

recenzent: adj. Marek Średniawa

9.01.2001

Gęlesz Paweł

Baza pływająca dla Krajowego Ośrodka Medycyny

Hiperbarycznej w Gdyni

promotor: prof. Jacek Popek, prof. Andrzej Lerch

recenzent: Zbigniew Wierzbicki,

konsultant: dr n. med. Zdzisław Sićko

Mikołajczak Piotr

Trawler rybacki

promotor: prof. Jacek Popek, prof. Andrzej Lerch

recenzent: st. wykł. Zbigniew Wierzbicki

27.01.2006

Jaśkowiak Justyna

Katamaran dozorujący-ratunkowy

promotor: prof. Andrzej Lerch

recenzent: adj. Jarosław Szymański

Zaleska Natalia

Jacht motorowy - studium przestrzeni zmiennej

promotor: prof. Andrzej Lerch

recenzent: adj. Marek Józwicki

28.03.2006

Ćwikła Marta

Pływające centrum ekumeniczne - projekt koncepcyjny

promotor: prof. Andrzej Lerch

recenzent: st.wykł. Marek Adamczewski

18.12.2006

Bochra Krzysztof

Projekt jednostki bazowej na Zalew Wiślany dla Morskiego Oddziału Straży Granicznej RP

promotor: prof. Andrzej Lerch

recenzent: adj. Jarosław Szymański

Szulc Izabela

Transformacja kutra rybackiego na statek turystyczny

promotor: prof. Andrzej Lerch

recenzent: adj. Remigiusz Grochal

12.06.2007

Zawojka Emilia

Prom pasażerski na wody śródlądowe i osłonięte akweny morskie. Studium wielofunkcyjne

promotor: prof. Andrzej Lerch

recenzent: adj. Remigiusz Grochal

19.09.2007

Węsierska Agnieszka

Tropikalny jacht żaglowy

promotor: prof. Andrzej Lerch

recenzent: dr hab. Beata Szymańska

19.06.2008

Górzyński Michał

Luksusowy katamaran żaglowy ONEFIFTY

promotor: prof. Andrzej Lerch

recenzent: dr hab. Marek Jóźwicki

Zięcina Grzegorz

Okręt dowódcy marynarki wojennej RP

promotor: prof. Andrzej Lerch

recenzent: dr hab. Marek Jóźwicki

Liszewski Dariusz

Statek pożarniczo-ratowniczy dla miasta Gdańska

promotor: prof. Andrzej Lerch

recenzent dr hab. Remigiusz Grochal

10.10.2008

Kamiński Przemysław

Ambulans wodny

promotor: prof. Andrzej Lerch

recenzent: adj. Jarosław Szymański

18.06.2009

Januszewski Daniel

Motorowy jacht rekreacyjny długości 10,6 m dla 4 do 6 osób – typ szeregu funkcjonalny

promotor: prof. Andrzej Lerch

recenzent: adj. Jarosław Szymański

Pydo Izabela

Statek badawczy wód przybrzeżnych

promotor: prof. Andrzej Lerch

recenzent: dr hab. Marek Adamczewski

Szwemiński Marcin

Nowy statek pasażerski na Kanał Ostródzko-Elbląski

promotor: prof. Andrzej Lerch

Recenzent: dr hab. Remigiusz Grochal

Wlekińska Julia

Motorowy jacht turystyczny na wody arktyczne

długości 40m dla 12 pasażerów

promotor: prof. Andrzej Lerch

recenzent: dr hab. Beata Szymańska

27.10.2009

Kołodziejczyk Maria

NEKTON – indywidualny miejski środek

transportu wodnego

promotor: prof. Andrzej Lerch

recenzent: dr hab. Marek Adamczewski

22.06.2010

Bakalarz Tomasz

Studium architektoniczne statku dla Gdańska

promotor: prof. Andrzej Lerch

recenzent: dr hab. Wacław Długosz

12.07.2011

Stolarska Marta

Wielozadaniowy turystyczny statek

rzeczny dedykowany miastu Toruń

promotor: prof. Andrzej Lerch

recenzent: dr Piotr Mikołajczak

28.09.2012

Anna Świeczkowska

*Bałtycki statek wycieczkowy
do turystyki rowerowej*
promotor: prof. Andrzej Lerch
recenzent: dr Piotr Mikołajczak

25.10.2012

Anna Bojar

*Pływająca baza dla windsurfingu
na wody zatoki Puckiej*
promotor: prof. Andrzej Lerch
recenzent: prof. Remigiusz Grochal

Piotr Smolnicki

*TRIMOR Studium koncepcyjne architektury
statku naukowo-badawczego*
promotor: prof. Andrzej Lerch
recenzent: prof. Remigiusz Grochal
konsultant: dr inż. Benedykt Hac
Zakład Oceanografii Operacyjnej
Instytutu Morskiego w Gdańsku

14.11.2012

Hubert Góralczyk

*Rudokop - transpormacja zabytkowego
holownika na jacht*
promotor: prof. Andrzej Lerch
recenzent: prof. Remigiusz Grochal

12.12.2012

Agata Górka

Trójmiejska przybrzeżna jednostka rekreacyjna
promotor: prof. Andrzej Lerch
recenzent: prof. Remigiusz Grochal

Joanna Mazurczak-Rompa

Barka na europejskie szlaki wodne
promotor: prof. Andrzej Lerch
recenzent: prof. Halina Kościukiewicz

20.12.2012

Monika Pawelczyk

*Studium architektoniczne promu
pasażerskiego na Motławę*
promotor: prof. Andrzej Lerch
recenzent: dr Piotr Mikołajczak

prof. **Sławomir Fljałkowski**

(ur. 19.09.1970) – mieszka i pracuje w Gdyni. Absolwent Akademii Sztuk Pięknych im. Władysława Strzemińskiego w Łodzi – Projektowanie Biżuterii, studia podyplomowe w Hochschule für künstlerische und industrielle Gestaltung w Linz – Metall.

Stypendysta Ministerstwa Kultury i Sztuki, Fundacji Batorego, wiedeńskiej Fudacji Kultur-Kontakt oraz austriackiego Ministerstwa Nauki i Badań.

Zajmuje się projektowaniem produktu i biżuterii we współpracy z wiodącymi firmami jubilerskimi oraz designem autorskim, współtworzy własne studio projektowe Tetrahedron.

Uczestnik ponad 50 wystaw biżuterii oraz autorskiego wzornictwa w Polsce Europie, USA, Japonii, Chinach, Hong Kongu. W roku 2013 uzyskał tytuł profesora.

Aktualnie jest Dziekanem Wydziału Architektury i Wzornictwa Akademii Sztuk Pięknych w Gdańsku, w której prowadzi Pracownię Designu Eksperymentalnego.

prof. **Andrzej Lerch**

Andrzej Lerch urodził się w 1. października 1937 roku w Borystawiu. Wojenne wichry przeniosły do w 1945 roku z kresów Rzeczypospolitej do Gdyni, gdzie w 1955 roku ukończył Państwowe Liceum Sztuk Plastycznych.

W 1962 roku, po ukończeniu Wydziału Architektury Politechniki Gdańskiej otrzymuje tytuł magistra inżyniera architekta i rozpoczyna pracę zawodową w ówczesnym Centralnym Biurze Konstrukcji Okrętowych Nr 1 w Gdańsku. Architekturze okrętów pozostaje wierny do dnia dzisiejszego, projektując oraz pełniąc funkcje kierownicze między innymi w: Stoczni Gdańskiej, Stoczni Ustka, Stoczni Bałtyk. Od 1982 do 2012 roku pracuje w Stoczni Północnej (obecnie Remontowa Shipbuilding), w której był między innymi szefem Biura Projektowo-Technologicznego.

Jest aktywnym zawodowo, głównym projektantem statków – szczególnie, niepasażerskich, a także okrętów, pływających nie tylko pod polską banderą. Jest autorem architektury ponad 30 zbudowanych statków.

W 1997 roku Andrzej Lerch rozpoczyna nowy rozdział w karierze zawodowej rozpoczynając pracę na Wydziale Architektury i Wzornictwa Akademii Sztuk Pięknych w Gdańsku. Od roku 2001 roku, po uzyskaniu tytułu doktora sztuki, kieruje Pracownią Projektowania Architektury Okrętów. W okresie do 2001 do 2013 roku jest promotorem 23. magisterskich projektów dyplomowych.

W 2002 roku otrzymuje tytuł naukowy Profesora Sztuk Plastycznych. Jest promotorem dwóch przewodów doktorskich oraz autorem trzech książek poświęconych architekturdzie statków wodnych – jednej wyjaśniającej fenomen okrętowego projektowania, drugiej będącej de facto podręcznikiem napisanym specjalnie dla studentów Pracowni oraz trzeciej będącej pokłosiem referatów wygłoszonych na zorganizowanym w 2010 roku Sympozjum Architektury Okrętów. Recenzował dwa przewody habilitacyjne i dwa dla uzyskania tytułu profesora sztuk.

W 2011 roku Andrzej Lerch stworzył na Wydziale Architektury i Wzornictwa Akademii Sztuk Pięknych w Gdańsku unikalną Specjalność: Architektura Statków Wodnych.

dr hab. **Katarzyna Radecka**
profesor Akademii Sztuki w Szczecinie

Studiowała w Politechnice Gdańskiej na Wydziale Architektury (1984–1987), na Wydziale Architektury i Wzornictwa Akademii Sztuk Pięknych w Gdańsku (dyplom u prof. Jacka Popka w 1999 roku) oraz na studiach podyplomowych w zakresie Przygotowania Pedagogicznego w Politechnice Koszalińskiej (dyplom u dr hab. Wandy Woronowicz w 2011 roku).

Pracę doktorską, pod opieką prof. Zdzisława Łosińskiego i dr hab. Katarzyny Jeziorkowskiej, obroniła w Akademii Sztuk Pięknych w Poznaniu (obecnie Uniwersytet Artystyczny) w 2008 roku, przewód habilitacyjny w ASP w Gdańsku w 2011 roku.

Od 2002 roku prowadzi działalność naukowo-dydaktyczną, początkowo w Akademii Sztuk Pięknych w Gdańsku w pracowni rzeźby na Wydziale Architektury i Wzornictwa (2002–2003), w 2009 roku w pracowni kompozycji w Międzywydziałowym Instytucie Nauki o Sztuce, w latach 2005–2012 w Instytucie Wzornictwa Politechniki Koszalińskiej, od 2012 roku na Wydziale Sztuk Wizualnych Akademii Sztuki w Szczecinie.

Aktywna w zawodzie projektanta od 1987 roku. Autorka wielu realizacji z zakresu architektury, form użytkowych i wystawienictwa, a także działań z obszaru sztuki. Ostatnie realizacje wiążą się z zainteresowaniem historią, śladem działalności człowieka w przestrzeni i jego upamiętnieniem, m.in. *Muzeum Adama Haupta* (realizacja projektu 2009–2011), film dokumentalny *Treblinka* (2010–2011), projekt wystawy *Koszalin 1945-1950* (2008), udział w wystawie *Anty-pomnik. Pamięć rozproszona* w galerii „Jesionowa” w Gdańsku (2011).

Laureatka nagród i stypendiów (stypendia rektorskie 2007–2010, Stypendium Kulturalne Miasta Gdańska 2010, nagroda rektorska II. stopnia 2009, nagroda rektorska I. stopnia 2012, nagroda w konkursie na formę upamiętnienia obecności Jana Pawła II na Westerplatte 2011).

Kuratorka i organizatorka wystaw, udziela się również w życiu społecznym (m.in. w jury konkursów artystycznych, w debatach społecznych, w Radzie Kultury przy Prezydencie Miasta Koszalina w latach 2009–2010).

dr **Paweł Gefesz**

Absolwent Wydziału Architektury i Wzornictwa Akademii Sztuk Pięknych w Gdańsku (promotorzy dyplomu: prof. Andrzej Lerch oraz prof. Jacek Popek).

Projektant specjalizujący się w szczególności w projektowaniu architektury statków wodnych. Członek polskiego Stowarzyszenia Projektantów Form Przemysłowych.

Od 2001 roku Asystent Pracowni Projektowania Architektury Okrętów ASP w Gdańsku, a od 2011 roku w Specjalności Projektowanie Architektury Statków Wodnych.

Pracę doktorską, pod opieką prof. Jarosława Szymańskiego obronił w Akademii Sztuk Pięknych w Gdańsku w 2013 roku.

Od 2009 roku zawodowo związany na stałe z Seatech Engineering.

spis treści

Sławomir Fijałkowski
wstęp 4

Paweł Gełesz
przypadkiem... 6

Katarzyna Radecka
geneza 12

prace studenckie i projekty dyplomowe
1963–1999 46

prace studenckie
2000–2012 142

Andrzej Lerch
okiem promotora... 236

Paweł Gełesz
magisterskie projekty dyplomowe 2001–2012 246

Hanna Jaskowska
kwerenda 322

biogramy autorów 10

**Architektura statków wodnych
w Akademii Sztuk Pięknych w Gdańsku**

tom 1. lata 1958–2012

Przygotowanie publikacji zostało sfinansowane
w całości ze środków przeznaczonych
na Działalność Statutową w latach 2010–2014.

redakcja naukowa:
Paweł Gełesz

redakcja językowa:
Michał Mikołajczak

projekt graficzny i skład:
Iwona Kuzioła-Duczmał
Paweł Gełesz

redakcja materiału graficznego:
Paweł Duczmał

reprodukcje materiałów archiwalnych:
Piotr Mikołaczak
Paweł Gełesz

ISBN 978 83 62759 79 8

wydawca:
Akademia Sztuk Pięknych w Gdańsku
Targ Węglowy 6
80-273, Gdańsk

www.asp.gda.pl





AKADEMIA
SZTUK
PIĘKNYCH
W GDAŃSKU