

SEMANTYKA ARCHITEKTURY OBIEKTÓW PŁYWAJĄCYCH – SZKIC

Streszczenie

Semantyka badając relacje i związki między znakami, a tym, do czego się one odnoszą, już od dawna przestała być domeną tylko językoznawstwa czy filozofii języka, ale uwalniając się z tego, sięgającego starożytności gorsetu, stała się semantyką ekstensjonalną, umożliwiając badania tych relacji w różnych obszarach aktywności człowieka. Nas będą interesowały wzrokowe znaki ikoniczne, czyli znaki naturalne – wszak obserwowany mobilny obiekt – nie tylko statek, przedstawia swoją architekturę, bryłę lub formę przestrzenną – przedstawia siebie. Choć obiekt przemieszczający się nie jest znakiem umownym, to jednak jego interpretacja wymaga poznania konwencji, czyli sposobu jego odczytania.

Poznanie sposobu odczytania znaku umożliwi nam zinterpretowanie obiektu i jego zaklasyfikowanie do odpowiedniej kategorii semantycznej, wynikające z tego, że obiekt posiada określoną liczbę dostrzegalnych cech, aby go do tej kategorii zaliczyć. Semantyka formy – kształtu, obiektów przemieszczających się, charakteryzuje się jednak znamioną cechą znaku: w miarę zbliżania się do obserwatora, znak staje się przestrzenny, a w miarę oddalania się od niego - staje się pozornie dwuwymiarowy. Statek płynący w pobliżu linii horyzontu albo przelatujący wysoko nad nami odrzutowiec, stanowią płaskie znaki - niemal piktogramy, lecz w miarę zbliżania się do obserwatora, tracą tę cechę, ujawniając coraz większą liczbę detali i stając się znakami trójwymiarowym. Każdy pojazd lub statek wodny albo powietrzny jest konstrukcją przestrzenną i dlatego musimy rozpatrywać go jako znak przestrzenny.

Forma przestrzenna obiektów przemieszczających się, poza oczywistym funkcjonalizmem, charakteryzuje się bardzo wyrazistą i zdecydowaną semantyką bryły obiektu – nazwijmy ją semantyką kształtu.

Sklasyfikowanie obiektu niewątpliwie uruchomi w patrzącym związane z tym obiektem konotacje kulturowe – będzie to zależało od jego indywidualnej wrażliwości emocjonalnej. Wszak obiekty przemieszczające się przekazują nam również informacje emocjonalne, wymykające się z dotychczasowego pojmowania semantyki jako jednego z działów logiki.

Rozpatrując *casus* semantyki kształtu obiektów mobilnych – np. pojazdów kołowych, które istnieją w taksonomii technicznej świata prawie tak długo, jak statki wodne, dojdziemy do przekonania, że ich niema mowa kształtu na przestrzeni wieków, przekazując te same treści, operowała innym alfabetem znaków: każda epoka kształtuje bowiem swój alfabet znaczeń przekazywanych nie tylko przez formę całego obiektu, ale i przez jego makrodetal. Pojazd kołowy – karetę wzbudza w patrzącym zupełnie inne konotacje kulturowe niż pojazd kołowy – samochód osobowy, choć oba obiekty służą do transportu niewielkiej, porównywalnej liczby



pasażerów. Pomimo tego, że znaki te są tak diametralnie różne, to przekazują nam te same treści funkcjonalne – ale jednak – zupełnie inne emocje.

Pokazany na ilustracji nr 9 – z lewej strony, francuski trawler rufowy „SPES”, któremu – pewnie na życzenia armatora, projektant nadał architektoniczny wyraz jachtu motorowego, jest przykładem, jak dalece można przetransformować architektonicznie bryłę nadbudówki i makrodetali takiego trawlera, ale jest też jednocześnie przykładem „nie-szczerości” projektowej, gubiąc wizualny przekaz trawlera rybackiego. Zarówno wykonywane przez niego zadania, jak i rozwijana prędkość, nie mają nic wspólnego z jachtem motorowym. Semantyczny przekaz pokazanego na tej ilustracji – z prawej strony, rufowego trawlera z Wysp Owczych „SKALAFOSSUR” o podobnej wielkości, jest „szczerzy”, zarówno w sferze *stricte* semantycznej, jak i w sferze emocjonalnej, niejako ilustrując swoją formą – bryłą i makrodetalami, wysiłek rybaków: wykonywana na nich – i to niemal niezależnie od pogody - ciężka praca, na pewno nie ma nic wspólnego z jachtem.

Semantyka współczesnych statków wodnych, poprzez ich partykularne przeznaczenie i wynikający z tego zupełnie odmienny kształt nie tylko całej bryły statku, ale i jego makrostref i makrodetali, bardzo precyzyjnie i czytelnie informuje nas, że mamy do czynienia ze statkiem pasażerskim lub towarowym, kutrem rybackim albo kutrem patrolowym, pchaczem czy też holownikiem albo statkiem żaglowym. Szczególnie na statkach niepasażerskich – czyli rybackich oraz wszystkich innych – zwanych wg Konwencji SOLAS statkami towarowymi, konfiguracja makrostref funkcjonalnych i makrodetali przekazuje nam jednoznaczne informacje o statku – jeżeli oczywiście potrafimy je odczytać, czyli jeśli znamy konwencję interpretacji tego przestrzennego, ikonicznego znaku.

Ale semantyka kształtu to nie tylko informacja o przeznaczeniu statku, jest to również – co nas w szczególności interesuje - wypowiedź o jego estetyce, która wzbudzając w nas emocje nie pozostawi nas obojętnymi wobec niego.

Ten umowny katalog znaków semantycznych, zarówno wynikający z całego układu przestrzennego statku, jak i jego makrostref, a nawet makrodetali, powinien być w polu zainteresowania architekta w procesie projektowania architektury statku.

Projektant architektury statku lub okrętu powinien stale pamiętać również o tym, że na ostateczną percepcję architektury mają niebagatelny wpływ te detale i wyposażenie, na które nie ma on *de facto* żadnego wpływu. Dlatego powinien on – w oparciu o wnikliwą analizę zadań, które dana jednostka będzie po zbudowaniu wykonywała, dokonać syntezy projektowej, po to, aby stworzona przez niego architektura niosła nie tylko jego artystyczny przekaz i w sposób czytelny go artykułowała, ale również po to, aby wszystkie makrodetale charakterystyczne dla projektowanego statku współkreowały ją, tworząc jednoznaczny przekaz semantyczny. Nie może ich ignorować, ponieważ to one – zwłaszcza na statku niepasażerskim lub okręcie, współtworząc wraz z bryłą jednostki specyficzny alfabet, ułatwiają nam jej semantyczną identyfikację.

Jest to aksjomat integralnego projektowania architektury statku wodnego.

Słowa kluczowe: semantyka ekstensjonalna, znaki ikoniczne, taksonomia, alfabet znaczeń.

SEMANTICS OF SHIPBUILDING ARCHITECTURE – ABBREVIATION

Abstract

Semantics, studying the relations and connections between signs and what they refer to, has long ceased to be the domain of linguistics or philosophy of language, but freeing itself from this corset dating back to antiquity, it has become extensional semantics, enabling the study of these relations in various areas of human activity. We will be interested in visual iconic signs, i.e. natural signs – after all, the observed mobile object – not just a ship, presents its architecture, shape or spatial form – it presents itself. Although a moving object is not a conventional sign, its interpretation requires knowledge of conventions, i.e. the way it is read.

Knowing how to read a sign will allow us to interpret an object and classify it into an appropriate semantic category resulting from the fact that the object has a certain number of perceptible features in order to include it in this category. However, the semantics of form – shape, moving objects – is characterized by a characteristic feature of the sign: as it approaches the observer, the sign becomes spatial, and as it moves away from it, it becomes seemingly two-dimensional. When we look at mobile objects – including watercraft, from a certain, considerable distance that we cannot recognize either macro details, let alone details, we can talk about a silhouette, i.e. a flat sign.

A ship sailing near the horizon line, or a jet flying high above us, is a flat sign, almost a pictogram, but as it approaches the observer, it loses this feature, revealing more and more details, it becomes a three-dimensional sign. Every vehicle or vessel or aircraft is a spatial structure and therefore we must consider it as a spatial sign.

The spatial form of moving objects, apart from the obvious functionalism, is characterized by a very distinct and decisive semantics of the body of the object – Let's call it shape semantics.

Classifying an object will undoubtedly trigger cultural connotations in the beholder – it will depend on his individual emotional sensitivity. After all, moving objects also provide us with emotional information, escaping the previous understanding of semantics as one of the branches of logic.

Considering the case of the semantics of the shape of mobile objects – e.g. wheeled vehicles, which have existed in the technical taxonomy of the world for almost as long as water ships, we will come to the conclusion that their silent form over the centuries, conveying the same content, used a different alphabet of signs: each epoch shapes its own alphabet of meanings conveyed not only by the form of the entire object, but also by its macro detail. A wheeled vehicle – a carriage evokes completely different cultural connotations in the viewer than a wheeled vehicle – a passenger car, although both facilities are used to transport a small, comparable number of passengers. Despite the fact that these signs are so diametrically opposed, they convey the same functional content – but – still, completely different emotions.

The French stern trawler "SPES", shown in Figure 8 – on the left, to which – probably at the request of the shipowner, the designer gave an architectural expression of a motor yacht, is an example of how far the body of the superstructure and macro details of such a trawler can be architecturally transformed, but it is also an example of design "insincerity", losing the visual message of a fishing trawler. Both the tasks it performs and the speed it develops have nothing to do with a motor yacht. The semantic message of the aft Faroe Islands trawler "SKALAFOSSUR" of similar size, shown in this illustration - on the right, is "sincere", both in the sphere of *strictly* semantic as well as in the emotional sphere, in a way illustrating with its form – the shape and macro details, the effort of the fishermen: the hard work performed on them – and almost regardless of the weather, certainly has nothing to do with the yacht.

The semantics of modern watercraft, through their particular purpose and the resulting completely different shape not only of the entire body of the ship, but also of its macrozones and macro details, very precisely and clearly informs us that we are dealing with a passenger or cargo ship, a fishing boat or a patrol boat, a pusher or a tugboat or a sailing ship. Especially on non-passenger ships – i.e. fishing ships and all other ships – called cargo ships according to the SOLAS Convention, the configuration of functional macrozones and macro-details provides us with unambiguous information about the ship – if, of course, we can read it, i.e. that we know the convention of interpreting this spatial, iconic sign.

But the semantics of shape is not only information about the purpose of the ship, it is also – what we are particularly interested in – a statement about its aesthetics, which, while arousing emotions in us, will not leave us indifferent to it.

This conventional catalogue of semantic signs, both resulting from the entire spatial arrangement of the ship and its macrozones – and even macro details, should be of interest to the architect in the process of designing the ship's architecture.

The designer of the architecture of a ship or ship should also constantly remember that the final perception of architecture is significantly influenced by those details and equipment on which he has no de facto any influence. Therefore, based on a thorough analysis of the tasks that a given vessel will perform after construction, it should make a design synthesis, so that the architecture created by it not only carries its artistic message and articulates it in a clear way, but also so that all macro details characteristic of the designed ship co-create it, creating an unambiguous semantic message. It cannot ignore them, because it is them – especially on a non-passenger ship or ship, co-creating a specific alphabet with the body of the vessel, that make it easier for us to identify it semantically.

This is the axiom of integral design of the architecture of a water vessel.

Keywords: extensional semantics, iconic signs, taxonomy, alphabet of meanings.

Wstęp

W roku 2019 w Sopotkiej Szkole Wyższej na Wydziale Architektury, Inżynierii i Sztuki, na studiach magisterskich, pojawił się nowy przedmiot „Architektura Wnętrz Obiektów Pływających”. Dnia 17 października 2021 roku miały miejsce pierwsze dwie obrony prac magisterskich w tej specjalności. Pani Zuzanna Kulawik przedstawiła swoją nowatorską koncepcję pływającego osiedla barkodomów, a pani Patrycja Manisz zaproponowała – niespodziewanie włączając się w opracowany przez władze miejskie program aktywizacji turystycznej szlaków wodnych w Gdańsku – w tym Dolnym Mieście, statek wycieczkowy, który zdolny jest do penetrowania obecnie niedostępnych, a ciekawych akwenów w Gdańsku. Natomiast 7 listopada 2022 roku dwa kolejne dyplomy z tej dziedziny obroniły pani Karolina Myszkowska, prezentując koncepcję architektoniczną pełnomorskiego jachtu motorowego jako enklawy dla twórców oraz pani Sofia Svydnytska, która zaprezentowała taki jacht dla miłośników podróży arktycznych.

Ilustracja 1. Dwa z trzech typów barkodomów – fragment dyplomu pani Zuzanny Kulawik oraz statek wycieczkowy na wody śródlądowe Gdańska – fragment dyplomu pani Patrycji Manisz



Źródło: Archiwum SANS.

Wszystkie te projekty dyplomowe, choć dotyczą „obiektów pływających” i są przeznaczone dla ludzi – trzecia architektonicznie kreatywna determinanta ma tutaj swoje odniesienie właśnie do ludzi, a nie np. do procesu technologicznego, prezentują zupełnie inne formy architektoniczne tych obiektów, które poza

twórczą inwencją autorek, wynikają również z ich przeznaczenia. Przekazują nam inną informację o sobie i o swoim przeznaczeniu. Przemawiają do nas – każdy inaczej, w swojej niemej formie znaku – może nie *stricte* piktograficznego, choć z pewnej odległości może on tak wyglądać, ale znaku przestrzennego. Inny jest przekaz semantyczny tych obiektów.

Spróbujmy pójść tym tropem, prezentując i omawiając – także krytycznie, różnego rodzaju, wybrane z niepoliczalnej ich ilości, statki wodne, zarówno klasyfikowane jako pasażerskie, jak i towarowe oraz rybackie.

Ilustracja 2. Z lewej fragment dyplomu pani Karoliny Myszkowskiej: Jacht motorowy jako enklawa dla twórców, z prawej – fragment dyplomu pani Sofii Svydnytskiej: jacht motorowy dla miłośników Arktyki



Źródło: Archiwum SANS.

1. Znaki ikoniczne obiektów mobilnych

Semantyka badając relacje i związki między znakami, a tym do czego one się odnoszą, już od dawna przestała być domeną tylko językoznawstwa czy filozofii języka, ale uwalniając się z tego – sięgającego starożytności gorsetu, stała się semantyką ekstensjonalną, umożliwiając badania tych relacji w różnych obszarach aktywności człowieka. Nas będą interesowały wzrokowe znaki ikoniczne, czyli znaki naturalne – wszak obserwowany mobilny obiekt – nie tylko statek, przedstawia swoją architekturę, bryłę lub formę przestrzenną – przedstawia siebie. Choć obiekt przemieszczający się nie jest znakiem umownym, to jednak jego interpretacja wymaga poznania konwencji, czyli sposobu jego odczytania.

Poznanie sposobu odczytania znaku umożliwi nam zinterpretowanie obiektu i jego zaklasyfikowanie do odpowiedniej kategorii semantycznej, wynikające z tego, że obiekt posiada określoną liczbę dostrzegalnych cech, aby go do tej

kategorii zaliczyć. I sposób ten można opisać, a nawet sprecyzować. Semantyka formy – kształtu obiektów przemieszczających się, charakteryzuje się jednak znamioną cechą znaku: w miarę zbliżania się do obserwatora, znak staje się przestrzenny, a w miarę oddalania się od niego staje się pozornie dwuwymiarowy.

Ilustracja 3. Płynące w dużej odległości od obserwatora statki prezentują płaskie znaki ikoniczne



Źródło: fotografia Autora.

Profesor Witold Urbanowicz w swoim fundamentalnym dziele pt. „Architektura Okrętów”, formułuje tezę o sylwecie statku. I rzeczywiście, gdy oglądamy statki wodne z pewnej – na tyle znacznej odległości, że nie możemy rozpoznać ani makrodetali, ani tym bardziej detali, możemy mówić o sylwecie, czyli o płaskim znaku.

Na przykład statek płynący w pobliżu linii horyzontu lub oglądany z oddali, mknący po autostradzie samochód albo przelatujący wysoko nad nami – „gdzieś w przestworzach”, pasażerski lub wojskowy odrzutowiec, stanowią płaskie znaki, niemal piktogramy, lecz w miarę zbliżania się do obserwatora, zatracają tę cechę. Ujawniając coraz większą liczbę detali, staje się znakiem trójwymiarowym. Każdy pojazd lub statek wodny albo powietrzny jest konstrukcją przestrzenną i dlatego musimy rozpatrywać go jako znak przestrzenny.

Ilustracja 4. W miarę zbliżania się do obserwatora obiektu mobilnego, płaski znak ikonograficzny zamienia się w znak przestrzenny



Źródło: fotografie Autora.

Forma przestrzenna obiektów przemieszczających się, poza oczywistym funkcjonalizmem, charakteryzuje się bardzo wyrazistą i zdecydowaną semantyką bryły obiektu – nazwijmy ją semantyką kształtu. Obie te cechy wynikają z trzeciej, architektonicznie kreatywnej determinanty, tzn. z przeznaczenia obiektu¹, z tym że semantyka kształtu nie zawsze jest dziełem twórcy architektury obiektu lub projektanta wzornictwa – dizajnera.

Nas będzie interesował semantyczny przekaz bryły całego mobilnego obiektu. Pojazdy lądowe jako znaki przestrzenne dostarczają obserwatorowi zupełnie inny przekaz semantyczny aniżeli statki powietrzne lub wodne. Immanentną cechą pojazdów lądowych – niezależnie od ich partykularnego przeznaczenia, jest ich zdolność do przemieszczania się po twardym podłożu. Ma to swoje odzwierciedlenie w sposobie styku z tym podłożem w postaci kół lub gąsienic. Kolejne informacje, które docierają do obserwatora – np. kształt bryły pojazdu, informują go o przeznaczeniu: pojazd do przewozu ludzi albo do przewozu ładunków lub do wykonywania innych zadań niż *stricte* transport. Każda z tych brył będzie miała inny przekaz semantyczny. Kolejnym przybliżeniem w odczytaniu znaku przestrzennego będą elementy jego wyposażenia związane z zadaniami, dla których wykonywania ten pojazd został zbudowany – np. łamane ramię i łyżka koparki lub lufa czołgu. W przypadku statków wodnych – szczególnie niepasażerskich, nie tylko nadbudówka będzie semantycznym nośnikiem informacji, ale i wszystkie nadbudowy – np. wolnostojący komin na kontenerowcu albo maszt bomu ciężkiego na sejnierze tuńczykowym lub bramowy maszt na trawlerze. Zatem wszystkie elementy współtworzące architektonicz-

¹ Lerch A., *Architektura statków i okrętów – projektowanie i konstrukcja*, Wyd. ASP w Gdańsku, Gdańsk 2010, s. 15.

ną – przestrzenną, konfigurację całego obiektu przemieszczającego się, tworzą zestaw semantyczny. Tak, niegdyś dominujące na oceanach świata tzw. drobnicowce – czyli statki do przewozu różnych ładunków niemasywowych, charakteryzowały się dużą liczbą masztów - często tzw. bramowych i bomów ładunkowych, obsługujących poszczególne ładownie. Współcześnie towary przewożone są zapakowane w kontenerach i najczęściej - przewożące je statki zwane kontenerowcami, pozbawione są w ogóle dźwigów ładunkowych, a kontenery piętrzą się sztaplowane również ponad pokładem, nieomal aż do pokładu sterówki.

Ilustracja 5. Współczesne statki towarowe do przewozu ładunków skonteneryzowanych – tzw. kontenerowce, najczęściej pozbawione są własnych dźwigów, korzystając ze specjalistycznych portowych dźwigów. Na dziobie widać charakterystyczną „przyłbicę” osłaniającą przed zalewaniem sztormowymi falami zarówno dziobowych urządzeń kotwicznocumowniczych, jak i sztaplowanych na otwartym pokładzie kontenerów.



Źródło: fotografia Autora.

Znajomość taksonomii obiektów przemieszczających się, pozwoli obserwatorowi określić, że to, co zarejestrowało jego oko, to np.: pojazd lądowy – pojazd drogowy – samochód ciężarowy – wywrotka albo statek powietrzny – beznapędowy balon lub szybowiec, albo statek wodny – statek niepasażerski – statek rybacki – trawler. Oczywiście w umyśle patrzącego ta kategoryzacja odbywa się symultanicznie, ponieważ każda wywrotka jest na pewno samochodem ciężarowym, drogowym i lądowym pojazdem, a trawler jest na pewno statkiem rybackim, statkiem niepasażerskim i statkiem wodnym.

Ilustracja 6. Znajomość taksonomii poniższych obiektów mówi nam, że to są statki wodne, statki niepasażerskie, statki rybackie – trawlerzy rufowe – a ten z prawej strony ilustracji, że to rufowy trawler przetwórczy



Źródło: fotografia Autora oraz Archiwum Stoczni Gdańskiej.

Sklasyfikowanie obiektu niewątpliwie uruchomi w patrzącym związane z tym obiektem konotacje kulturowe lub techniczne: będzie to zależało nie tylko od wiedzy obserwatora na temat oglądanego obiektu, czyli znajomości konwencji umożliwiającej interpretację – ale również od jego indywidualnej wrażliwości emocjonalnej. Wszak obiekty przemieszczające się przekazują nam również informacje emocjonalne, wymykające się z dotychczasowego pojmowania semantyki jako jednego z działów logiki. A może to kwestia znalezienia odpowiedniego sposobu odczytania znaku? Czy da się jednak znaleźć taką konwencję, która każdemu patrzącemu na samolot, samochód lub statek, zawsze tak samo i taką samą wzbudzi reakcję emocjonalną?

Wysublimowany i lekki w odbiorze wizualnym kształt szybowca nieodparcie nasuwa nam skojarzenie z przyjemnością – niedostępnego dla ludzi, swobodnego szybowania w przestworzach, ale niemal tajemniczy kształt odrzutowego bombowca F 117 budzi w patrzącym respekt, a nawet grozę. To wypowiedzanie się formy – w tym przypadku statków powietrznych, z reguły jest wynikiem nie tylko badań w tunelach aerodynamicznych, ale i twórczych poczyniń, których celem jest świadome dążenie do wzbudzenia w patrzącym określonych emocji. Jak widać, w tej samej kategorii semantycznej różne znaki budzą w nas zupełnie odmienne, biegunowo różne konotacje i emocje.

Ilustracja 7. Szybowiec i bombowiec F117 wzbudzają w patrzącym zupełnie odmienne konotacje i emocje



Źródło: <https://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/4/4c/Dg800.jpg>
[dostęp: 09.12.2024].

https://pl.wikipedia.org/wiki/Lockheed_F-117_Nighthawk
[Dostęp: 09.12.2024].

Podczas II-giej Wojny Światowej, obowiązkowa znajomość taksonomii statków powietrznych, czyli umiejętność właściwego odczytania przez pilota RAF-u lub Luftwaffe, a także przez działowego lądowej lub morskiej obrony przeciwlotniczej, ikonicznego znaku w powietrzu w postaci zbliżającego się samolotu – swój czy wroga, decydowała niejednokrotnie o życiu.

Rozpatrując *casus* semantyki kształtu obiektów mobilnych – np. pojazdów kołowych, które istnieją w taksonomii technicznej świata prawie tak długo jak statki wodne, dojdziemy do przekonania, że ich niema mowa kształtu na przestrzeni wieków, przekazując te same treści, operowała innym alfabetem znaków: każda epoka kształtuje bowiem swój alfabet znaczeń przekazywanych nie tylko przez formę całego obiektu, ale i przez jego makrodetal. Pojazd kołowy – kareta wzbudza w patrzącym zupełnie inne konotacje kulturowe, niż pojazd kołowy – samochód osobowy, choć oba obiekty służą do transportu niewielkiej, porównywalnej liczby pasażerów. Do podobnych konstatacji dojdziemy analizując semantyczny przekaz pojazdu kołowego, jakim w przeszłości był wóz konny – furmanka i pojazdu kołowego, jakim współcześnie jest samochód ciężarowy – wszak oba służą do transportu ładunku. Pomimo tego, że znaki te są tak diametralnie różne, to przekazują nam te same treści funkcjonalne, ale jednak wywołują zupełnie inne emocje.

Ilustracja 8. Przeznaczone do tych samych celów pojazdy drogowe dawniej i współcześnie, operując innym alfabetem znaczeń, informują nas o swoim przeznaczeniu, ale zupełnie inne budzą konotacje oraz emocje i diametralnie różne od tych przekazywanych na il. 7



Źródło: <https://porsche.pl/personalizacja-i-serwis/porsche-service/dokumenty> [dostęp: 19.12.2024].

https://sv.wikipedia.org/wiki/Daniel_Marot#/media/Fil:Kr%C3%B6nsvagnen_-_Livrustkammaren_-_29883.tif [dostęp: 09.12.2024].

https://encrypted-tbn2.gstatic.com/images?q=tbn:ANd9GcRGb8e4h4a9k6z_QW82BLV3a8xAHv_HnHDqwVHu_Rs7GClZMjvC [dostęp: 09.12.2024].

Powróćmy do statków wodnych.

2. Szczerość przekazu semantycznego

Semantyka współczesnych statków wodnych, poprzez ich partykularne przeznaczenie i wynikający z tego zupełnie odmienny kształt – nie tylko całej bryły statku, ale i jego makrostref czy makrodetali, bardzo precyzyjnie i czytelnie informuje nas, że mamy do czynienia ze statkiem pasażerskim bądź towarowym, kutrem rybackim lub kutrem patrolowym, holownikiem czy też statkiem obsługi platform wiertniczych, albo statkiem żaglowym.

Kształtując bryłę statku niepasażerskiego – statku, a nie tylko samej nadbudówki, projektant architektury musi zrozumieć istotę wykonywanych przez statek zadań i tak – ewentualnie, architektonicznie przetransformować jego techniczne makrostrefy, aby wprzęgnąć je do świadomego kreowania architektury statku. Ta transformacja powinna być na tyle „szczerą”, aby architektura

statku nie zatraciła wynikającej z jego charakterystyki technicznej, swojej semantyki, a wizualny przekaz informacji, powinien nam ułatwić rozpoznanie jego funkcjonalnego wizerunku. Ten projektowy „gorset” na statkach niepasażerskich wymaga od projektanta daleko idącej dyscypliny projektowej – m.in. konieczności zachowania pewnego projektowego umiaru, aby nie wpaść w pułapkę zatracenia czytelnego przekazu o statku.

Semantyczny przekaz architektury bryły statku – niezależnie od uwarunkowań, na które jej projektant nie ma wpływu, musi korespondować z wykonywanymi przez statek zadaniami – jest to jeden z elementów integralnego projektowania architektury statku – i pewnej szczerości projektowej. Dla każdego typu statku należy szukać innych środków przekazu semantycznego, innego alfabetu znaczeń. Jest to trudne zadanie, ale jednocześnie projektant architektury otrzymuje cały szereg inspirujących bodźców informacyjnych, wynikających z przeznaczenia, które, jeśli potrafi je przetransformować na język architektoniczny, ułatwią mu to zadanie.

Ilustracja 9. Porównując semantyczny przekaz architektury obu poniższych, podobnej wielkości, trawlerów rufowych, to francuski trawler – z lewej strony szpalty, mówi bardziej o tęsknocie armatora do posiadania luksusowego jachtu, aniżeli o faktycznej funkcji tego statku



Źródło: https://www.facebook.com/photo/?fbid=789383174473912&set=pcb.789383441140552&locale=pa_IN [dostęp: 09.01.2025].

<https://www.shipsnostalgia.com/media/sk%C3%A1lafossur-vn-559.229914/> [dostęp: 09.01.2025].

Pokazany na ilustracji nr 9 – z lewej strony, francuski trawler rufowy „SPES”, o długości 24,6 m, któremu – pewnie na życzenia armatora, projektant nadał architektoniczny wyraz jachtu motorowego, jest przykładem, jak dalece można przetransformować architektonicznie bryłę nadbudówki i makrodetali takiego trawlera, ale jest też jednocześnie przykładem „nieszczerości” projektowej, gubiąc wizualny przekaz trawlera rybackiego. Zarówno wykonywane przez niego zadania, jak i rozwijana prędkość, nie mają nic wspólnego z jachtem motorowym. Semantyczny przekaz pokazanego na tej ilustracji – z prawej strony, rufowego trawlera z Wysp Owczych „SKÁLAFOSSUR” o podobnej wielkości – długość całkowita 19,35 m, jest „szczerzy”, zarówno w sferze *stricte* semantycznej, jak i w sferze emocjonalnej, niejako ilustrując swoją formą – bryłą i makro-

detalami, wysiłek rybaków: wykonywana przez nich – i to niemal niezależnie od pogody, ciężka praca, na pewno nie ma nic wspólnego z jachtem.

Semantyka współczesnych statków wodnych, poprzez ich partykularne przeznaczenie i wynikający z tego zupełnie odmienny kształt – nie tylko całej bryły statku, ale i jego makrostref i makrodetali, bardzo precyzyjnie i czytelnie informuje nas, że mamy do czynienia ze statkiem pasażerskim lub towarowym, kutrem rybackim albo kutrem patrolowym, pchaczem czy też holownikiem albo statkiem żaglowym. Szczególnie na statkach niepasażerskich – czyli rybackich oraz wszystkich innych – zwanych wg Konwencji SOLAS statkami towarowymi, konfiguracja makrostref funkcjonalnych i makrodetali przekazuje nam jednoznaczne informacje o statku – jeżeli oczywiście potrafimy je odczytać, czyli że jeśli znamy konwencję interpretacji tego przestrzennego, ikonicznego znaku.

Ilustracja 10. Znając taksonomię statków wodnych i rozumiejąc semantyczny przekaz zarówno całej bryły statku, jak i charakterystycznych makrodetali, bezbłędnie stwierdzimy, że statek z lewej strony ilustracji to rzeczny pchacz, a ten z prawej strony to holownik portowo-redowy, zwany – z uwagi konfigurację i usytuowanie nadbudówki, wynikającą z usytuowania pędników – traktoem



Źródło: fotografie Autora.

Porównując przekaz semantyczny rufowych trawlerów przetwórci projektowanych i budowanych w latach 60. – z prawej strony na ilustracji nr 6 lub 70. XX wieku w Gdańsku, pokazany z lewej strony na il. nr 11, ze współcześnie projektowanymi podobnej wielkości i podobnego przeznaczenia trawlerami – z prawej strony il. nr 11, widzimy, jak zmienił się ten wspomniany wyżej alfabet znaków, w tak przecież niedługim przedziale czasu. Widać, jak zmiana podziału przestrzennego statku w kadłubie mocnym – siłowni na współczesnych trawlerach przetwórciach sytuowane są na rufie, a także zupełnie inna niż niegdyś infrastruktura obsługi urządzeń rybackich, wpływa i na konfigurację bryły całego statku i na formę makrodetali – np. zamiast masztu bramowego na rufie jest tylko półmaszt, który pełni jednocześnie funkcję komina, zamiast dwóch kominów na „WŁÓCZNIKU” – i to przebiegających przez pomieszczenia. To jest właśnie ten alfabet znaków zmieniający się wraz z epoką.

Ilustracja 11. Zbudowany w 1975 roku w Stoczni Gdańskiej rufowy trawler – długości 89,2 m, „WŁÓCZNIK” prezentuje inny układ przestrzenny i inne makrodetale, aniżeli zbudowany w 2003 roku islandzki – długości 75,0 m, trawler „SKALABERG”



Źródło: <http://www.travelmat.com.pl/troch--historii-...html>
[dostęp: 10.01.2025].

<https://www.shipspotting.com/photos/gallery?shipName=SKALABERG&shipNameSearchMode=begin> [dostęp: 10.01.2025].

3. Semantyka makrostref funkcjonalnych

Należy być świadomym tego, że zespół cech wspólnych danego typu statku powstaje nie tylko jako wynik podziału przestrzennego, ale jego praźródłem są przede wszystkim partykularne zadania, dla których wykonywania został on zaprojektowany. Statki rybackie, operujące różnymi narzędziami – np. trawlerzy rufowe (il. 9 i 11) ciągnące za sobą sieć, i sejnery (il. 12) zamykające okrężnicę wymagają zupełnie innego podziału przestrzennego, a zatem i ich architektoniczna forma inaczej się nam objawi. W tym przypadku używane narzędzie połowowe determinuje układ makrostref funkcjonalnych związanych z połowem, wydobyciem ryb z sieci i sposobem ich transportu do portu. Na trawlerach, po wyciągnięciu sieci i włoża na pokład, ryby są martwe – lub prawie martwe i nadają się albo do zamrożenia w ładowni, albo do obróbki w przetwórni. Natomiast na sejnerach żywe ryby są wydobywane z zamkniętej okrężnicy – najczęściej, pompą i poprzez separator trafiają do zbiorników.

Ilustracja 12. Ponad 100-metrowej długości, szybki, tuńczykowy sejnier ALBATUN TRES i ponad 70-metrowy norweski sejnier TEIGENES, przeznaczony do połowów na Morzu Północnym, prezentują zupełnie odmienny układ funkcjonalny – a zatem i odmienny przekaz architektoniczny w stosunku do trawlerów



Źródło: https://maritimeoptima.com/public/vessels/pages/imo:9281310/mmsi:224680000/ALBATUN_TRES.html [dostęp: 10.12.2024].

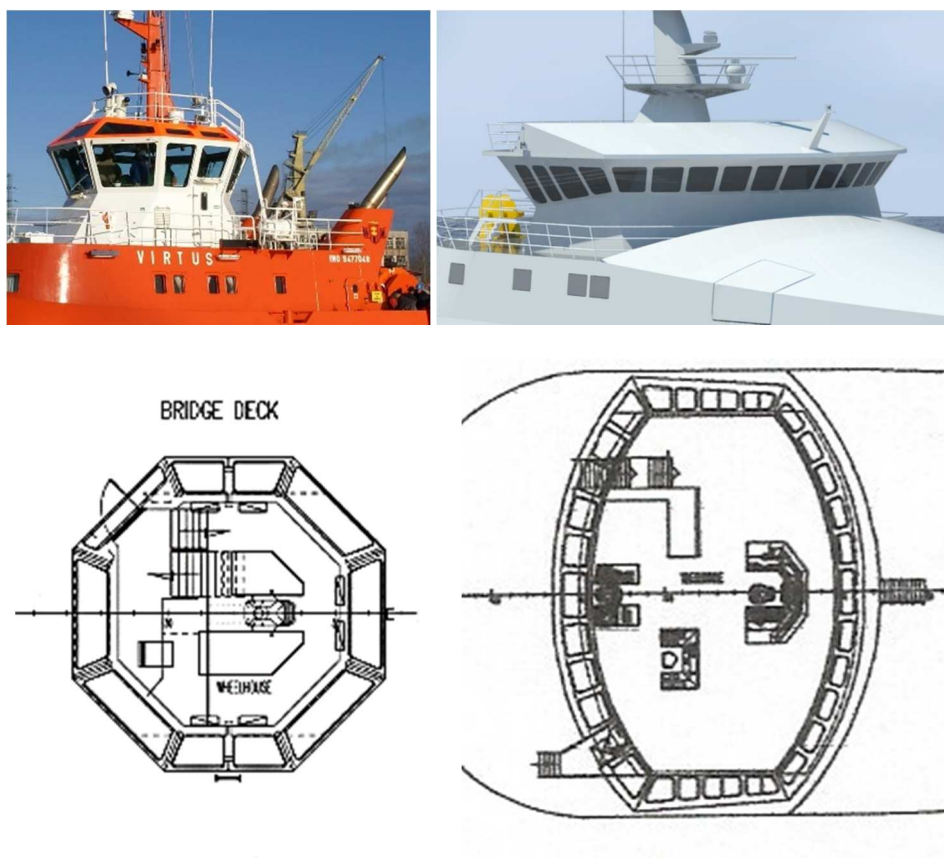
https://www.marinetraffic.com/fi/photos/by/copyright:Reidar%20E.%20Jensen?order=date_uploaded [dostęp: 10.12.2024].

Nawet w obrębie tej samej grupy statków rybackich, jakimi są np. sejnery, w zależności od tego, do łowienia jakich ryb zostały zaprojektowane, będziemy mieli zupełnie inny przekaz semantyczny. Szybkie sejnery do połowu tuńczyków na wodach tropikalnych – takie, jak np. ALBATUM TRES różnią się zdecydowanie swoją architekturą od przeznaczonych do połowu makreli w borealnych wodach Atlantyku Północnego, takich jak TEIGENES, z powodu zupełnie odmiennego sposobu operowania siecią – okrężnicą. Na tych pierwszych, okrężnica po jej zamknięciu wciągana jest na pokład od strony rufy przy pomocy *power block*’u zawieszonego na potężnym bomie, a na tych drugich, okrężnica jest obsługiwana z burty przez wciągarkę typu Triplex, rynnę i *power block*. W obu przypadkach przekaz semantyczny, jaki dociera do obserwatora, operując charakterystycznymi dla obu typów sejnierów znakami – jeżeli obserwator

potrafi je odczytać, bezbłędnie wskazuje, do jakich zadań jest każdy z nich przeznaczony.

Pozornie podobne wymagania dotyczące sterówki na trawlerze i holowniku – obserwacja w kierunku dziobu, na burty i w kierunku rufy, znajdują zupełnie inną jej artykulację architektoniczną, ponieważ m.in. zupełnie inny jest sposób organizacji dowodzenia operacjami wykonywanymi przez te, tak odmienne w sposobie realizacji swoich zadań statki (il. 13).

Ilustracja 13. Rzuty i widoki sterówki – po lewej stronie na 30-metrowej długości holowniku portowo redowym, a po prawej stronie na trawlerze rufowym o długości 70,5 m



Źródło: fotografia Autora i <https://www.balticshipping.com/vessel/imo/9477048> [dostęp: 10.01.2025].

Wizualizacja: D. Januszewski.

Zaprezentowane przykłady pokazują, jaką drogą architektonicznego oddziaływania zmierzają projektanci statków – nie tylko rybackich.

Ale być może ta droga, wynikająca z estetycznych przekonań i doświadczeń, które swe korzenie mają osadzone w kręgach wywodzących się z kultury europejskiej, nie jest „jedynie słuszną”. Wszak estetyka kultur Dalekiego Wschodu – w tym architektury lądowej i obiektów pływających, znacznie – w swym historycznym zwłaszcza wymiarze, różni się od europejskiej. Pomimo stale postępującej uniformizacji wielkogabarytowej architektury w świecie – szklane wieżowce w USA czy w Europie nie różnią się – poza wyjątkami, swym wyrazem architektonicznym z tym budowanymi w Tajlandii, Szanghaju lub Dubaju, to na poziomie indywidualnych właścicieli trawlerów i przedsiębiorstw rybackich z Tajwanu, Wysp Salomona czy z Tajlandii (il. 14), architektura tych statków czerpie stale z miejscowych tradycji historycznych, a w swym semantycznym przekazie jest dla Europejczyka egzotyczna, a często nawet niezrozumiała.

Ilustracja 14. Semantyka statków z Dalekiego Wschodu – np. statek rybacki z Tajlandii lub holownik z Japonii, operuje zupełnie odmiennym – od proveniencji europejskiej, alfabetem znaków ikonograficznych



Źródło: fotografie Autora.

Podobna analiza jak dla statków rybackich, dotycząca zmian przekazu semantycznego, przeprowadzona w podobnym przedziale czasu dla innych statków niepasażerskich, np. dla holowników, utwierdza w przekonaniu o dynamice zachodzących zmian w alfabecie przekazywanych znaczeń.

Układ stref funkcjonalnych na holownikach pozostaje w zasadzie bez zmian od początku XX wieku, ale stawiane im obecnie wymagania i zadania są nieporównywalnie trudniejsze od tych sprzed 100 lat. Zmiany jakie zaszły na przestrzeni wieku XX w sposobie dowodzenia holownikami, a także różnorodność stosowanych pędników powodują, że semantyczny przekaz współczesnego holownika inaczej rozkłada swoje akcenty. Przykład holownika portowo-redowego

(il.15), napędzanego jeszcze maszyną parową i holownika współczesnego, uwiadaczniają, jak wspomniane wyżej uwarunkowania, zmieniły alfabet znaków holowników podobnej klasy. Nie dymiąca czarnym dymem, czarna rura komina jest wyznacznikiem zainstalowanej na holowniku mocy, ale widoczne potężne wciągarki i gigantyczne gumowe odbojnice niosą nam wizualny przekaz o jego technicznych możliwościach. Niezależnie od rejonu świata, środki wyrazu architektonicznego holowników są podobne, bo wynikają z wyżej wspomnianych aksjomatycznych uwarunkowań – ale być może również dlatego, że historia holowników jest niewspółmiernie krótsza od historii statków rybackich, a ich konotacje historyczne mają mniejsze umocowanie w regionalnej tradycji.

Ilustracja 15. Parowy holownik z Hamburga z początków XX wieku i zbudowany w Stoczni Północnej dla WUŻ w Gdyni holownik CENTAUR II, choć funkcjonalny układ przestrzenny jest niemal identyczny, to prezentują zupełnie odmienny wachlarz znaków semantycznych – i odmienny wyraz architektoniczny



Źródło: fotografie Autora.

Jednakże znając konwencję interpretacji znaków, można poznać – po sposobie kształtowania bryły całego holownika, jakie jest jego dokładne przeznaczenie, w jaki sposób będzie on eksploatowany, a nawet gdzie on był zaprojektowany – projektanci pozostawiają swoje znaki projektowe tak, jak pisarz, malarz czy grafik. Porównując semantyczny przekaz zbudowanego w 2020 roku przez holenderską stocznnię Damen i eksploatowanego przez gdański WUŻ ponad 22-metrowego holownika „Ajaks” oraz zbudowanego w 2020 roku, w Gdańsku przez stocznnię Remontowa Shipbuilding, pierwszego z serii 6-ciu jednostek dla Marynarki Wojennej RP, holownika „Bolko” o długości ponad 29 m (il. 16), widzimy zdecydowaną różnicę w odbiorze architektonicznym, choć prezentują one podobne znaki ikonograficzne, pozwalające zakwalifikować je do statków wodnych i do holowników z pędnikami usytuowanymi pod nawisem rufowym. Podobnie jak pokazane na il. 17 holowniki – z uwagi na usytuowanie ich pędników pod kadłubem, w dziobowej połowie statku, zwane traktorami, jak zbudowany w USA, w stanie Luizjana w 1994 roku 47-metrowy „Garth Foss” i zbudowany w Polsce, w Gdańsku, w Stoczni Północnej w 2009 roku 30-metrowy „Virtus”, choć posiadają niemal identyczny układ funkcjonalny, prezentują zu-

pełnie odmienny przekaz architektoniczny, „używając” takiego samego alfabetu znaków ikonograficznych.

Szkicową analizę dotyczącą aspektów semantycznych, możemy również wykonać dla architektury statków towarowych.

Ilustracja 16. Zbudowany przez stocznie Damen holownik „Ajaks” i zbudowany przez stocznię Remontową Shipbuilding holownik „Bolko”, są holownikami typu ASD, czyli mają pędniki usytuowane pod nawisem rufowym



Źródło: Portal Morski.pl. <https://www.portalmorski.pl/zegluga/45595-ajax-gotowy-do-rejsu-do-gdanska> [dostęp: 10.01.2025].

Niezależna.pl. <https://niezalezna.pl/polska/bolko-wkracza-do-sluzby-wkrotce-podniesienie-bandery/305828> [dostęp: 27. 12.2024].

Ilustracja 17. Holowniki-traktory – amerykański 47-metrowy „Garth Foss” i polski 30-metrowy „Virtus”, mają pędniki usytuowane pod kadłubem, w ich części dziobowej – tuż za owrężem, czyli za połową długości statku

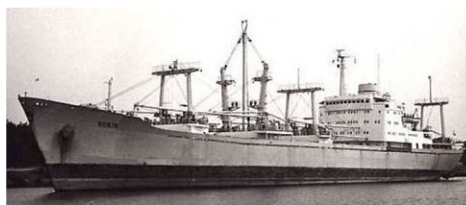


Źródło: <https://www.shipspotting.com/photos/1897811?navList=moreOfThisShip&perPage=8&page=1&mmsi=366767140&viewType=normal&sortBy=old&est&imo=9070266&lid=1016408> [dostęp: 27. 12.2024]; Fotografia Autora.

Jeszcze w drugiej połowie wieku XX, najbardziej popularnymi statkami do przewozu towarów były tzw. drobnicowce, eksploatowane zarówno na dalekomorskich szlakach, jak i w żegludze kabotażowej. Charakteryzowały się one m.in. tym, że każda ładownia (z reguły od strony dziobu i od strony rufy), dla załadunku lub rozładunku towarów, obsługiwana była przez wsparte na masztach, obsługiwane wciągarkami linowymi, bomby ładunkowe. Stanowiły one

wraz z masztami ich identyfikacyjny znak ikoniczny, niezależnie od sposobu ich – poziomego lub pionowego zamocowania. Maszty – niejednokrotnie tzw. bramowe, zamocowane na niewielkich usytuowanych między ładowniami nadbudówkach, stanowiły – razem z bomami ładunkowymi, ten tak charakterystyczny dla drobnicowców alfabet znaków. Projektując nadbudówki w owych czasach, architekci mieli o wiele większą swobodę w kształtowaniu ich bryły. Nie byli tak związani projektowo „gorsetem” ładunku, jak to ma miejsce współcześnie na kontenerowcach.

Ilustracja 18. Zbudowane w Stoczni Gdańskiej drobnicowce o długości ponad 155m – z lewej strony z serii B44 dla ówczesnego ZSSR, a z prawej z serii B442 dla PLO



Źródło: Archiwum Stoczni Gdańskiej.

Dlatego nadbudówki statków do przewozu kontenerów (il. 5 i 18), a więc policzalnego ładunku w kształcie leżących, znormalizowanych prostopadłościanów, mają najczęściej charakter pionowego prostopadłościanu – lub wręcz nim są. I choć u podstaw kreujących taką właśnie prostopadłościenną formę nadbudówki leżała chęć maksymalnego wykorzystania zdolności przewozowych statku, a nie kreacja stricte architektoniczna, to semantyczny przekaz jest niezwykle czytelny. I szczerzy! Ten zbudowany w Polsce, posiadał jeszcze własne dźwigi i wolnostojący komin z nadbudówką usytuowane na rufie. Ten zbudowany w Korei posiada też siłownię na rufie i usytuowany nad nią komin – niczym postawiony pionowo kontener, natomiast z uwagi na wymaganie, aby ze sterówki wachtowy oficer, przy w pełni sztaplowanych na pokładzie otwartym kontenerach widział taflę powierzchni morza przed dziobem statku, już w odległości maksimum 1,5 długości statku, sterówka jest przesunięta w kierunku dziobu i wygląda jakby wciśnięta pomiędzy kontenery.

Ilustracja 19. Zbudowany w Stoczni Północnej w 1994 roku, 100-metrowej długości kontenerowiec „Bremer Forest” i zbudowany w 2015 roku, w koreańskiej stoczni Daewoo Shipbuilding największy wówczas kontenerowiec na świecie „MSC Oscar” o długości 395,5 m



Źródło: Archiwum Stoczni Północnej,

Portal morski <https://www.portalmorski.pl/zegluga/27962-do-gdanska-nie-bedzie-zawijal-najwiekszy-kontenerowiec> [Dostęp: 27. 12.2024].

Ogromne zbiornikowce, a więc statki przewożące płyny, jak np. „Jahre Viking” (il. 20) największy kiedykolwiek zbudowany statek długości ponad 458 m, w stanie załadowanym sprawiają wrażenie wtopionych w wody oceanu, a ich nadbudówki w stosunku do kadłuba stanowią prawie nic nieznaczący akcent architektoniczny. Płyn płynie w płynie.

Ilustracja 20. Zarówno zbiornikowiec „Jahre Viking”, jak i gazowiec „Arctic Princess” prezentują swoje zupełnie odmienne znaki ikonograficzne pozwalające na jednoznaczne zakwalifikowanie obu statków



Źródło: <https://www.malygosc.pl/doc/1122508.200-milionow-w-baku> [dostęp: 27. 12.2024].

Portal morski, <https://www.portalmorski.pl/porty-logistyka/32100-pierwszy-spotowy-ladunek-lng-odebrany> [dostęp: 27. 12.2024].

Innego zupełnie rodzaju zbiornikowcami są statki przewożące skroplony gaz, zwane gazowcami, jak np. „Arctic Princess” (il. 20), których kuliste zbiorniki w swoim semantycznym przekazie niejako ilustrują jedno z podstawowych praw hydrostatyki o rozkładzie ciśnienia. Jak znaleźć korelację pomiędzy tymi zbiornikami a nadbudówką – oto wyzwanie dla projektanta architektury!

4. Semantyka formy

Semantyka formy to nie tylko informacja o przeznaczeniu statku, jest to również – co nas w szczególności interesuje, wypowiedź o jego estetyce, która wzbudzając w nas emocje nie pozostawi nas obojętnymi wobec niego. Zwłaszcza gdy zanurzymy się w semantyczny przekaz architektury statków pasażerskich, który oddziałując na zmysł estetyczny potencjalnego pasażera, zniechęci lub przekona go do wybrania statku dla realizacji swoich zamierzeń. Są to często subtelne niuanse wyrażające się w proporcjach brył, w ukształtowaniu makrodetalu, wyważeniu fakturowym i kolorystycznym, które oddziałując na naszą podświadomość, sprawiają w nas pozytywną wizualną percepcję „tego właśnie, a nie innego” statku. Ten – chciałoby się rzec – wyższy stopień semantyki formy – w przekonaniu Autora nie trzyma się żadnej konwencji interpretacyjnej, jest wyłącznie domeną projektanta architektury, który bazując na swojej wiedzy i doświadczeniu projektowym, w tajemny niejako sposób – mówimy wszak o sztuce – odciska swoje indywidualne piętno na projektowanym statku. To jest ta niedefiniowalna część twórczej pracy projektanta, która uwzględniając inne towarzyszące projektowi wymagania, nie daje się „skatalogować”, a jej oddziaływanie na ostateczny kształt projektu zależy wyłącznie od talentu i wyobraźni projektanta.

Ale i tu znowu dotykamy zmieniającego się wraz z upływem czasu wspomnianego alfabetu znaczeń. Transoceaniczne statki pasażerskie z przełomu wieków XIX i XX operują zupełnie innymi akcentami swojej bryły, mającymi przekonać i utwierdzić pasażera o słuszności dokonanego wyboru – jak np. brytyjska, oddana do eksploatacji w 1914 roku s/s „Aquitania”, długości ponad 274 m, przewożąca przez Atlantyk 3230 pasażerów, z 972-osobową załogą, aniżeli – też oceaniczne statki wycieczkowe z przełomu XX i XXI wieku – jak np. oddana do eksploatacji w 2007 roku, m/s „Princess Emerald”, długości ponad 289 m, na której 3080 gości – pasażerów obsługuje 1200 członków załogi. Choć oba statki są podobnej wielkości i dla porównywalnej liczby pasażerów, to semantycznie przekazują inny sygnał. Pasażerom „Aquitanii” zależało na szybkim przepłynięciu Atlantyku, więc projektanci nie tylko zastosowali smukły kształt kadłuba, ale i wyprowadzili jej cztery ogromne rurowe kominy wysoko ponad najwyższym pokładem – to one są pierwszą informacją dla pasażera: mam zainstalowaną potężną moc dzięki swoim parowym kotłom! Pasażerowie statku wycieczkowego się nie śpieszą, ale chcą jak najdłużej cieszyć się jego komfortem. Dlatego kominy nie są już najważniejszym znakiem współczesnego semantycznego alfabetu statków pasażerskich, ale potężna bryła całego statku. Współcześnie ten alfabet semantycznych znaków zmienił się na rzecz całej bryły statku: jestem potężny, gwarantuję Ci bezpieczeństwo i zapewnię komfort.

Ilustracja 21. „Aquitania” i „Emeralda Princess” – podobnie jak pokazane na il. 15 holowniki, prezentują zupełnie odmienny wachlarz znaków semantycznych – i odmienny wyraz architektoniczny



Źródło: https://pl.frwiki.wiki/wiki/RMS_Aquitania [Dostęp: 12. 12.2024];
fotografia Autora.

Z perspektywy minionych ponad 100 lat widzimy, jak m. in. dzięki rozwojowi techniki i technologii, a więc elementów drugiej architektonicznie kreatywnej determinanty, oceaniczne pasażerskie statki wycieczkowe – ale nie tylko one, zmieniły swój semantyczny przekaz. Te oceaniczne giganty przekazują poprzez architekturę swojej kilkunastopokładowej bryły informację, że czas spędzony na ich pokładzie, upłynie nie tylko w luksusie i z gwarancją niezmałconego niczym spokoju i bezpieczeństwa, ale upływ jego będzie spowolniony w stosunku do czasu spędzanego na lądzie w codziennej gonitwie.

Semantyka architektury zbudowanego w 2007 roku, pełnomorskiego, długości 102 m i szybkiego, rozwijającego prędkość 34 węzłów trimaranu pasażersko-samochodowego z falotnącymi kadłubami – „Condor Liberation” (il. 22), to zupełnie inny przekaz, skierowany do zupełnie innej grupy użytkowników, dla których przemieszczanie się z jednego portu do drugiego jest nieznosną stratą czasu.

Natomiast patrząc na zwartą i zamkniętą bryłę oszklonego promu pasażersko-samochodowego „Luroy”, kursującego na Morzu Północnym poza kołem podbiegunowym – łącznie z otwartym pokładem samochodowym promu pływającego po Jeziorze Genewskim (il. 23,) otrzymujemy diametralnie różny przekaz - zarówno estetyczny, ale i semantyczny, adekwatny nie tylko dla akwenów, na jakich są one eksploatowane, ale i dla użytkowników – np. niespieszących się turystów.

Ilustracja 22. Szybki trimaran pasażersko-samochodowy „Condor Liberation”



Źródło: <https://philippines.austal.com/ships/condor-liberation-102-trimaran>
[dostęp: 12. 12.2024].

Ilustracja 23. Zbudowany w Stoczni Północnej prom „Luroy” i jeziorowy prom „Eurega”



Źródło: https://remontowa-rsb.pl/wp-content/uploads/2018/08/FERRIES-2021_Druk-2.pdf

<https://pixabay.com/pl/photos/prom-prom-samochodowy-euregia-405146/>

W tym szkicu zostały zaledwie dotknięte zagadnienia semantyki obiektów pływających i to tylko niektórych rodzajów statków – bez analizy semantycznej ich charakterystycznych makrostref i makrodetali. Szkic nie zawiera również analizy semantycznej okrętów, które ze swego specyficznego przeznaczenia wymagają odrębnego potraktowania – choć ich semantyczny alfabet podlega tym samym prawom i skrótom myślowym, co i katalog znaków semantycznych statków cywilnych. Zupełnie odrębnym zagadnieniem jest przekaz semantyczny pojazdów kołowych, ale podlega on tym samym prawom, które zostały tu naszkicowane. Jednakże semantyczny katalog znaków jest oczywiście zupełnie inny. Choć w przypadku pojazdów szynowych widzimy wyraźnie, że na przestrzeni czasu od ich pojawienia się, ich forma ewoluowała nie tylko z powodu kanonów estetycznych danego czasu, lecz determinowana była również – i współcześnie jest, osiąganą prędkością, a w związku z tym i wymaganiami aerodynamicznymi.

Ten umowny katalog znaków semantycznych, zarówno wynikający z całego układu przestrzennego statku, jak i jego makrostref – a nawet makrodetali,

powinien być w polu zainteresowania architekta w procesie projektowania architektury statku.

Projektant architektury statku lub okrętu powinien stale pamiętać również o tym, że na ostateczną percepcję architektury mają niebagatelny wpływ te detale i wyposażenie, na które nie ma on *de facto* żadnego wpływu. Dlatego powinien on – w oparciu o wnikliwą analizę zadań, które dana jednostka będzie po zbudowaniu wykonywała, dokonać syntezy projektowej, po to, aby stworzona przez niego architektura niosła nie tylko jego artystyczny przekaz i w sposób czytelny go artykułowała, ale również po to, aby wszystkie makrodetale charakterystyczne dla projektowanego statku współkreowały ją, tworząc jednoznaczny przekaz semantyczny. Nie może ich ignorować, ponieważ to one – zwłaszcza na statku niepasażerskim lub okręcie, współtworząc wraz z bryłą jednostki specyficzny alfabet, ułatwiają nam semantyczną identyfikację. Jest to aksjomat integralnego projektowania architektury statku wodnego.

Bibliografia:

1. Angelucci E., *Eycyclopaedia of Ships*, Rotterdam 1970.
2. Fox R., *Liners. The golden ages*, Könneman, Köln 1999.
3. Gibson T., *Statki – Encyklopedia. Ponad 1500 typów statków i okrętów od starożytności do dzisiaj*, Muza, Warszawa 2006.
4. Landström B., *Segel Schiffe*, 1970.
5. Lerch A., *Architektura statków niepasażerskich – inspiracje projektowe*, Gdańsk, Wydawnictwo Akademii Sztuk Pięknych w Gdańsku, Gdańsk 2002.
6. Lerch A., *Architektura statków i okrętów – projektowanie i konstrukcja*, Wydawnictwo Akademii Sztuk Pięknych w Gdańsku, Gdańsk 2002.
7. Netzel J., Marczak E. Jastrzębski T. Stawicka-Wałkowska M., *Architektura statku a zagadnienia projektowo-konstrukcyjne*, Gdańsk 2009.
8. Urbanowicz W., *Architektura okrętów*, Wydaw. Morskie, Gdynia 1965.
9. Urbanowicz W., *Transatlantyki*, Wydawnictwo Morskie, Gdynia 1977.

Informacje o autorze:

Prof. dr inż. arch. Andrzej Lerch
Sopocka Akademia Nauk Stosowanych,
Wydział Architektury, Inżynierii i Sztuki, Polska
e-mail: andrzej.lerch@sopocka.edu.pl