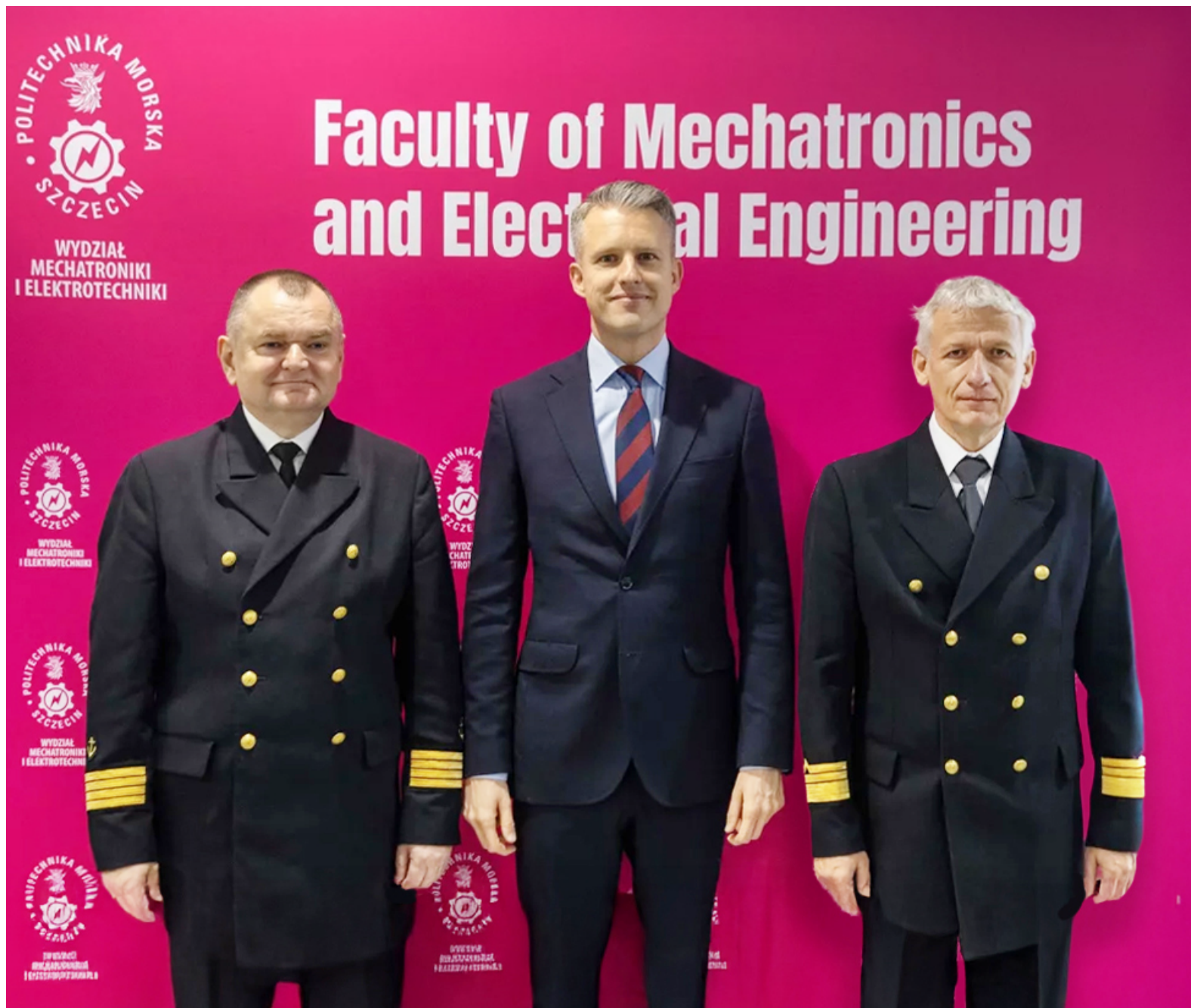




*Nowoczesna przestrzeń
dla przyszłych inżynierów*

czytaj – s. 2

Zapraszamy do sklepu POLITECHNIKI MORSKIEJ W SZCZECINIE

Wały Chrobrego 1-2, (hall główny) pon.–pt. 10–15



Akademickie AKTUALNOŚCI Morskie



SZANOWNI CZYTELNICY

Zwielką radością przekazuję Państwu pierwszy w 2026 roku numer Akademickich Aktualności Morskich. Na początku prezentujemy artykuł poświęcony uroczystemu otwarciu nowego budynku Wydziału Mechatroniki i Elektrotechniki w kampusie uczelni przy ul. Willowej. Nowoczesna infrastruktura ulokowana w nowo otwartych laboratoriach przyczyni się do poszerzenia oferty dydaktycznej uczelni oraz poziomu badań naukowych w obszarze robotyki, automatyki i odnawialnych źródeł energii.



Kolejno relacjonujemy wręczenie nagród dla osób związanych z naszą uczelnią. Złotą Odznaką Honorową Gryfa Zachodniopomorskiego za działalność służącą rozwojowi Pomorza Zachodniego odznaczono rektora Politechniki Morskiej w Szczecinie, dr. hab. inż. kpt. ż.w. Wojciecha Ślęczkę, prof. PM. Natomiast panowie mgr inż. Jakub Byczek oraz dr inż. Remigiusz Dzikowski, prof. PM otrzymali akademickie nagrody Prezydenta Miasta Szczecina. Wszystkim laureatom gorąco gratuluję w imieniu swoim i całej Redakcji.

Przedstawiamy także ostatnie wydarzenia, w tym udział naszych przedstawicieli w Expo 2025 w Osace i w uroczystym chrzcie nowego polskiego promu pasażersko-samochodowego m/f Jantar Unity.

Pośród felietonów publikujemy także dwa materiały związane z historią polskiej żeglugi promowej: nieudanymi próbami prywatyzacji PŻB oraz przyczynami największej morskiej katastrofy w historii polskiej żeglugi, czyli z zatonięciem promu m/f Jan Heweliusz.

Na koniec wspominamy o dwóch naszych pracownikach, którzy na przełomie roku odeszli na wieczną wachtę. Świetnych naukowców i dydaktyków, a przede wszystkim wspianiałych kolegów: prof. dr. hab. inż. Wojciecha Przetakiewicza – wieloletniego pełnomocnika rektora naszej uczelni ds. nauki oraz prof. dr. hab. inż. Bernarda Wiśniewskiego – wieloletniego kierownika i redaktora naczelnego Wydawnictwa Naukowego naszej uczelni. Ich odejście pozostawiło w naszych sercach niezapełnioną pustkę. Cześć Ich Pamięci!

Życzę Państwu przyjemności z lektury magazynu i gorąco zachęcam do nadsyłania artykułów, które chcieliby Państwo opublikować na naszych łamach.

Redaktor naczelny
prof. dr hab. inż. Leszek Chybowski

W NUMERZE

Nowoczesna przestrzeń dla przyszłych inżynierów – otwarcie nowego budynku Wydziału Mechatroniki i Elektrotechniki PM w Szczecinie	2
Rektor PM uhonorowany Złotą Odznaką Honorową Gryfa Zachodniopomorskiego	5
Akademickie nagrody Prezydenta Miasta przyznane	6
Expo 2025. Polska stawia na zrównoważony rozwój sektora morskiego	10
Jantar Unity ochrzczony w Szczecinie	12
Ceremonia pełna emocji. Kompania Honorowa dziękuje swojemu dowódcy za trzy dekady służby	13
Nieudane próby prywatyzacji Polskiej Żeglugi Promowej	17
Gdy stateczność zawiodła... Wykład prof. Zbigniewa Szozdy o zatonięciu Heweliusza	22
Odeszli na wieczną wachtę: Prof. Wojciech Przetakiewicz Prof. Bernard Wiśniewski	26 29
Noworoczny Turniej Badmintonu o Puchar Rektora Politechniki Morskiej w Szczecinie	32
Znakomity sezon PM w międzyuczelnianych rozgrywkach szachowych	32

**Magazyn Informacyjny
Politechniki Morskiej w Szczecinie**
ISSN 1508-7786

ADRES REDAKCJI:
Politechnika Morska
ul. Starzyńskiego 8, 70-506 Szczecin
<http://publisher.pm.szczecin.pl/>
telefon +48 91 48 09 645
e-mail: publisher@pm.szczecin.pl
b.tatko@pm.szczecin.pl

NAKLAD:
300 sztuk



WYDAWNICTWO NAUKOWE
POLITECHNIKA MORSKA W SZCZECINIE

Redakcja przyjmuje teksty wyłącznie w formie elektronicznej, zastrzega sobie prawo skracania i adiacji tekstów oraz zmiany ich tytułów. Autorzy publikacji nie otrzymują honorariów, akceptują ukazywanie się artykułów w wersji drukowanej i elektronicznej.

ZESPÓŁ REDAKCYJNY:
Leszek Chybowski – redaktor naczelny
Barbara Tatko
Paulina Mańkowska
Teresa Jasiunas
Tomasz Kwiatkowski

Zdjęcia:
Tomasz Kwiatkowski
(jeśli nie podpisane inaczej)

DRUK:
PHU Olejnik – Piotr Olejnik, z siedzibą w Warszawie, ul. E. Szwankowskiego 2/3

NOWOCZESNA PRZESTRZEŃ DLA PRZYSZŁYCH INŻYNIERÓW

OTWARCIE NOWEGO BUDYNKU WYDZIAŁU MECHATRONIKI I ELEKTROTECHNIKI PM W SZCZECINIE

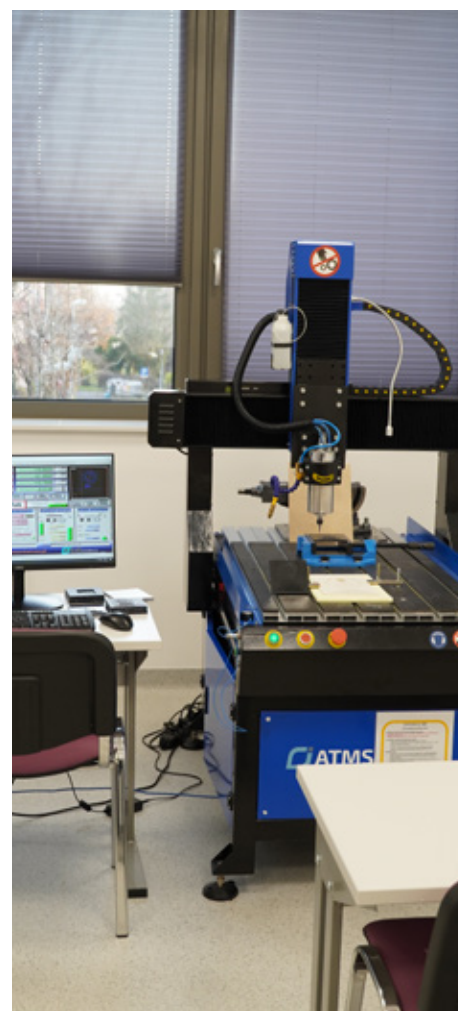
11 grudnia na kampusie Politechniki Morskiej w Szczecinie przy ul. Willowej odbyło się uroczyste otwarcie nowego budynku Wydziału Mechatroniki i Elektrotechniki. To ważny moment zarówno dla samego wydziału, jak i całej uczelni, która konsekwentnie realizuje strategię rozwoju nowoczesnej infrastruktury dydaktyczno-badawczej. Nowy obiekt stanie się miejscem kształcenia studentów kierunków: mechatronika oraz automatyka i robotyka, a także przestrzenią realizacji zaawansowanych projektów badawczych.



W uroczystości otwarcia uczestniczyli m.in. JM Rektor Politechniki Morskiej w Szczecinie prof. Wojciech Ślęczka, Sekretarz Stanu w Ministerstwie Infrastruktury Arkadiusz Marchewka, Dziekan Wydziału Mechatroniki i Elektrotechniki dr hab. inż. Maciej Kozak, przedstawiciele władz samorządowych, senatorowie, członkowie Rady Uczelni, a także studenci i pracownicy. Spotkanie poprowadziła Prodziekan

ds. kształcenia Wydziału Mechatroniki i Elektrotechniki dr inż. Ewelina Kostecka.

Nowy budynek to ponad 600 m² nowoczesnej powierzchni dydaktycznej i badawczej, w której zlokalizowano głównie specjalistyczne laboratoria. Inwestycja pozwoliła skupić w jednym miejscu pracowników, które dotychczas funkcjonowały w różnych lokalizacjach, w tym w budynku głównym



uczelnii przy Wałach Chrobrego. Jak podkreślał Rektor, obiekt w 100 procentach scala zaplecze badawczo-dydaktyczne Wydziału Mechatroniki i Elektrotechniki na kampusie Willowa, tworząc spójną i funkcjonalną przestrzeń do kształcenia oraz prowadzenia badań.

W nowym budynku studenci i naukowcy pracują w laboratoriach wyposażonych w nowoczesne systemy sterowania, napędy elektryczne, układy wysokich napięć oraz zaawansowaną automatykę. Szczególne miejsce zajmują stanowiska do programowania tzw. cyfrowych bliźniaków, laboratoria układów automatycznej regulacji rozdziału mocy stosowanych w elektrowniach oraz instalacje do badań nad elektrolizą i magazynowaniem wodoru w ogniach typu PEM. Prowadzone tu projekty mają realne znaczenie dla przemysłu morskiego, energetyki oraz szeroko pojętej automatyki przemysłowej.

Podczas uroczystości sekretarz stanu w Ministerstwie Infrastruktury Arkadiusz Marchewka zwrócił uwagę na rolę uczelni morskich w kształceniu nowoczesnych kadr dla dynamicznie zmieniającej się gospodarki. Podkreślił, że inwestycje w infrastrukturę dydaktyczną, takie jak nowy budynek Wydziału Mechatroniki i Elektrotechniki, są elementem największego w historii pakietu wsparcia dla polskich uczelni morskich.

Głos zabrał również dziekan wydziału, dr inż. Maciej Kozak, który dziękował za wsparcie przy realizacji inwestycji i podkreślał, że nowy budynek otwiera wydział nie tylko na sektor morski, ale także na kierunki lądowe. Rozwijane są projekty z zakresu automatyki, robotyki oraz odnawialnych źródeł energii, w tym morskich turbin wiatrowych. Laboratoria są systematycznie doposażane, aby odpowiadały aktualnym potrzebom dydaktyki i badań naukowych.

Symbolicznym momentem uroczystości było przecięcie wstęgi przez rektora, ministra i dziekana, po którym uczestnicy wydarzenia zostali zaproszeni do zwiedzania laboratoriów. Nowoczesne wyposażenie, możliwość bezpośredniej pracy z zaawansowanymi urządzeniami oraz komfortowe warunki nauki spotkały się z dużym zainteresowaniem gości.

Otwarcie budynku było zwieńczeniem procesu, który rozpoczął się 12 października 2023 roku uroczystością wmurowania kamienia węgielnego. Wówczas podpisano akt erekcyjny, a przedstawiciele władz uczelni, ministerstwa oraz zaproszeni goście symbolicznie zainaugurowali budowę obiektu, która oficjalnie zakończyła się wiosną tego roku.

Miniony rok był dla pracowników Wydziału Mechatroniki i Elektrotechniki okresem wyjątkowo wymagającym. Równoległe z realizacją bieżących obowiązków dydaktycznych



i naukowych prowadzono przenosiny do nowego budynku, co wymagało precyzyjnej koordynacji, elastyczności oraz dużego zaangażowania całego zespołu. Mimo skali wyzwania proces kształcenia nie został w żadnym momencie zawieszony – zajęcia odbywały się zgodnie z harmonogramem, a ich ciągłość została zachowana. Szczególnie intensywny był okres letnio-jesienny, gdy zakończenie zajęć pod koniec lipca i ich ponowne rozpoczęcie w październiku zbiegły się z najbardziej zaawansowanym etapem przeprowadzki laboratoriów, pracowni i zaplecza technicznego. Wymagało to ogromnego zaangażowania pracowników inżyneryjno-technicznych, nauczycieli akademickich oraz administracji, często kosztem czasu prywatnego, aby możliwe było sprawne uruchomienie nowej przestrzeni. Istotną rolę odegrali również studenci wydziału, którzy aktywnie włączyli się w prace organizacyjne, pomagając m.in. w demontażu aparatury, pakowaniu wyposażenia do transportu czy przygotowaniu stanowisk. Wspólne

działania pracowników i studentów stały się wyrazem silnej identyfikacji całej społeczności akademickiej z wydziałem i przyczyniły się do pomyślnego zakończenia procesu przeprowadzki.

Nowy budynek Wydziału Mechatroniki i Elektrotechniki stanowi istotny etap dynamicznego rozwoju samego wydziału i odpowiedź na jego rosnące potrzeby dydaktyczne oraz badawcze. Intensywny rozwój kierunków kształcenia, wzrastająca liczba studentów oraz ambitne plany sprawiają, że pozyskanie nowej przestrzeni było niezbędne dla dalszego funkcjonowania i rozwoju jednostki. Inwestycja ta nie tylko porządkuje dotychczasową infrastrukturę, ale tworzy przede wszystkim solidne podstawy do kolejnych przedsięwzięć, wdrażania nowoczesnych technologii oraz planowania następnych etapów rozbudowy zaplecza wydziału, adekwatnych do jego rosnącej roli w strukturze Politechniki Morskiej w Szczecinie.

Ewelina Kostecka



REKTOR PM UHONOROWANY ZŁOTĄ ODZNAKĄ HONOROWĄ GRYFA ZACHODNIOPOMORSKIEGO

Podczas XXIV Gali Biznesu zorganizowanej przez Stowarzyszenie na rzecz Rozwoju Szczecina i Pomorza Zachodniego Business Club Szczecin wręczono Nagrody Gospodarcze za rok 2025. Wśród wyróżnionych znalazł się JM Rektor Politechniki Morskiej w Szczecinie, dr hab. inż. kpt. ż.w. Wojciech Ślaczka, prof. PM, który otrzymał Złotą Odznakę Honorową Gryfa Zachodniopomorskiego.



Wyróżnienie wręczył Marszałek Województwa Zachodniopomorskiego, Olgierd Geblewicz. Odznaka ta jest jednym z najwyższych regionalnych uhonorowań przyznawanych osobom, które w sposób szczególny przysłużyły się rozwojowi Pomorza Zachodniego. Drugą wyróżnioną w ten sposób osobą była Aleksandra Turbaczevska, Pełnomocnik Dyrektora Naczelnego PŻM P.P.

Złota Odznaka Honorowa Gryfa Zachodniopomorskiego, ustanowiona przez Sejmik Województwa Zachodniopomorskiego, nadawana jest osobom, instytucjom i organizacjom, które poprzez wieloletnią działalność zawodową, społeczną i publiczną wniosły wybitny wkład w rozwój regionu. Przyznanie odznaki w stopniu złotym jest wyrazem szczególnego uznania – zwłaszcza że trafia ona do osób, które już wcześniej odznaczono odznaką srebrną, choć w wyjątkowych sytuacjach może zostać nadana bez tego wymogu. Wyróżnienie wręcza się z upoważnienia władz województwa podczas oficjalnych uroczystości.

Prof. Wojciech Ślaczka od wielu lat aktywnie uczestniczy w rozwoju szkolnictwa morskiego i technologicznego, a pod jego kierownictwem Politechnika Morska w Szczecinie dyna-

micznie rozwija swoją działalność naukową i dydaktyczną. Otrzymana przez niego nagroda podkreśla nie tylko znaczenie uczelni na mapie regionu, lecz także osobisty wkład rektora w budowanie pozycji Pomorza Zachodniego jako ważnego ośrodka akademickiego, gospodarczego i społecznego.

Uhonorowanie rektora Politechniki Morskiej stanowi wyraz docenienia wieloletniej pracy na rzecz rozwoju lokalnej społeczności, promocji regionu i wspierania inicjatyw służących jego nowoczesnemu charakterowi. Gala Biznesu, podczas której wręczono odznaczenie, zgromadziła liczne grono przedstawicieli świata nauki, biznesu i administracji, a tegoż roczne wyróżnienia po raz kolejny potwierdziły, jak ważną rolę odgrywają liderzy instytucji publicznych w kształtowaniu przyszłości Zachodniopomorskiego.

Podczas uroczystości wręczono także pozostałe nagrody i wyróżnienia przyznane przez Business Club Szczecin, m.in. Lidera Biznesu, Osobowości Roku, Osobowości Nauki, Nagrody Specjalnej, Nagrody Jubileuszowej.

Gratulacje dla JM Rektora i wszystkich laureatów!

Red.

AKADEMICKIE NAGRODY PREZYDENTA MIASTA PRYZNANE

Politechnika Morska w Szczecinie ma szczególne powody do dumy po ogłoszeniu tegorocznych laureatów Akademickich Nagród Prezydenta Miasta. Wśród wyróżnionych znalazło się aż dwoje przedstawicieli naszej społeczności akademickiej, którzy swoimi badaniami i projektami potwierdzili, jak istotną rolę pełnią kierunki morskie w rozwoju Szczecina i w innowacji związanych z gospodarką morską. Z roku na rok rośnie znaczenie prac tworzonych w naszych laboratoriach i pracowniach, a tegoroczne sukcesy tylko utwierdzają w przekonaniu, że potencjał naukowy uczelni konsekwentnie nabiera siły.



Zdjęcia: wiadomosci.szczecin.eu

W gronie nagrodzonych znalazł się mgr **Jakub Byczek**, absolwent Politechniki Morskiej, autor pracy magisterskiej dotyczącej projektu wstępnego jachtu żaglowego przygotowanego zgodnie z wymaganiami ORC. Jego projekt, zakładający stworzenie jednostki o długości całkowitej dziesięciu metrów, pokazuje, jak nowoczesna inżynieria morska może łączyć sport, innowację i praktyczne zastosowanie w projektowaniu jednostek pływających. To przykład pracy, która nie tylko wpisuje się w światowe trendy w dziedzinie konstrukcji jachtów, ale rów-

niez dowodzi, że w Szczecinie powstają nowatorskie koncepcje zdolne konkurować na rynku projektów regatowych.

Drugą nagrodzoną osobą reprezentującą Politechnikę Morską jest dr **Remigiusz Dzikowski**, autor rozprawy doktorskiej dotyczącej modelu ryzyka infrastruktury podwodnej offshore. Ta praca ma szczególne znaczenie w kontekście dynamicznego rozwoju sektora morskiej energetyki odnawialnej, w tym farm wiatrowych, które wymagają coraz bardziej zaawansowanych metod oceny zagrożeń oraz analiz bezpie-



Wizualizacja projektu J. Byczka



czeństwa. Badania prowadzone przez dr. Dzikowskiego nie tylko wpisują się w realne wyzwania współczesnej gospodarki morskiej, ale także mogą w przyszłości stać się istotnym narzędziem wspierającym tworzenie bezpiecznych i odpornych systemów infrastrukturalnych na morzu.

Wyróżnienia zdobyte przez naszych naukowców i absolwentów pokazują, że Politechnika Morska odgrywa kluczową rolę w kształtowaniu przyszłych specjalistów sektora morskiego – zarówno w obszarze projektowania jednostek pływających, jak i w zakresie szeroko pojętego bezpieczeństwa morskiego. To również potwierdzenie, że inwestycje w rozwój badań i infrastruktury naukowej uczelni przynoszą wymierne efekty widoczne na poziomie całego miasta. Kapituła konkursowa, wśród 65 zgłoszonych prac z trzech szczecińskich uczelni, dostrzegła wartość właśnie tych badań, co stanowi powód do autentycznej dumy dla całej społeczności Politechniki Morskiej.

Tegoroczni laureaci są dowodem na to, że nasze uczelniane programy nauczania i badawcze pozostają w ścisłej relacji z wyzwaniami branży morskiej oraz praktycznymi potrzebami regionu. Zwrócił na to uwagę także prezydent Szczecina Piotr Krzystek, podkreślając, że młodzi badacze stanowią realny wkład w rozwój miasta i mogą stać się inspiracją dla przyszłych pokoleń. To ważny sygnał, że prace powstające na Politechnice Morskiej nie tylko zdobywają uznanie naukowe, ale także mają potencjał do wdrażania w praktyce, wspierając innowacyjność Szczecina i jego silne związki z morzem.

Dla naszej uczelni tegoroczne wyróżnienia stanowią nie tylko powód do świętowania, lecz przede wszystkim dowód, że obrany kierunek rozwoju jest właściwy. Sukcesy Jakuba Byczka i dr. Remigiusza Dzikowskiego to inspiracja dla kolejnych studentów i młodych badaczy, którzy każdego roku podejmują tu swoje pierwsze lub najważniejsze naukowe

wyzwania. Politechnika Morska w Szczecinie będzie nadal wspierać projekty, które podnoszą poziom bezpieczeństwa morskiego, rozwijają innowacje inżynieryjne i wzmacniają wizerunek Szczecina jako silnego, morskiego ośrodka akademickiego.

Jakub Byczek, autor pracy magisterskiej pt. „Projekt wstępny jachtu żaglowego ORC o długości 10 m” to przykład łączenia pasji, wiedzy i nowoczesnego podejścia do projektowania jednostek pływających. W rozmowie opowiada o kulisach powstawania projektu, wyzwaniach związanych z optymalizacją konstrukcji oraz o tym, jakie znaczenie ma dla niego zdobyte wyróżnienie. W następnym numerze naszej gazety przedstawimy natomiast wywiad z drugim laureatem reprezentującym Politechnikę Morską – dr. Remigiuszem Dzikowskim, który przybliży swoje badania nad modelem ryzyka infrastruktury podwodnej offshore i opowie o ich znaczeniu dla dynamicznie rozwijającej się branży morskiej energetyki odnawialnej.

Panie Jakubie, co skłoniło Pana do wybrania tematu projektu jachtu regatowego zgodnego z przepisami ORC i jakie cele postawił Pan sobie na początku prac?

Na studiach drugiego stopnia wybrałem specjalność okrętową, jednak moje zainteresowania i pasje od zawsze koncentrowały się wokół jachtów. Dlatego zależało mi, aby praca dyplomowa również była związana z tą tematyką. Wraz z moim promotorem, prof. Tomaszem Abramowskim, opracowaliśmy temat, który szczególnie przypadł mi do gustu ze względu na regatowy charakter jednostki – co nawiązywało do mojej sportowej przeszłości. Celem projektu było stworzenie koncepcji jachtu nadającego się do konkurencyjnej żeglugi regatowej (zoptymalizowanego hydro- i aerodynamicznie), a jednocześnie stosunkowo łatwego w eksploatacji



i przystępnego ekonomicznie. Takie połączenie zwiększa jego potencjał wdrożeniowy i atrakcyjność dla przyszłego nabywcy. Jacht miał służyć mniej doświadczonym żeglarzom oraz załogom dysponującym ograniczonymi środkami finansowymi, umożliwiając im udział w regatach, a także przyczyniając się do popularyzacji żeglarstwa regatowego oraz rozwoju infrastruktury sportowo-rekreacyjnej w Szczecinie i na Pomorzu Zachodnim.

Jakie były najważniejsze założenia konstrukcyjne dotyczące kadłuba, takielunku i rozkładu mas, które zdefiniowały charakter Pana projektu?

Do głównych założeń należały: zgodność z przepisami ORC oraz PRS dla klasy oceanicznej, kadłub laminatowy, długość całkowita około 10 m, jednostka jednokadłubowa, ożaglowanie typu słup oraz przeznaczenie turystyczno-regatowe. Wartości poszczególnych parametrów konstrukcyjnych, w tym układusztyniień, wymiarytakielunku czy rozkład mas, mają charakter wynikowy i zostały określone w toku prac projektowych.

W jaki sposób reguły pomiarowe ORC wpłynęły na Pana decyzje projektowe i które elementy konstrukcji musiał Pan dostosować najprecyzyjniej, aby osiągnąć optymalny rating?

Wśród wymagań ORC musiałem uwzględnić m.in. minimalną wysokość zaczepienia grota. Przeanalizowałem również algorytmy służące do określania teoretycznych osiągnięć i zidentyfikowałem, jakie czynniki wpływają na pogorszenie ratingu, a które – choć nieuwzględniane przez VPP – mogą

poprawić rzeczywiste osiągi jachtu. Ostatecznie ograniczyłem powierzchnię ożaglowania, skupiając się na optymalizacji hydrodynamicznej kadłuba oraz redukcji jego masy.

Jak przebiegał proces analityczny i obliczeniowy przy tworzeniu projektu? Z jakich narzędzi i metod korzystał Pan, aby uzyskać wiarygodne prognozy osiągnięć?

Wstępne wartości głównych parametrów kadłuba i takielunku określiłem metodami statystycznymi na podstawie istniejących konstrukcji dostępnych na rynku. Następnie, do prognozowania osiągnięć oraz optymalizacji projektu, korzystałem ze specjalistycznego oprogramowania bazującego na empirycznych zależnościach opisanych w literaturze oraz metodach numerycznych. Nie przeprowadziłem walidacji wyników na modelu fizycznym ze względu na koncepcyjny, wieloobszarowy charakter pracy oraz ograniczone zasoby.

Jak rozwiązał Pan kwestię równowagi między szybkością, stabilnością i bezpieczeństwem, aby jacht dobrze sprawdzał się w różnych warunkach wiatrowych?

To kompromis — ukierunkowany jednak na zwiększone bezpieczeństwo i optymalną stateczność. Konieczne było iteracyjne spełnienie wymagań PRS dotyczących stateczności, które są kluczowe dla bezpiecznej eksploatacji jednostki. Starałem się minimalizować straty w osiągnięciach, dlatego operowałem głębokością zanurzenia i masą balastu, zamiast zwiększać stateczność kształtu poprzez poszerzanie kadłuba. Ponadto zweryfikowałem dzielność morską, wyznaczając współczynnik STIX – osiągnięcie wartości wymaganych dla jachtów oceanicznych było dla mnie priorytetem.



Jakimi kryteriami kierował się Pan przy wyborze materiałów i technologii dla kadłuba, wyposażenia oraz takielunku?

W kwestii materiałów dążyłem do maksymalnego odciążenia jednostki, dlatego zamiast włókna szklanego zastosowałem laminat zbrojony włóknem węglowym. Wybór technologii zależy od charakteru produkcji i kosztów: w produkcji jednostkowej rekomendowałbym laminowanie ręczne, a w seryjnej — infuzję próżniową. Wyposażenie zaplanowałem minimalistyczne i konserwatywne, pozbawione mechanicznych ułatwień obsługi takielunku, aby uniknąć kar ratingowych i zachować prostotę użytkowania. Instalacje hotelowe zapewniają podstawowy komfort, a większy silnik stacjonarny ze składaną śrubą zwiększa niezależność i bezpieczeństwo w trudnych warunkach.

Co uważa Pan za najbardziej innowacyjny lub unikalny element swojego projektu w kontekście jachtów przeznaczonych do regat ORC?

Jachty dzielą się zwykle na turystyczne i regatowe, a jednostek pośrednich jest stosunkowo niewiele — te zaś często wykorzystują zaawansowane rozwiązania i rozbudowane wyposażenie. Mój koncept to natomiast jacht prosty, minimalistyczny, ekonomiczny i łatwy w eksploatacji, który nadaje się zarówno do ścigania, jak i turystyki, zapewniając jednocześnie bezpieczeństwo w bardzo trudnych warunkach.

Jakie elementy ergonomii kokpitu i układu pokładu były dla Pana najważniejsze, aby zapewnić wygodę pracy załogi i skuteczne manewrowanie podczas wyścigów?

Najważniejsza była kompaktowość, jedno miejsce sterowania z dostępem do wszystkich przyrządów oraz możliwość efektywnego trymowania żagli z kokpitu. Relatywnie niskie osadzenie kokpitu poprawia rozkład mas, odwrotne zwężenie wręgowe zwiększa możliwość balastowania przez załogę, a niska nadbudówka nie ogranicza widoczności w czasie regat.

Jak widzi Pan potencjał rozwoju swojego projektu – od koncepcji do realizacji prototypu i testów na wodzie?

Uważam, że potencjał jest ogromny! Zaplecze inżynierskie zapewniają młodzi, ambitni studenci Politechniki Morskiej, a nieskomplikowana konstrukcja oraz relatywnie niskie koszty zwiększają szansę projektu na wdrożenie. Lokalny przemysł stoczniowy w pełni umożliwia realizację takiego przedsięwzięcia, a dostępne akweny pozwalają na przeprowadzenie testów prototypu.

W jaki sposób nagroda Prezydenta Miasta wpłynęła na Pana plany zawodowe i jak zamierza Pan wykorzystać to wyróżnienie?

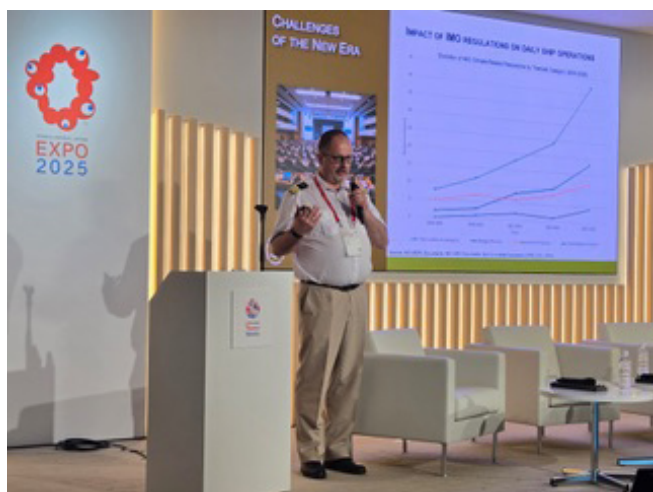
Z pewnością uwzględnię tę nagrodę w moim życiorysie. Jest ona dla mnie ogromną motywacją do dalszego rozwoju jako projektant i konstruktor. To zaszczyt, że moja praca została w ten sposób doceniona – mam nadzieję, że wyróżnienie stanie się mocnym argumentem w rozmowach z potencjalnym inwestorem, który mógłby pomóc w urzeczywistnieniu mojego projektu.

Z Jakubem Byczkiem rozmawiała Paulina Mańkowska

EXPO 2025

POLSKA STAWIA NA ZRÓWNOWAŻONY ROZWÓJ SEKTORA MORSKIEGO

W dniu 21 lipca 2025 roku na terenie wystawy Expo 2025 w Osace odbyła się międzynarodowa konferencja „Jednym głosem dla morza” („One Voice for the Sea”), która stanowiła centralny punkt obchodów Polskiego Dnia Morza. Wydarzenie to odbyło się pod patronatem Ministra Infrastruktury Arkadiusza Marchewki.



Konferencja zgromadziła przedstawicieli nauki i polityki z Polski oraz partnerów międzynarodowych, tworząc platformę dialogu o przyszłości ekosystemów morskich i transformacji sektora morskiego w duchu zrównoważonego rozwoju [1, 2].

Konferencję otworzył Sekretarz Stanu i Wiceminister Infrastruktury Arkadiusz Marchewka, który w swoim wystąpieniu podkreślił znaczenie rozwoju gospodarki morskiej w kontekście współczesnych wyzwań globalnych. Wiceminister zaznaczył, że dla Polski, która niedawno zakończyła sprawowanie prezydencji w Radzie Unii Europejskiej, priorytetem pozostaje odporność, bezpieczeństwo i konkurencyjność także w sektorze morskim, gdzie nowe technologie, zielona transformacja i współpraca międzynarodowa będą decydować o miejscu każdego kraju w globalnym łańcuchu dostaw [2].

Konferencja „Jednym głosem dla morza” stanowiła nie tylko okazję do prezentacji wyników badań i osiągnięć naukowych, lecz także stworzyła przestrzeń do nawiązywania międzynarodowej współpracy [3, 4]. W panelach dyskusyjnych, obok polskich ekspertów, uczestniczyli również reprezentanci pawilonów Arabii Saudyjskiej, Portugalii oraz Blue Ocean Dome, którzy przedstawili zróżnicowane perspektywy w zakresie ochrony ekosystemów morskich i zrównoważonego zarządzania zasobami [5]. Do obchodów Święta Morza zaproszono poza Politechniką Morską w Szczecinie również

Uniwersytet Morski w Gdyni oraz Uniwersytet Gdański – a także organizacje ekologiczne, w tym Fundację MARE [1]. Jest to wyjątkowe wyróżnienie dla każdego podmiotu, gdyż Dzień Morza w Japonii (Umi-no Hi) jest świętem dziękczynnym, upamiętniającym zasoby morza, które odgrywa znaczącą rolę zarówno w gospodarce jak i w życiu tego wyspiarskiego kraju. O randze tego wydarzenia świadczy fakt, iż jest to święto państwowe, wolne od pracy, obchodzone corocznie w trzeci poniedziałek lipca od roku 1941.

Na konferencji „Jednym głosem dla morza” w Osace wyróżniały się dwa wystąpienia przedstawicieli Politechniki Morskiej w Szczecinie, które przyciągnęły uwagę uczestników zarówno treścią, jak i praktycznym podejściem do wyzwań współczesnej żeglugi.

Dr inż. Agnieszka Kalbarczyk-Jedynak w ciekawy sposób przybliżyła słuchaczom tematykę walidacji programów komputerowych stosowanych w ochronie środowiska morskiego. Uczestnicy mogli przekonać się, jak symulacje komputerowe i narzędzia walidacyjne pozwalają ocenić bezpieczeństwo ekosystemów oraz ograniczyć ryzyko zanieczyszczeń. Prelegentka pokazała, że walidacja nie jest tylko formalnym wymogiem, lecz kluczowym elementem bezpieczeństwa eksploatacji statków, portów i farm wiatrowych [1].

Z kolei dr inż. Piotr Treichel, dyrektor Studium Doskonalenia Kadr Oficerskich, zabrał publiczność w podróż po przyszłości szkoleń morskich w erze zielonej transformacji żeglugi. W swoim referacie „Navigating Tomorrow: How Maritime Training is Adapting to the Green Shipping Revolution” pokazał, jak system kształcenia dostosowuje się do statków zasilanych wodorem, amoniakiem, metanolem czy paliwami hybrydowymi. Słuchacze mogli przekonać się, że nowe programy szkoleniowe przygotowują załogi do obsługi nowoczesnych jednostek i wspierają rozwój zrównoważonego transportu morskiego [3].

Dr Treichel, zajmujący się dziedziną transformacji energetycznej w transporcie morskim, podkreślał znaczenie technologii niskoemisyjnych oraz potrzebę wczesnego budowania konsensusu w środowisku morskim, by osiągnąć cele zrównoważonego rozwoju. Jako dyrektor Studium prowadzi też prace nad nowym modulem „Green Maritime Transitions”, który integruje symulacje komputerowe z modelami oceny



ryzyka środowiskowego, w tym narzędziami opartymi na sztucznej inteligencji.

Całe spotkanie pokazało, że polska nauka morska nie tylko śledzi światowe trendy, ale aktywnie kształtuje przyszłość branży, łącząc naukową wiedzę z praktycznym zastosowaniem i troską o środowisko. Obydwa wystąpienia przedstawicieli Politechniki Morskiej w Szczecinie wpisywały się w szerszą debatę o ekologicznej eksploatacji statków, przygotowaniu załóg oraz zastosowaniu walidacji komputerowej w ochronie środowiska morskiego i ochronie ekosystemu morskiego. Eksperti z Politechniki Morskiej oraz Uniwersytetu Morskiego w Gdyni przedstawili nowe technologie i metodologie, które stanowią odpowiedź na wyzwania związane z regulacjami Międzynarodowej Organizacji Morskiej (IMO) dotyczącymi redukcji emisji gazów cieplarnianych oraz osiągnięcia neutralności klimatycznej do 2050 roku [1, 3].

W ramach badań prowadzonych na Politechnice Morskiej w Szczecinie od wielu lat rozwijane są nowoczesne systemy symulacji ruchu statków oraz analizy ryzyka nawigacyjnego, które znalazły już zastosowanie w praktyce morskiej. Obejmują one m.in. metody ilościowego szacowania poziomu bezpieczeństwa żegluga, symulacyjne techniki wyznaczania optymalnych parametrów dróg wodnych oraz statystyczne metody opracowywania wyników badań symulacyjnych. Rozwiązania te zostały wdrożone w wybranych portach morskich w Polsce, w tym w nowo powstającym porcie zewnętrznym w Świnoujściu [4]. Warto zaznaczyć, że dr Agnieszka Kalbarczyk-Jedynak jest współautorką analiz przemysłowych opracowanych dla portu w Świnoujściu oraz dla planowanych farm wiatrowych na Morzu Bałtyckim, co podkreśla praktyczny charakter badań prowadzonych w Politechnice Morskiej.

Konferencja „Jednym głosem dla morza” stanowiła nie tylko okazję do prezentacji wyników badań i osiągnięć naukowych, lecz także stworzyła przestrzeń do nawiązywania międzynarodowej współpracy [3]. . Polski Dzień Morza na Expo 2025 stanowił kompleksową prezentację polskiego do-

robbu naukowego, kulturalnego i artystycznego związanego z morzem [1, 3]. Obok konferencji naukowej w programie znalazły się warsztaty edukacyjne, wystawy fotograficzne projektu ECOMARINAS przygotowane przez Fundację MARE, instalacje artystyczne oraz koncert Chóru Politechniki Morskiej w Szczecinie, który zebrał oklaski na stojąco, bisując kilkakrotnie. Chór PM zaprezentował repertuar inspirowany tematyką morską, stając się muzyczną wizytówką Szczecina na arenie międzynarodowej [1, 6, 7]. Występy odbyły się zarówno w Pawilonie Polski, jak i w Festival Station, gdzie publiczność z różnych stron świata z entuzjazmem przyjęła różnorodny program — od kompozycji polskich twórców i utworów inspirowanych folklorem po znane przeboje muzyki rozrywkowej [7, 8].

Podczas konferencji wiele miejsca poświęcono znaczeniu Morza Bałtyckiego jako wspólnego dobra i przestrzeni do innowacji, ukazując potrzebę integracji działań w wymiarze zarówno regionalnym i globalnym. W szczególności zwrócono uwagę na rolę współpracy ponad granicami w sferze zarówno nauki, jak i w kwestiach administracyjnych oraz na poziomie organizacji społecznych. Wszyscy uczestnicy podkreślali konieczność transgranicznej wymiany wiedzy oraz zaangażowania środowisk naukowych, administracji publicznej i organizacji pozarządowych w działania na rzecz ochrony ekosystemów morskich [1, 3, 5].

Wydarzenie w Osace stworzyło okazję do wymiany doświadczeń, ukazując konieczność dialogu łączącego politykę z inicjatywami oddolnymi, środowisko akademickie z praktyką oraz strategię regionalne z globalnymi celami zrównoważonego rozwoju. Przyjęta podczas konferencji idea – że morze nie może przemawiać własnym głosem, dlatego to społeczności, instytucje i państwa powinny mówić jednym głosem w jego imieniu – stanowiła wspólny punkt odniesienia dla wszystkich uczestników debaty.

Źródła

- [1] Polski Dzień Morza - Expo.gov.pl, expo.gov.pl/wydarzenie/polski-dzien-morza/
- [2] Promocja polskiej gospodarki morskiej na EXPO Osaka 2025 www.gov.pl/web/infrastruktura/promocja-polskiej-gospodarki-morskiej-na-expo-osaka-2025
- [3] fundacjamare.pl/mare-na-expo-2025-w-osace/
- [4] Poprawa bezpieczeństwa na morzu i rozwój energetyki wiatrowej, pm.szczecin.pl/pl/uczelnia/aktualnosci/poprawa-bezpieczenstwa-na-morzu-i-rozwoj-energetyki-wiatrowej-nowe-projekty-na-akademii-morskiej-w-szczecinie/
- [5] MARE at EXPO 2025 in Osaka, fundacjamare.pl/en/mare-at-expo-2025-i-osaka/
- [6] Chór Politechniki Morskiej wystąpi w Osace z utworami o..., radioszczecin.pl/4,490360,chor-politechniki-morskiej-wystapi-w-osace-z-utw
- [7] Chór Politechniki Morskiej wystąpił na jednym z..., wiadomosci.szczecin.eu/artukul/kultura/chor-politechniki-morskiej-wystapil-na-jednym-z-najbardziej-prestizowych-wydarzen-na-swiecie
- [8] Chór Politechniki Morskiej wystąpił na jednym z..., wszczecin.pl/chor-politechniki-morskiej-wystapil-na-jednym-z-najbardziej-prestizowych-wydarzen-na-swiecie/51931

Tekst i zdjęcia: **Piotr Treichel**
Agnieszka Kalbarczyk-Jedynak

JANTAR UNITY OCHRZCZONY W SZCZECINIE

Prom Jantar Unity przyłynął do Szczecina na kilka dni przed uroczystością i zacumował przy Wałach Chrobrego, gdzie 17 stycznia 2026 roku odbył się jego uroczysty chrzest – pierwsza taka ceremonia w tym miejscu od dwóch dekad. Jednostka zbudowana w polskich stoczniach, która już we wtorek po wydarzeniu miała rozpocząć regularne rejsy na trasie Świnoujście–Trelleborg, od pierwszych chwil wzbudzała ogromne zainteresowanie mieszkańców, przyciągając spacerujących i miłośników żeglugi jeszcze przed oficjalnym odsłonięciem.



Fot.: Marcin Bielecki / PAP

Szczecin ponownie stał się centrum polskiej żeglugi, kiedy tłumy mieszkańców zgromadziły się na Wałach Chrobrego, aby obserwować chrzest Jantar Unity — jednej z najnowocześniejszych jednostek pływających po Bałtyku. W ciągu zaledwie kilku godzin w dniu otwartym ponad 5 tysięcy osób zwiedziło pokład nowego promu, co potwierdziło ogromną skalę zainteresowania.

Wydarzenie rozpoczęło się oficjalnie o godzinie 14:30, a pół godziny później matka chrzestna, Miłoslawa Błaszyk-Zjawińska, dyrektor Pionu Zarządzania w PŻM w Szczecinie nadała jednostce imię, rozbijając o burtę tradycyjną butelkę szampana. Organizatorzy podkreślali znaczenie tego momentu. Wiceminister infrastruktury Arkadiusz Marchewka mówił: „To wielki dzień dla gospodarki morskiej, bo projekt budowy nowych promów udało się sfinalizować mimo ogromnych trudności. Jeszcze dwa lata temu ten projekt tonął w długach”.

Po zachodzie słońca uroczystość zyskała spektakularną oprawę. Mapping, światła i lasery wyświetlane na burcie statku stworzyły widowisko opowiadające historię floty Unity Line i jej znaczenia dla polskiej żeglugi. Uczestnicy podziwiali pokaz, a przedstawiciele Unity Line podkreślali symbolikę wydarzenia. Paweł Pluto-Prądyński, dyrektor Unity Line Polska, wyjaśniał: „Ekonomia tego promu jest przełomowa – przy podobnych kosztach eksploatacji zabierze dwa razy więcej ciężarówek niż poprzednie jednostki. To zupełnie nowy poziom dla naszej floty”. Wały Chrobrego zamieniły się na kilkadziesiąt minut w plenerową scenę, a świadkowie

zgodnie podkreślali, że był to jeden z najbardziej zachwycających pokazów multimedialnych ostatnich lat.

Sam Jantar Unity imponuje parametrami technicznymi – prawie 200 metrów długości, 32 metry szerokości, możliwość przewozu 400 pasażerów i ponad 200 ciężarówek, a do tego napęd hybrydowy oparty na LNG i systemach bateryjnych. Podczas rozmów branżowych, w ramach wcześniejszych spotkań dotyczących floty, przedstawiciele Polskiej Żeglugi Bałtyckiej wskazywali na konieczność odnowienia jednostek. Prezes PŻB, Piotr Redmerski, przypominał: „Nowa spółka będzie potrzebowała jeszcze sześciu nowych promów, bo musimy w końcu wymienić te, które służą od lat. Nowe jednostki to konieczność – zmieniają się nie tylko potrzeby rynku, ale i wymogi ekologiczne”.

Wiceminister Marchewka podczas samego chrztu odniósł się również do historii projektu, mówiąc: „Kiedy przejmowałem stery w gospodarce morskiej, ten projekt był na granicy upadku. Dziś widzimy jego owoce — prawdziwe, pływające jednostki, nie symboliczne stępki”. Pokazał przy tym słynny młotek z 2017 roku, symbol tamtego, niesfinalizowanego przedsięwzięcia.

Uroczystość chrztu Jantar Unity stała się ważnym symbolem odbudowy polskiej floty promowej i aspiracji Szczecina jako ośrodka nowoczesnej żeglugi. Dzięki efektownej oprawie, dużej frekwencji i zaangażowaniu przedstawicieli branży, dzień ten zapisze się w historii miasta jako powrót do tradycji morskiej świętowanej z rozmachem i z dumą.

Red.

CEREMONIA PEŁNA EMOCJI KOMPANIA HONOROWA DZIĘKUJE SWOJEMU DOWÓDCY ZA TRZY DEKADY SŁUŻBY

U schyłku 2025 roku w Sali Senatu Politechniki Morskiej odbyła się uroczystość poświęcona wieloletniemu dowódcy Kompanii Honorowej, st. chor. sztab. rez. Andrzejowi Krysiakowi. Przez blisko trzy dekady był On nie tylko przełożonym, ale również mentorem i przewodnikiem dla kolejnych pokoleń studentów, kształtując ich postawy i wartości.



W wydarzeniu uczestniczyli studenci Kompanii Honorowej, przedstawiciele władz uczelni oraz środowisk morskich. Obecni byli m.in. prorektor ds. studenckich Agnieszka Deja, prorektor ds. nauki Artur Bejger, dziekani wydziałów: Informatyki i Telekomunikacji, Nawigacyjnego oraz Geoinżynierii i Ochrony Środowiska – Zbigniew Pietrzykowski, Paweł Zalewski i Witold Kazimierski. W uroczystości wzięli udział także kanclerz Andrzej Durajczyk, prodziekan ds. kształcenia Tomasz Dudek oraz przedstawiciele klubów kapitańskich – Włodzimierz Grycner i Tomasz Włoch. Nie zabrakło osób, które pracowały razem z Andrzejem Krysiakiem, a muzyczną oprawę zapewnił tamburmajor z Orkiestry Wojskowej w Świnoujściu.

Podczas ceremonii padły słowa pełne uznania i wdzięczności. W imieniu studentów przemówił Paul Żukowski, podkreślając, że dowódca był dla nich kimś znacznie więcej niż przełożonym – człowiekiem, który inspirował do życia w zgodzie z zasadami honoru i zawsze wyciągał pomocną dłoń. Wzruszającym momentem było wręczenie specjalnie przygotowanej ceremonialnej szabli, symbolizującej lata poświęceń, zaangażowania i pasji.

Po ponad trzydziestu latach służby w Kompanii Honorowej Politechniki Morskiej st. chor. sztab. rez. Andrzej Krysiak przechodzi na emeryturę. Jego nazwisko na stałe zapisało się w historii uczelni, a wychowankowie wspominają Go jako dowódcę, który nie tylko wymagał, ale przede wszystkim inspirował. Spotkaliśmy się, aby porozmawiać o Jego drodze zawodowej, wartościach, które przekazywał studentom, oraz o planach na przyszłość.

Andrzej Krysiak, przechodząc na emeryturę, dziękował wszystkim za wspólnie spędzone lata i podkreślił, że choć formalnie kończy służbę, pozostanie blisko swoich wychowanków. Uroczystość była pełna emocji, wspomnień i nadziei na dalsze pielęgnowanie tradycji Kompanii Honorowej.

Ponad trzy dekady służby Andrzeja Krysiaka to historia oddania, inspirującego przywództwa i budowania więzi, które na zawsze pozostaną w pamięci społeczności Politechniki Morskiej w Szczecinie.

Jakie emocje towarzyszyły Panu podczas uroczystości pożegnalnej na Politechnice Morskiej?

W takich chwilach trudno jest szybko zebrać myśli i zamienić je w słowa tym bardziej, że organizacja spotkania była utrzymana w tajemnicy, więc dodatkowo emocje zadziały i lezka krążyła w oku, prawie trzy dekady pracy z kompanią pozostaną na trwałe w mojej pamięci.

Cofnijmy się do początków – jak trafił Pan do Kompanii Honorowej i co skłoniło Pana do podjęcia tej roli?

Kompanię przejąłem decyzją przełożonych Studium Wojskowego WSM od kolegi, który zakończył służbę w Studium, aby wykonywać inne obowiązki w uczelni. W związku z tym,



że w przeszłości sam uczestniczyłem w pocztach sztandarowych i szkoliłem żołnierzy do takich czynności, było to dla mnie bezproblemowe zajęcie.

Jak przez lata zmieniała się Kompania Honorowa i jej znaczenie w życiu uczelni?

Kompania zmieniała się tak jak i struktura uczelni, ale patrząc z perspektywy czasu, trzeba było wszystko płynnie dostosowywać do potrzeb i wymagań, jakie stawiały władze uczelni.

Czy jest jakiś moment, który szczególnie zapadł Panu w pamięć podczas służby?

Takim momentem, który będę pamiętał zawsze, był nabór do kompanii w 2011 roku. Zgłosiło się wtedy ok. 150 osób i miałem ten pozytywny dylemat, ale też i targały emocje, ponieważ mogłem wybrać i zostawić po cyklu wstępnych szko-



leń mniej niż połowę kandydatów. To był ewenement, który nigdy więcej się nie powtórzył.

Jakie wartości starał się Pan przekazywać studentom i młodym członkom Kompanii?

Przede wszystkim odpowiedzialność i obowiązkowość, zwłaszcza że od roku 2010 Kompania zaczęła funkcjonować na zasadach zajęć nieobowiązkowych. Mimo dużego obciążenia zajęciami trzeba przekonać studentów, że warto uczestniczyć w tym projekcie i uświadomić im zaszczyt reprezentowania i promowania uczelni.

W przemówieniach często podkreślano, że był Pan nie tylko dowódcą, ale też mentorem. Jak Pan postrzega tę rolę?

Te słowa studentów są czymś wyjątkowym, ponieważ mogą przypuszczać, że zajęcia i wystąpienia reprezentacyjne miały znaczenie emocjonalne i były efektem odpowiedniego zaangażowania. Każda nawet najmniejsza grupa osób w początkowej fazie rozpoznania jest dla nas delikatną materią

w sensie mentalnym czy dydaktycznym. Ogrom pracy zespołowej, która przekona kandydatów, że podjęli właściwą decyzję bycia w Kompanii, jest sukcesem. Stąd może to określenie, dla mnie bardzo miłe i wyróżniające.

Jak wyglądała współpraca z władzami uczelni i środowiskiem morskim przez te lata?

Patrząc z perspektywy tych wszystkich lat, nie pamiętam, abym miał jakiegokolwiek problemy organizacyjne w funkcjonowaniu pododdziału, wręcz przeciwnie, władze uczelni, społeczność dydaktyczna, administracyjna oraz pozostałe środowisko morskie zawsze były gotowe do wsparcia, co się przekładało na wzorową współpracę.

Czy są jakieś trudności, które trzeba było pokonać, aby utrzymać wysoki poziom reprezentacyjny Kompanii?

Nigdy nie jest za słodko, są i będą różnego rodzaju trudności, ale mimo wszystko udawało nam się wychodzić obronną ręką i cokolwiek by się nie działo, wykonywaliśmy nasze obowiązki zgodnie z oczekiwaniami. W takich sytuacjach zawsze



mieliśmy wyjątkową satysfakcję, co starałem się podkreślać w rozmowach ze studentami, że właśnie wtedy widać jacy jesteście i po co jesteście. Treningi, dużo indywidualnych dyskusji, spotkania integracyjne i wpleciony w to wszystko dobry humor zawsze przynosiły spodziewany efekt.

Jakie znaczenie mają dla Pana tradycje wojskowe w kontekście wychowania młodych ludzi?

Tradycje wojskowe zawsze pomagają. Mamy bardzo bogatą historię wojskowości i trzeba umiejętnie z niej korzystać, zwłaszcza teraz kiedy pododdział ma strukturę międzynarodową. Wojsko zawsze budziło u młodych ludzi wyobraźnię i ciekawość, co spowodowało, że niektórzy członkowie Kompanii uczęszczają na szkolenia wojskowe i być może wiążą przyszłość ze służbami mundurowymi.

Jakie są Pana plany na czas po zakończeniu służby? Czy nadal będzie Pan związany z uczelnią i Kompanią Honorową?

Wykonywałem różne obowiązki w uczelni przez 31 lat. To był bardzo dobry czas w pięknym miejscu z wyjątkowym

zespołem akademickim, więc niemożliwe jest gwałtowne usunięcie się na bok od tego życia (śmiech). W miarę możliwości jestem do dyspozycji.

Jak chciałby Pan, aby zapamiętano Pana pracę i wkład w rozwój Kompanii?

Myszę, że przez te wszystkie lata, setki różnego rodzaju uroczystości (również z udziałem najwyższych władz państwowych) w naszej uczelni, w naszym i innych miastach kraju i poza nim, Kompania Honorowa Politechniki Morskiej zawsze dumnie, godnie i wyraziście reprezentowała uczelnię i miasto Szczecin, co wielokrotnie było podkreślane bardzo pozytywnymi opiniami wielu ludzi i różnych środowisk związanych i nie związanych ze szkolnictwem wyższym. Zawsze jesteśmy w gotowości, nawet gdy sytuacje były dynamiczne i trzeba było podejmować błyskawiczne decyzje, wychodziliśmy z tarczą. Tego z całego serca życzę Kompanii na przyszłość i zawsze będę Ją wspierał.

Ze st. chor. sztab. rez. **Andrzejem Krysiakiem**
rozmawiała **Paulina Mańkowska**

NIEUDANE PRÓBY PRYWATYZACJI POLSKIEJ ŻEGLUGI PROMOWEJ

W ciągu pięćdziesięciu lat działalności armatora promowego Polskiej Żeglugi Bałtyckiej miały miejsce liczne zdarzenia i procesy decyzyjne, które w istotny sposób wpływały na losy firmy, m.in. globalne kryzysy ekonomiczne, wprowadzenie stanu wojennego w Polsce, pandemia Covid-19, wojna Rosji z Ukrainą czy nieefektywna, wręcz nieracjonalna konkurencja wewnętrzna pomiędzy polskimi armatorami promowymi PŻB i PŻM. Ale były też kilkakrotne próby zmiany struktury przedsiębiorstwa / spółki, szczególnie poprzez wdrożenie procesu prywatyzacji. Artykuł przedstawia kolejne, nieudane fazy procesu prywatyzacji Polskiej Żeglugi Bałtyckiej oraz aktualny stan organizacyjny polskiej żeglugi promowej po powołaniu nowej spółki POLSCA Baltic Ferries jako aliansu operacyjnego.



Fot.: PAP

Na początku lat dziewięćdziesiątych XX wieku branża żeglugi promowej w Europie przeszła bardzo intensywną restrukturyzację. W wielu państwach, szczególnie w Skandynawii, Niemczech i Wielkiej Brytanii doszło do konsolidacji i prywatyzacji dawnych armatorów państwowych. W Polsce za formalny początek prywatyzacji uznaje się 1 sierpień 1990 roku, kiedy weszła w życie Ustawa z 13 lipca 1990 roku o prywatyzacji przedsiębiorstw państwowych [1]. To właśnie wtedy państwowe przedsiębiorstwa mogły zostać przekształcone w spółki i sprzedane inwestorom [2]. Proces prywatyzowania dotyczył również branży transportu morskiego. Wynikało to z potrzeby kapitału inwestycyjnego (statki, terminale, technologia), dążenia do zwiększenia efektywności operacyjnej, presji konkurencyjnej na rynku przewozów morskich, wymogów polityki Unii Europejskiej (liberalizacja transportu

i port service) oraz ograniczeń finansowych przedsiębiorstw, które miały kłopoty z utrzymaniem flot i portów. W Polsce również podjęto próby prywatyzacji armatorów, m.in. w 1990 roku rozpoczęto przygotowania do restrukturyzacji i prywatyzacji Polskiej Żeglugi Bałtyckiej. Rozważano kilka form prywatyzacji: prywatyzację kapitałową (sprzedaż pakietu mniejszościowego lub większościowego, wejście inwestora branżowego (armator, operator terminalowy) lub finansowego (fundusz), prywatyzację operacyjną (przekazanie promów lub terminali w zarządzanie prywatnym operatorom, outsourcing usług portowych, agencyjnych, logistycznych), prywatyzacja poprzez aliansy i joint ventures (umożliwia dostęp do floty bez pełnej sprzedaży majątku państwowego) [3]. Kluczowe etapy pełnego procesu prywatyzacyjnego w PŻB przedstawia tabela 1.

Tab. 1. Kluczowe etapy procesu prywatyzacyjnego w PŻB

Etap	Lata	Fakty, decyzje	Efekt
I	1997–2000	PŻB funkcjonuje jako przedsiębiorstwo państwowe. Ministerstwo Transportu i Przekształceń Własnościowych analizuje możliwość przekształcenia armatora promowego w spółkę. Jest to jedna z pierwszych koncepcji, aby Rząd RP rozważył sprzedaż większościowego pakietu udziałów. W 1997 powstaje Ministerstwo Skarbu Państwa. W 1998 roku PŻB zostaje formalnie wpisana na listę firm przewidzianych do komercjalizacji i prywatyzacji. MSP analizuje możliwość pozyskania inwestora branżowego ze Skandynawii i Niemiec. Prace analityczne i wstępne rozmowy z potencjalnymi inwestorami. Audyt majątku i stanu floty oraz ocena zadłużenia. Stwierdzono słabą sytuację finansową firmy oraz starzejącą się flotę promową.	Brak zainteresowania ze strony inwestorów branżowych, proponowanych przez Skarb Państwa. Silny opór związków zawodowych obawiających się zwolnień pracowników. Prywatyzacja PŻB zostaje „zamrożona”. Brakuje jednolitej strategii dla sektora morskiego.
II	2001–2002	W ramach szerokich planów prywatyzacji przedsiębiorstw transportowych Rząd RP przygotował analizę sektorową i dopuścił możliwość wejścia inwestora zagranicznego. Rząd rozważał wprowadzenie PŻB na giełdę. Przedsiębiorstwo państwowe PŻB zostaje przekształcone formalnie w spółkę PŻB S.A. Stanowi to etap przygotowawczy do przyszłej prywatyzacji.	Duży opór związków zawodowych oraz brak decyzji politycznych. Brak inwestorów – wstrzymanie prywatyzacji.
III	2004–2008	Wejście Polski do Unii Europejskiej. Konieczność modernizacji floty promowej. Zaczęto poważnie rozważać sprzedaż pakietu kontrolnego. Poważnymi inwestorami byli operatorzy promowi z Europy Północnej. W 2006 roku PŻB ponownie trafia na listę spółek przewidzianych do prywatyzacji. W 2007 roku pojawiają się zapowiedzi poszukiwania inwestora strategicznego. Trwa analiza majątku PŻB.	Brak ostatecznej zgody rządu. Obawa o utratę kontroli nad polskim rynkiem promowym. Z powodu dekoniunktury na rynku żeglugowym nikt nie jest zainteresowany zakupem. MSP wycofuje się z planów prywatyzacyjnych.
IV	2009–2010	Globalny kryzys finansowy. PŻB notowała straty. Ministerstwo Skarbu Państwa ogłasza oficjalny zamiar prywatyzacji PŻB. Przygotowano dokumentację, rozpoczęto wstępne rozmowy. MSP rozważa opcję wspólnej sprzedaży PŻB i PŻM, po wcześniejszej konsolidacji polskich armatorów promowych.	Kryzys finansowy zniechęcił branżę promową do zakupów; proces wygaszono.
V	2011–2014	Najbardziej zaawansowana, najbliższa realizacji próba prywatyzacji. MSP ogłosiło formalny proces sprzedaży 100% udziałów PŻB. Zgłosili się poważni inwestorzy, m.in. Stena Line, DFDS, fundusze inwestycyjne. Przeprowadzono due diligence i wyceny. Spółka odnotowuje straty. Brak realnego postępu w procesie prywatyzacji. Oferta DFDS zakończona niepowodzeniem. W 2013 roku formalne wznowienie analiz prywatyzacyjnych. MSP rozważa sprzedaż udziałów lub połączenie z innym podmiotem (Unity Line). Oferowano sprzedaż pakietu 91,64% akcji spółki [4].	Rząd RP wycofał się z powodu presji społecznej. Sprzeciw związków zawodowych oraz ryzyko przejęcia linii przez zagranicznych operatorów.
VI	2015–2023	Rząd RP badał możliwość prywatyzacji, sprzedaży poszczególnych tras promowych, włączenia PŻB do PŻM (proces został formalnie przedstawiony jako „restrukturyzacja właścicielska”) przy współpracy z Agencją Rozwoju Przemysłu (ARP). W 2015–2016 Rząd RP całkowicie odrzuca możliwość prywatyzacji PŻB. 1 czerwca 2015 roku – dzień decyzji o odstąpieniu od sprzedaży PŻB S.A. [5]. W latach 2019–2023 brak zgody na prywatyzację: kierunek polityki państwa zakładał utrzymanie kontroli w sektorze morskim, pojawiły się mieszane modele własności, ale nie zostały wdrożone.	Odstąpienie od pełnej prywatyzacji. PŻB została dokapitalizowana i podporządkowana PFR. Ostatecznie rząd odszedł od modelu prywatyzacji i przeszedł do formuły kapitalizacji państwowej, budowy nowej floty promowej. Ogłoszono strategię odbudowy polskiej żeglugi, w tym promowej.

Wszystkie ww. próby miały wspólne cechy: trudna sytuacja finansowa spółki, zainteresowanie zagranicznych operatorów promowych, sprzeciw związków zawodowych, władz samorządowych oraz lokalnego środowiska, brak decyzji politycznej o sprzedaży firmy. W efekcie Polska Żegluga Bałtycka nigdy nie została sprywatyzowana.

Podmiotami, które najbardziej były zainteresowane prywatyzacją PŻB, były: duński DFDS A/S, niemiecki TT-Line, Finnlines Oyj, Żegluga Polska, Bałtyckie Konsorcjum Inwestycyjne, Swedish House Sp. z o.o. i konsorcjum Scandlines [6].

Za główne przyczyny niepowodzenia procesu prywatyzacji w Polskiej Żegludze Bałtyckiej uważa się: znaczenie strategiczne portów Świnoujście i Gdańsk oraz transportu promowego dla bezpieczeństwa państwa, obawy o likwidację nierentownych, ale ważnych społecznie połączeń Świnoujście–Ystad i Gdańsk–Nynäshamn, sprzeciw załóg i związków zawodowych, kondycja finansowa spółki, utrudniająca przyciągnięcie inwestorów, zmiany polityczne uniemożliwiające kontynuację programów rządowych, preferowanie modelu kontroli państwowej w sektorze morskim [7]. Załogi PŻB były bardzo związane ze statusem przedsiębiorstwa państwowego. Szczególnie w zakresie obaw przed redukcją zatrudnienia i zmian warunków pracy. Ponadto nie było zgody co

do modelu prywatyzacji PŻB – czy spółka ma być sprzedana, skonsolidowana czy przekształcona.

Celem prywatyzacji miało być wzmocnienie kapitałowe spółki, zwiększenie efektywności działania, poprawa kondycji finansowej i możliwość dalszego rozwoju firmy. PŻB pozostała własnością Skarbu Państwa. W ostatnich latach spółka skupia się na restrukturyzacji, modernizacji floty promowej i współpracy z innymi polskimi armatorami promowymi, m.in. w ramach nowej spółki POLSCA Baltic Ferries, zamiast sprzedaży akcji [8].

Czy prywatyzacja Polskiej Żeglugi Bałtyckiej miała sens? Wydaje się, że prywatyzacja PŻB mogła mieć sens z punktu widzenia efektywności operacyjnej i pozyskania kapitału na modernizację floty promowej, ale ekonomia opłacalności zależała od warunków transakcji: cen, zapewnienia dostępu do tras, skali restrukturyzacji kosztów (zwłaszcza zatrudnienia) i stanu rynku promowego. W realnych warunkach rynkowych (mała atrakcyjność, potrzeba dużych nakładów inwestycyjnych, presja związków zawodowych, zmienność polityczna) korzyści z prywatyzacji nie były oczywiste i trudne do zrealizowania. Poniżej przedstawiono porównanie dodatnich i ujemnych aspektów prywatyzacji Polskiej Żeglugi Bałtyckiej tabela 2.

Tab. 2. Porównanie aspektów prywatyzacji Polskiej Żeglugi Bałtyckiej

Główne koszty i przeciwwskazania	1. Wysokie nakłady inwestycyjne wymagane przed lub po transakcji, co obniża rentowność transakcji. 2. Ryzyko utraty miejsc pracy – silne związki zawodowe i lokalne interesy podważają sens transakcji, co zwiększa koszty restrukturyzacji. 3. Niska atrakcyjność rynkowa w niektórych okresach. Sezonowość zniechęca inwestorów. 4. Koszty transakcyjne i polityczne – długi proces negocjacji, możliwość sporów sądowych.
Warunki sensowności ekonomicznej prywatyzacji	1. Realistyczna wycena odpowiadająca oczekiwaniom sprzedającego i nabywcy. 2. Zabezpieczenia socjalne – przekwalifikowania, aby zmniejszyć opór społeczny i ryzyko strajków. 3. Gwarancje operacyjne – umowy koncesyjne, zabezpieczenia obsługi strategicznych tras. 4. Wybór inwestora branżowego z doświadczeniem w regionie bałtyckim, posiadającego korzystne zasoby: promy, sieć, know-how.
Alternatywy i kompromisy	1. Sprzedaż strategiczna z warunkami – conditioned sale; sprzedaż większości przy jednoczesnym obowiązku modernizacji floty w określonym terminie, kary, bonusy za wykonanie. 2. Wejście miejscowego inwestora i dźwignia finansowa. 3. Koncepcja PPP – koncesje na obsługę tras; państwo zleca obsługę tras na warunkach koncesji finansując część modernizacji. 4. Konsolidacja krajowych armatorów przed prywatyzacją: połączenie aktywów PŻB z innymi podmiotami (skalowanie), aby zwiększyć atrakcyjność dla inwestora. 5. Pozostawienie własności państwowej oraz celowe dotacje – kosztowa opcja budżetowa.
Ocena ryzyka i wrażliwości	1. Inwestor żąda zbyt niskiej ceny, oczekuje zwolnień natychmiast. 2. Koszty modernizacji przewyższają zdolność inwestora do generowania zwrotu. 3. Największa korzyść: inwestor branżowy wchodzi z realnymi środkami na modernizację, długoterminowym planem operacyjnym, co poprawi rentowność i trwale wzmocni konkurencyjność.



Fot.: Ministerstwo Infrastruktury

KONCEPCJA ALIANSU OPERACYJNEGO ŻEGLUGI PROMOWEJ

Aliens operacyjny polega na połączeniu potencjału głównych polskich przewoźników promowych: Polskiej Żeglugi Bałtyckiej (Polferries) i Polskiej Żeglugi Morskiej (spółki zależne: Unity Line i EuroAfrica Shipping Line). Głównym celem tego projektu jest przeciwstawienie się rosnącej konkurencji na Morzu Bałtyckim, synergia w zakresie eksploatacji, marketingu, logistyki, inwestycji i zakupów taboru promowego przy jednoczesnym zachowaniu odrębności prawnej obu firm.

W maju 2025 roku trzy firmy: PŻB, Unity Line (PŻM) i EuroAfrica Shipping Line (PŻM) zadeklarowały współpracę i powołanie wspólnej marki/spółki pod nazwą POLSCA Baltic Ferries. 16 maja 2025 roku podczas Międzynarodowego Kongresu Morskiego w Szczecinie nastąpiło oficjalne ogłoszenie powstania spółki POLSCA Baltic Ferries przez Wiceministra Infrastruktury Arkadiusza Marchewkę [9]. List intencyjny podpisali liderzy firm założycieli: Piotr Redmerski – prezes PŻB S.A., Dariusz Doscocz – przedstawiciel PŻM i Jacek Wiśniewski – przedstawiciel EuroAfrica SL. W drugiej połowie 2025 roku planowano rozpoczęcie działalności operacyjnej marki POLSCA oraz integrację floty i start usług pod nowym szyldem. Na przełomie sierpnia i września 2025 roku miała miejsce prezentacja i rozpoczęcie prób morskich pierwszego promu w barwach POLSCA Baltic Ferries – JAN-TAR UNITY, zbudowanego w Gdańskiej Stoczni Remontowej. Prom ma parametry: długość 195,6 m, szerokość 32 m i linię ładunkową 4100 m. Spółka po zarejestrowaniu ma mieć siedzibę w Świnoujściu. Rada Nadzorcza spółki ma być złożona z przedstawicieli trzech akcjonariuszy. Na starcie spółka będzie dysponować dziesięcioma promami, ale planowany jest rozwój floty i siatki połączeń. Nowy alians operacyjny ma skonsolidować polską ofertę przewozową (bilety, rezerwacje,

marketing), ujednolicić standard obsługi pasażerów i przewozów frachtu, umożliwić wspólne planowanie rozkładów i konsolidację jednostek na trasach, poprawić wykorzystanie floty i infrastruktury portowej oraz będzie stanowić wspólną platformę ekspansji zagranicznej [9].

Można wyróżnić kilka celów nadrzędnych w tej koncepcji: operacyjny (wspólne zarządzanie flotą, optymalizacja rozkładów i kosztów), finansowy (lepszą zdolność kredytowa i inwestycyjna, większa skala zamierzeń w zakresie nowych promów), marketingowy (jednolity wizerunek polskiej floty promowej na Bałtyku), strategiczny (zwiększenie udziału w rynku na Bałtyku Południowym z ok. 10% do 30% w ciągu 5 lat), technologiczny (wspólne inwestycje w jednostki LNG (dual fuel) zeroemisyjne, rynkowy (zakończenie nieefektywnej konkurencji polsko-polskiej na Bałtyku).

Alians nie oznacza fuzji firm, lecz będzie początkiem wspólnego planowania siatki połączeń, wspólnego systemu sprzedaży biletów, wspólnego działania marketingowego, integracji części zaplecza serwisowego i logistycznego, wspólnych zamówień na nowe promy. Korzyści takiego przedsięwzięcia należy oczekiwać we wzmocnieniu pozycji konkurencyjnej wobec operatorów skansynawskich i niemieckich, oszczędności operacyjnych (efekt skali w zaopatrzeniu, serwisie, marketingu), lepszej koordynacji tras, większej rozpoznawalności wspólnej marki POLSCA Baltic Ferries.

Obok wyzwań trzeba zasygnalizować również pewne ryzyka tego przedsięwzięcia: trudności w pogodzeniu interesów PŻB i PŻM (różne struktury właścicielskie i systemy organizacyjne, konieczność wypracowania neutralnego modelu zarządzania aliansem, potrzeba dużych inwestycji w nowe promy i systemy IT, możliwe opóźnienia regulacyjne – zatwierdzenia ministerialne, pomoc publiczna). Główne założenia aliansu operacyjnego PŻB–PŻM w sektorze żeglugi promowej zawarto w tabeli 3.

Tab. 3. Główne założenia aliansu operacyjnego PŻB–PŻM w sektorze żeglugi promowej

Lp.	Elementy projektu	Opis
1.	Kontekst powstania aliansu	1. Rosnąca konkurencja na Bałtyku – Od początku XXI w. polscy armatorzy promowi zaczęli tracić udział na rynku bałtyckim na rzecz dużych, dobrze finansowanych operatorów zagranicznych TT-Line, Stena Line, DFDS. Konkutowanie z nimi wymagało konsolidacji potencjału i floty. 2. Wyzwania finansowe polskich przewoźników – PŻB borykało się z przestarzałą flotą, rosnącymi kosztami paliwa i obsługi, trudnościami w pozyskaniu kapitału na modernizację, presją na poprawę rentowności po pandemii Covid'19. 3. Zmiany regulacyjne Unii Europejskiej – Nowe normy środowiskowe, np. SECA od 2025 r., zwiększały koszty i wymusiły bardziej energooszczędne operacje, co sprzyjało współpracy zamiast polsko-polskiej rywalizacji.
2.	Idea aliansu operacyjnego POLSCA Baltic Ferries	Alians ma być odpowiedzią na wyzwania, platformą, która będzie łączyć: wspólne zarządzanie wybranymi liniami, skoordynowaną polityką cenową, wspólne zakupy paliwa, części, usług, współdzielną flotę i infrastrukturę portową, wspólne kampanie marketingowe pod jedną marką. Alians nie jest fuzją, lecz formą operacyjnej współpracy.
3.	Cele powołania spółki POLSCA Baltic Ferries	1. Wzmocnienie pozycji polskich przewoźników promowych na Bałtyku. 2. Zwiększenie efektywności operacyjnej dzięki skali działania. 3. Ułatwienie inwestycji we flotę, nowe promy LNG lub hybrydowe. 4. Eliminacja kanibalizacji rynku, zanik konkurencji wewnętrznej. 5. Poprawa spójności oferty dla pasażerów i przewoźników cargo.
4.	Etapy powstania aliansu PBF	1. Diagnoza rynku i potrzeba konsolidacji – armatorzy zidentyfikowali potrzeby i ograniczenia działań w pojedynkę. 2. Wstępne porozumienie; negocjacje w zakresie: współpracy, podziału przychodów, wspólnych standardów operacyjnych. 3. Utworzenie jednej marki POLSCA Baltic Ferries, która będzie działać jak parasol marketingowy: promy mogą zachować barwy macierzyste armatora lub być przemalowane jednolicie. 4. Integracja operacyjna: wspólne rozkłady rejsów, ujednolicenie systemów rezerwacyjnych, wzajemne uznawanie biletów, optymalizacja wykorzystania promów na poszczególnych trasach.
5.	Rozwój floty promowej	Alians staje się podstawą do modernizacji floty, wspólnych zakupów promów, współpracy z polskimi stoczniami.
6.	Znaczenie powstania aliansu PBF	1. Dla rynku: wzmocnienie polskiej żeglugi promowej, stabilizacja cen, lepsza konkurencja z DFDS i Stena Line. 2. Dla pasażerów: lepsza jakość usług, wspólne standardy, większa dostępność tras i częstotliwość rejsów. 3. Dla państwa: wzrost bezpieczeństwa transportowego, większa stabilność gospodarcza i logistyczna, możliwość rozwoju polskiego przemysłu stocznioowego.

Edward Wiśniewski

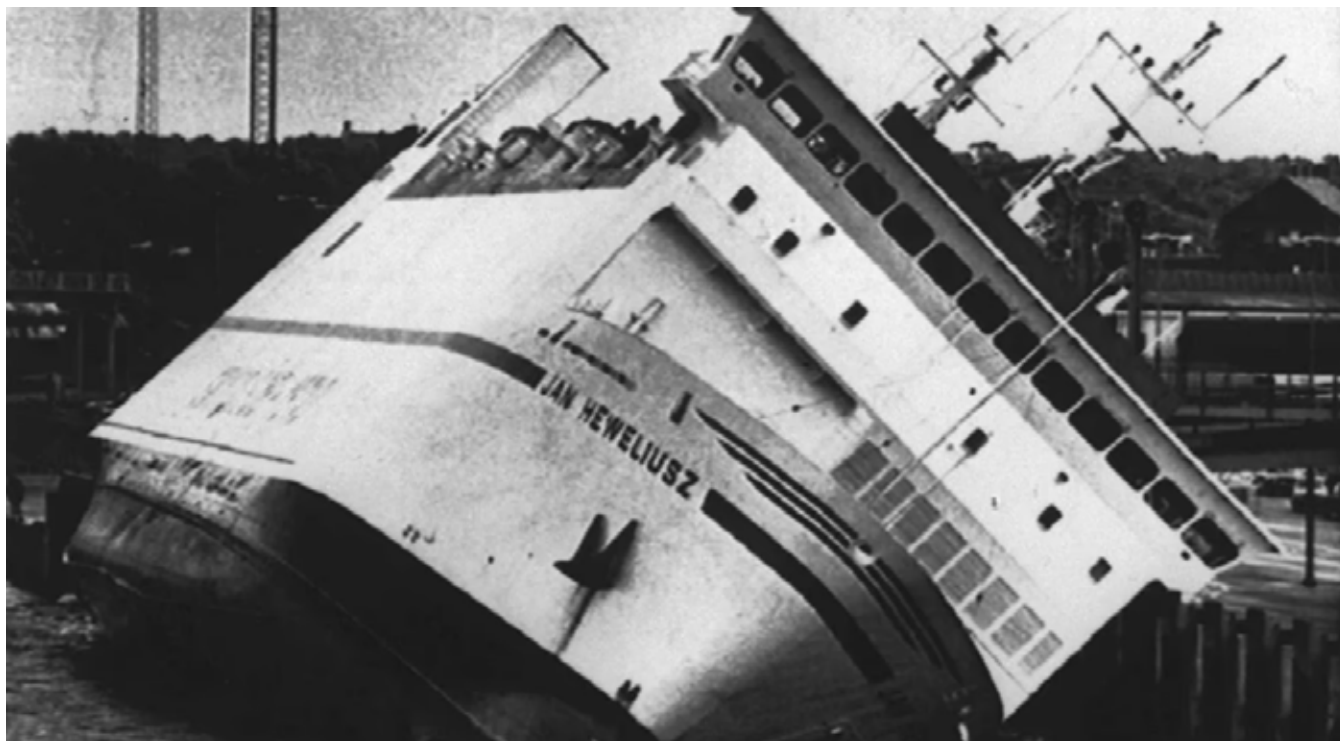
Literatura

1. Ustawa z dnia 13 lipca 1990 r. o prywatyzacji przedsiębiorstw państwowych, DzU z 1990, nr 51, poz. 298.
2. Bałowski M., Prywatyzacja przedsiębiorstw państwowych: przebieg i ocena, Wydawnictwo Naukowe PWN, Warszawa 1998.
3. Kwaśniewski J. (red.), Vademecum prywatyzacji, Poltext, Warszawa 1991.
4. PŻB znów do prywatyzacji, Portal Morski, 25.10.2012.
5. Polska Żegluga Bałtycka – przerwanie procesu prywatyzacji, Portal Morski, 2.06.2015.
6. Wiśniewski E., Monografia Polskiej Żeglugi Bałtyckiej, Kamera, Kołobrzeg 2021.
7. Prywatyzacja PŻB pod znakiem zapytania, Money.pl, 29.01.2015.
8. POLSCA Baltic Ferries – nowy rozdział w polskiej żegludze promowej na Bałtyku, Portal Stocznioowy, 20.05.2025.
9. POLSCA Baltic Ferries – konsolidacja kluczowych podmiotów polskiej żeglugi promowej, 27.05.2025.

GDY STATECZNOŚĆ ZAWIODŁA...

WYKŁAD PROF. ZBIGNIEWA SZOZDY O ZATONIĘCIU HEWELIUSZA

W styczniu 2026 roku minęły trzydzieści trzy lata od katastrofy promu m/f Jan Heweliusz, jednego z najtragiczniejszych wydarzeń w historii polskiej żeglugi w czasie pokoju. Noc z 13 na 14 stycznia 1993 roku na Bałtyku była gwałtowna, sztorm osiągał siłę nawet 12 stopni w skali Beauforta, a mimo to statek wypłynął ze Świnoujścia w kierunku Ystad.



Nadmierny przechył promu m/f Jan Heweliusz podczas postoju w porcie Ystad (fot.: archiwum PAP)

Prom już wcześniej miał opinię jednostki problematycznej – przez lata notowano jego słabą stateczność, liczne awarie i poważne wypadki, w tym pożar oraz przewrócenia się w porcie. Na krótko przed feralnym rejsem w Ystad doszło do wgniecenia furty rufowej po uderzeniu o nabrzeże, a uszkodzenie naprawiano doraźnie bez remontu stocznioowego, co do dziś budzi kontrowersje dotyczące decyzji armatora i nadzoru technicznego.

Rejs, który miał być rutynową przeprawą, w krótkim czasie zamienił się w dramat. Wczesnym rankiem prom zaczął coraz bardziej się przechylać, a fale przesuwwały ciężkie pojazdy na pokładzie, co tylko potęgowało niestabilność jednostki. O godzinie 05:12 statek przewrócił się do góry dnem, a z 64 osób na pokładzie przeżyło zaledwie dziewięć – wszyscy byli członkami załogi. Większość pasażerów i pozostałych marynarzy nie miała szans opuścić kabin. Relacje ocalałych pozwalają zrozumieć, jak dramatyczne były ostatnie minuty,

gdy warunki pogodowe – mróz, wiatr i ciemność – niemal całkowicie odbierały ludziom nadzieję na przetrwanie.

Badania przeprowadzone po katastrofie wskazywały na złożoną sieć przyczyn, wśród których wymieniano skrajną pogodę, problemy z konstrukcją i statecznością jednostki, wcześniejsze uszkodzenia, możliwe nieszczelności furty rufowej oraz błędy proceduralne w przygotowaniu statku do rejsu. W środowisku morskim często nazywano Heweliusza „pływającą pułapką”, co odzwierciedla ocenę ekspertów wskazujących, że w dniu tragedii statek nie powinien był opuszczać portu. Analizy techniczne i zeznania świadków potwierdzają, że jego stan był daleki od bezpiecznego, a przewożony ładunek potencjalnie mógł przemieszczać się w sposób krytyczny dla równowagi jednostki.

Katastrofa od lat powraca do zbiorowej pamięci nie tylko przy okazji kolejnych rocznic, lecz także za sprawą nowych seriali dokumentalnych i fabularyzowanych, podcastów



i publikacji, które budzą ponowne zainteresowanie opinii publicznej. Wraz z nimi wracają także popularne teorie i mity związane z rzekomymi „tajnymi raportami” czy niedopowiedzeniami, jednak eksperci podkreślają, że najważniejsze są fakty – te, które wynikają z dokumentów i zeznań, a nie z uproszczonych narracji. Rocznicę tej tragedii są momentem, w którym szczególnie ważne staje się rzetelne uporządkowanie informacji i oddzielenie udokumentowanych ustaleń od medialnych sensacji.

Politechnika Morska w Szczecinie, jako uczelnia głęboko związana ze środowiskiem morskim, regularnie podejmuje temat bezpieczeństwa żeglugi i analiz katastrof morskich. W ramach takich działań zaprosiła na wykład dr. inż. Zbigniewa Szozdy, profesora uczelni, biegłego uczestniczącego w badaniu katastrofy wszystkich trzech izb morskich. Podczas wykładu przeprowadzonego 12 stycznia br. przedstawił on techniczną analizę zatonięcia, omawiając stateczność jednostki, przebieg zdarzeń i możliwe przyczyny tragedii na podstawie dokumentacji powypadkowej oraz własnych ekspertyz. Wystąpienie miało na celu nie tylko upamiętnienie ofiar, lecz także edukację przyszłych oficerów i specjalistów odpowiedzialnych za bezpieczeństwo na morzu.

Wykład poprowadzony przez dr. inż. Zbigniewa Szozdę, profesora Politechniki Morskiej i biegłego powoływanego

przez wszystkie trzy izby morskie badające katastrofę promu Jan Heweliusz, stanowił wnikliwe, wielowarstwowe studium tej jednej z najbardziej dramatycznych tragedii w historii polskiej żeglugi. Profesor Szozda, dzięki wyjątkowemu doświadczeniu jako ekspert w dziedzinie stateczności statków, przedstawił słuchaczom nie tylko suchą rekonstrukcję wydarzeń, lecz także rozległy kontekst techniczny, proceduralny i eksploatacyjny, który złożył się na łańcuch przyczyn prowadzących do zatonięcia jednostki. Jego wystąpienie opierało się na obszernej dokumentacji powypadkowej, analizach matematycznych, opiniach biegłych oraz osobistym udziale w pracach izb morskich, co pozwoliło słuchaczom zobaczyć katastrofę z perspektywy specjalisty, który przez lata mierzył się z jej badaniem.

Na początku wykładu profesor szczegółowo omówił parametry techniczne promu oraz specyficzne cechy jego stateczności – dziedzinę, która decyduje o zdolności statku do powrotu do równowagi po przechyłach wywołanych działaniem wiatru, fali, przesunięciem ładunku czy naborem wody. Zwrócił uwagę, że promy ro-ro (roll-on / roll-off), do których należał Jan Heweliusz, stanowią kategorię jednostek wyjątkowo wrażliwych na przechyły i asymetrię obciążenia. Ich konstrukcja – obszerne, stosunkowo płaskie pokłady ładunkowe – w przypadku niekorzystnej kombinacji warunków pogodowych

wych oraz nieprawidłowego rozmieszczenia ładunków może prowadzić do gwałtownego i trudnego do opanowania spadku stateczności.

W tym kontekście profesor Szozda podkreślił, że w noc katastrofy statek znalazł się w warunkach ekstremalnego sztormu o sile przekraczającej 10°–12° w skali Beauforta. Tak silny wiatr i wysoka fala działały na jednostkę nieprzerwanie, a każda z tych sił – osobno trudna, w połączeniu zaś katastrofalna – potęgowała wcześniejsze problemy techniczne statku. Z analizy powypadkowej wynikało, że prom mógł już przed wyjściem w morze wykazywać obniżoną zdolność do samoczynnego prostowania się po przechyłach, co wynikało m.in. z wcześniejszych uszkodzeń powstałych podczas eksploatacji, a także specyficznych napraw konstrukcyjnych, które – choć zgodne z obowiązującą dokumentacją – mogły zmienić rozkład mas i charakterystyki statecznościowe jednostki.

Kolejną kluczową częścią wykładu była analiza kwestii ładunkowych. Profesor Szozda szczegółowo wyjaśnił, jakie znaczenie dla bezpieczeństwa promu mają prawidłowe procedury rozmieszczenia i mocowania ładunku na pokładzie. W warunkach sztormowych nawet niewielkie przesunięcie ciężarówek czy naczep może prowadzić do narastającego przechyłu, ponieważ każdy ruch masy działa na statek jak dodatkowa siła boczna. Jako ekspert wyjaśnił mechanizm tego zjawiska, pokazując, jak pozornie niegroźne zmiany położenia ładunku mogą – w określonym momencie – stać się czynnikiem decydującym o utracie równowagi jednostki. Ważnym elementem wystąpienia była również analiza znaczenia szczelności furty rufowej oraz innych zamknięć

pokładu ro-ro. Profesor zwrócił uwagę, że nawet częściowo nieszczelne elementy konstrukcyjne mogą doprowadzić do nabierania wody na pokład, a woda – w odróżnieniu od statycznego ładunku – pozostaje masą swobodną, która potrafi przemieszczać się zgodnie z kołysaniem jednostki, powodując występowanie niebezpiecznego zjawiska tzw. *free surface effect*. Nawet niewielka ilość wody w takich przestrzeniach może znacząco obniżyć stateczność. W przypadku m/f Jana Heweliusza temat furty rufowej, jej wcześniejszego uszkodzenia i napraw prowadzonych tuż przed katastrofą był jednym z kluczowych elementów postępowania prowadzonego przez izby morskie.

Profesor szczegółowo odniósł się również do przebiegu oficjalnych postępowań prowadzonych przez trzy izby morskie – szczecińską, gdyńską i odwoławczą. W wykładzie omówił różnice w ustaleniach, wyjaśnił, jakie hipotezy były analizowane, które z nich uznano za prawdopodobne, a które odrzucono. Podkreślił, jak skomplikowane i wielowymiarowe jest dochodzenie przyczyn katastrofy morskiej, kiedy nakładają się na siebie czynniki natury technicznej, meteorologicznej, organizacyjnej i ludzkiej. Słuchacze mogli zapoznać się z chronologią wydarzeń feralnej nocy, z rekonstrukcjami meteorologicznymi oraz z analizami kursu statku i zachowania załogi, co pozwoliło lepiej zrozumieć dynamikę zdarzeń prowadzących do przewrócenia się jednostki.

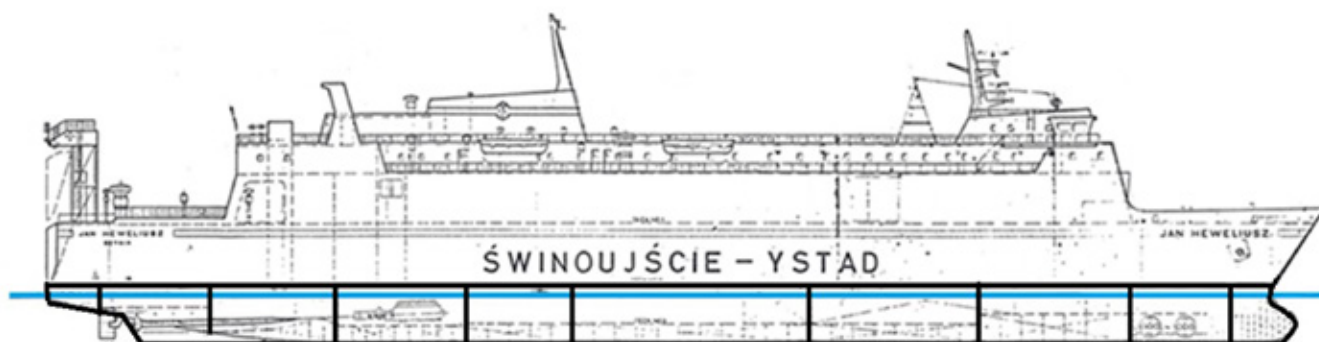
Ważną część wykładu stanowiło omówienie specjalistycznych badań statecznościowych, które są kluczowym narzędziem w analizie wypadków morskich. Profesor Szozda wyjaśnił, w jaki sposób modele matematyczne i symulacje



Wrak promu m/f Jan Heweliusz (fot.: nurklub.pl)

Główni aktorzy dramatu.

4. Strefy wodoszczelne.



Prom miał niezatapialność jednoprzodziałową!

Slajd z wykładu dr. inż. Zbigniewa Szozdy

pozwalają na odwzorowanie zachowania statku w trudnych warunkach pogodowych, a także jak zmiana nawet jednego parametru – rozmieszczenia ładunku, rozmieszczenia balastu, obecności wody na pokładzie – może znacząco zmienić prognozę stabilności jednostki. W przypadku m/f Jan Heweliusz badania te wykazały jednoznacznie, że statek znajdował się na granicy dopuszczalnych parametrów stateczności, a kombinacja warunków tamtej nocy – ekstremalna pogoda, przesunięcie ładunku, możliwe nieszczelności oraz wcześniejsze uszkodzenia – uczyniła utrzymanie równowagi praktycznie niemożliwym.

Kończąc wykład, profesor Szozda podkreślił wpływ tragedii na późniejsze regulacje dotyczące bezpieczeństwa promów ro-ro. Katastrofa promu stała się impulsem do zaostreżenia wymagań technicznych i procedur eksploatacyjnych, a także do podniesienia standardów kontroli jednostek pasażersko-samochodowych. Profesor zwrócił uwagę na konieczność ciągłego szkolenia załóg, podnoszenia świadomości zagrożeń i stałego nadzoru technicznego, który może zapobiec powtórzeniu się podobnych tragedii. Wykazał również, że tego typu analizy mają głębokie znaczenie edukacyjne – pomagają kolejnym pokoleniom marynarzy, inżynierów i oficerów zrozumieć, jak złożone procesy mogą prowadzić do katastrofy i jak wielka odpowiedzialność spoczywa na osobach podejmujących decyzje na morzu.

Wystąpienie prof. Szozdy miało charakter niezwykle rzetelny, metodyczny i jednocześnie poruszający. Umożliwiło spojrzenie na katastrofę m/f Jana Heweliusza jako na dramat będący wynikiem wieloczynnikowego splotu zdarzeń oraz

złożonych zależności między konstrukcją, eksploatacją, warunkami pogodowymi i czynnikiem ludzkim. Dzięki temu słuchacze otrzymali nie tylko dogłębną analizę techniczną, ale także refleksję nad systemowym znaczeniem tej tragedii dla bezpieczeństwa żeglugi i rozwoju współczesnej inżynierii morskiej.

Wykład zgromadził wyjątkowo liczną publiczność – w sali Politechniki Morskiej w Szczecinie zabrakło wolnych miejsc. W wydarzeniu uczestniczyły władze uczelni, przedstawiciele katedr i instytutów związanych z inżynierią morską, lokalne media oraz goście z innych ośrodków akademickich, w tym z uczelni morskich z Gdyni i Kołobrzegu. Wysoka frekwencja podkreśliła, jak ogromnym zainteresowaniem w środowisku morskim wciąż cieszy się temat katastrofy promu Jana Heweliusza oraz jak ważne pozostaje wyjaśnianie jej przyczyn w kontekście współczesnego bezpieczeństwa żeglugi.

Zbliżająca się trzydziesta trzecia rocznica będzie obchodzona w wielu miejscach na wybrzeżu. W Narodowym Muzeum Morskim w Gdańsku zaplanowano otwarte spotkanie z udziałem ekspertów i świadków historii, które pozwoli skonfrontować narosłe przez lata mity z faktami. W Szczecinie, Świnoujściu i innych portowych miastach odbędą się uroczystości upamiętniające tych, którzy zginęli w lodowatych wodach Bałtyku. Pamięć o katastrofie nie słabnie, bo dla wielu rodzin, ratowników i ludzi morza ten dramat pozostaje żywy, a Bałtyk wciąż przypomina o swojej surowej sile i o konieczności ciągłego doskonalenia zasad bezpieczeństwa.

Paulina Mańkowska

PROF. WOJCIECH PRZETAKIEWICZ

– ŻYCIE W SŁUŻBIE NAUKI, TECHNIKI I LUDZI

19.07.1950 – 06.12.2025

6 grudnia 2025 roku w wieku 75 lat na wieczną wachtę odszedł prof. Wojciech Przetakiewicz – wieloletni pracownik szczecińskiej uczelni morskiej, wybitny naukowiec oraz wspaniały kolega.

Niniejszy, krótki tekst jest wspomnieniem i przybliżeniem sylwetki Profesora jako uczonego i organizatora nauki. Stanowi on jedynie zarys najważniejszych osiągnięć, jako że tak bogaty dorobek mógłby z powodzeniem wypełnić strony niejednej książki. Świadomie pomijam wątki prywatne, nierozdzielnie związane z uczuciami i emocjami, których nie sposób oddać słowami. Profesorze, Wojciechu, Wojtku – cieszę się, że nasze drogi się skrzyżowały i że miałem zaszczyt być Twoim uczniem, współpracownikiem i kolegą. Pozostaniesz na zawsze w pamięci mojej i wszystkich, którzy mieli szczęście Ciebie znać.

Prof. dr hab. inż. Wojciech Przetakiewicz, pułkownik w stanie spoczynku, urodził się 19 lipca 1950 roku w Serocku. Od początku swojej kariery związał swoje życie zawodowe i naukowe z wojskowością oraz inżynierią, a szczególnie z Wojskową Akademią Techniczną, Akademią Morską w Szczecinie i Instytutem Transportu Samochodowego w Warszawie, które były miejscem Jego wieloletniej pracy i rozwoju.

Uczestniczył w kilkudziesięciu projektach badawczych, w tym w 21 projektach finansowanych z budżetu na naukę – 6 w roli kierownika i 12 jako główny wykonawca. Wyniki wielu Jego prac znalazły zastosowanie w przemyśle zbrojeniowym i motoryzacyjnym oraz w produkcji maszyn spożywczych i w medycynie (implanty). Był autorem 9 książek – 2 monografii naukowych, 1 podręcznika i 6 skryptów. Opublikował 168 prac w czasopismach naukowych oraz wygłosił ponad 100 referatów konferencyjnych. Był rzeczoznawcą Stowarzyszenia Inżynierów i Techników Mechaników Polskich (SIMP) w zakresie metaloznawstwa i obróbki cieplnej (od 1971).

W 1973 roku ukończył studia na Wojskowej Akademii Technicznej, uzyskując tytuł magistra inżyniera w zakresie



***Jeśli ludzie są sobie
niepotrzebni
na co dzień,
to tym bardziej
od święta.***

(W. Przetakiewicz)

mechaniki i budowy maszyn. Później kontynuował ścieżkę naukową na tej samej uczelni, zdobywając w 1980 roku tytuł doktora nauk technicznych w dziedzinie inżynierii materiałowej, broniąc przygotowanej pod kierunkiem prof. Bohdana Ciszewskiego dysertacji zatytułowanej „Analiza zjawisk aktywowanych cieplnie w miedzi i niklu odkształconych zgniotem krytycznym”. Następnie w 1986 roku Wojciech Przetakiewicz uzyskał stopień doktora habilitowanego na podstawie monografii naukowej pt. „Zjawisko zgniotu krytycznego w metalach o sieci RSC o różnej energii błędu ułożenia”, a w 1993 roku otrzymał tytuł profesora nauk technicznych.

Profesor Przetakiewicz odbył zagraniczne staże naukowe: w 1995 w École nationale supérieure des mines de Saint-Étienne we Francji i w 1997 w University of Waterloo w Kanadzie. Każdy z etapów Jego kariery akademickiej umacniał Jego pozycję w środowisku naukowym.

Karierę zawodową rozpoczął w latach 1973–1976, pełniąc stanowiska dowódczo-techniczne w jednostkach Wojska Polskiego. Z czasem Jego pasja naukowa zaczęła dominować, dlatego w 1976 roku przeszedł do Wojskowej Akademii Technicznej jako starszy asystent. Kolejne lata przynosiły awanse: w 1980 roku

został adiunktem, w 1986 docentem, a od 1993 roku profesorem nadzwyczajnym tej uczelni. Jego kompetencje i dorobek naukowy sprawiły, że w latach 1997–2007 oraz ponownie w latach 2010–2013 pełnił funkcję profesora zwyczajnego na WAT.

Równolegle rozwijał działalność poza macierzystą uczelnią. W 1998 roku związał się z Akademią Morską w Szczecinie, gdzie przez ponad dwie dekady pełnił funkcję pro-



fesora zwyczajnego, a w okresie 2019–2020 funkcję profesora. W latach 2007–2015 pracował jako profesor w Instytucie Transportu Samochodowego w Warszawie.

Naukowo zajmował się zagadnieniami o dużym znaczeniu praktycznym, w tym dla potrzeb obronności państwa, w szczególności Jego zainteresowania badawcze dotyczyły zagadnień takich jak:

- analiza cieplnie aktywowanych zmian mikrostruktury polikryształów o sieci Al odkształconych plastycznie,
- badanie zjawiska nadplastyczności w stopach i kompozytach,
- analiza przemian fazowych w stopach specjalnych oraz ocena współzależności pomiędzy zmianami ich mikrostruktury a właściwościami mechanicznymi, chemicznymi i technologicznymi,
- wykorzystanie nowoczesnych technologii obróbki tworzyw metalowych, w szczególności technologii obróbki powierzchniowej (hartowania i domieszkiwania laserowego, umacniania wybuchowego, natryskiwania plazmowego, azotowania jarzeniowego i implantacyjnego) w celu poprawy właściwości użytkowych warstwy powierzchniowej elementów konstrukcyjnych,
- analiza zależności struktury i właściwości (głównie tribologicznych) kompozytów odlewanych zbrojonych cząstkami ceramicznymi,

- ocena wpływu warunków rezystancyjnego spiekania na mikrostrukturę i właściwości (zwłaszcza dynamiczne) spieków ciężkich na bazie wolframu,
- badanie odporności kompozytów i stopów wielofazowych na erozję kawitacyjną.

Prowadził wykłady na studiach wyższych i doktoranckich z przedmiotów związanych z inżynierią materiałową. Był promotorem 10 rozpraw doktorskich oraz konsultantem 5 prac habilitacyjnych, a także promotorem w 42 pracach dyplomowych. Recenzował dorobek naukowy ok. 80 kandydatów do tytułu naukowego, 9 kandydatów na stanowisko profesora, ponad 100 rozpraw habilitacyjnych, ok. 40 prac doktorskich i ponad 20 monografii i podręczników.

W latach 2000–2019 był członkiem (6 kadencji z wyboru) Centralnej Komisji ds. Stopni i Tytułów. Był członkiem Rady Nauki przy Ministrze Nauki i Szkolnictwa Wyższego – w latach 2005–2008 był wiceprzewodniczącym Komisji Badań na Rzecz Gospodarki, a w kadencji 2008–2011 członkiem Komisji Badań na rzecz Rozwoju Nauki. W latach 2005–2009 pełnił funkcję przewodniczącego Zespołu Badań na rzecz Obronności i Bezpieczeństwa przy Ministrze Nauki i Szkolnictwa Wyższego.

W Jego karierze naukowej i organizacyjnej szczególne miejsce zajmowały funkcje kierownicze. Już w 1976 roku powierzono Jemu kierowanie Pracownią Metalografii WAT,

a od 1980 roku – Laboratorium Metaloznawstwa. W kolejnych latach jako kierownik Zakładu Metaloznawstwa, prodziekan i dziekan Wydziału Mechanicznego WAT, a następnie prorektor ds. dydaktycznych WAT, współkształtował rozwój uczelni, uczestnicząc w jej najważniejszych decyzjach. Po przeniesieniu aktywności do Akademii Morskiej został pełnomocnikiem rektora ds. nauki, pełniąc tę funkcję nieprzerwanie przez dwadzieścia lat. W latach 2000–2016 (4 kadencje) był przewodniczącym Senackiej Komisji ds. Nauki, w latach 2008–2020 (3 kadencje) był przewodniczącym Odwoławczej Komisji Oceniającej, a w latach 2016–2020 przewodniczącym Komisji Dyscyplinarnej ds. Nauczycieli Akademickich.

Był także członkiem licznych rad naukowych, w tym Wydziału Mechanicznego WAT, Wydziału Mechanicznego Wyższej Szkoły Morskiej w Szczecinie – później Akademii Morskiej w Szczecinie i Rady Dyscypliny Inżynieria Mechaniczna (1998–2020), Instytutu Mechaniki Precyzyjnej w Warszawie (1999–2014), Instytutu Metalurgii Żelaza w Gliwicach (2004–2014), Instytutu Techniki Pancernej i Samochodowej (2007–2009), Wojskowego Instytutu Uzbrojenia (2008–2014) i Instytutu Transportu Samochodowego (od 2008).

Pełnił funkcje w radach programowych, naukowych i redakcyjnych czasopism naukowych, w tym m.in. w: „Inżynieria Materiałowa”, „Polish Maritime Research”, „Advances in Materials Science”, „Prace Instytutu Odlewnictwa”, „Archives of Materials Science and Engineering”, „Problemy Techniki Uzbrojenia”.

Angażował się w działalność organizacyjną stowarzyszeń i instytucji naukowych, w tym Komitetu Nauki o Materiałach PAN (w latach 1996–2012 – przewodniczący), Zespołu Inżynierii Powierzchni KBM PAN, Komisji Budowy Maszyn PAN O/Poznań, Komisji Nauki o Materiałach O/Poznań, Towarzystwa Naukowego Warszawskiego, Szczecińskiego Towarzystwa Naukowego. Był członkiem-założycielem Polskiego Towarzystwa Metaloznawczego (od 1995, wiceprezes w latach 1995–1998, członek ZG 1998–2011), Polskiego Towarzystwa Stereologicznego (od 1992, wiceprezes w latach 1996–1998), Stowarzyszenia Inteligentnych Systemów Transportowych ITS Polska (od 2007) i Polskiego Towarzystwa Naukowego Recyklingu (od 2008).

Prof. Wojciech Przetakiewicz został wyróżniony wpisem do „Złotej Księgi Dokonań WAT” (2006) oraz otrzymał tytuł Honorowego Profesora Wydziału Nowych Technologii i Chemii WAT (2009). Za swoją działalność naukową i organizacyjną został wielokrotnie nagrodzony, w tym Nagrodą Indywidualną Sekretarza Wydziału IV Nauk Technicznych PAN (1980), Nagrodą I stopnia Szefa Sztabu Generalnego WP za najlepszą habilitację roku (1986), ok. 20 nagrodami Rektora WAT i Rektora Akademii Morskiej w Szczecinie.

Pośród odznaczeń, którymi został uhonorowany prof. Wojciech Przetakiewicz, wymienić należy:

- Krzyż Oficerski Orderu Odrodzenia Polski (2004)
- Krzyż Kawalerski Orderu Odrodzenia Polski (1997),
- Srebrny Krzyż Zasługi (1985),

- Brązowy, Srebrny i Złoty Medal „Siły Zbrojne w Służbie Ojczyzny”,
- Brązowy, Srebrny i Złoty Medal „Za Zasługi dla Obronności Kraju”,
- Medal Złoty „Za Długoletnią Służbę” (2009),
- Medal Komisji Edukacji Narodowej (1997),
- Srebrny i Złoty Medal „Za Zasługi dla WAT”,
- Medal Honorowy Stowarzyszenia Polskich Wynalazców i Racjonalizatorów im. Tadeusza Sendzimira (2010),
- Odznaka honorowa „Zasłużony Pracownik Morza” (2019),
- Złota Honorowa Odznaka SIMP (1994).

Wszystkie wymienione osiągnięcia Profesora składają się na obraz człowieka, który przez całe życie pozostawał wierny swojej pasji do nauki, techniki i służby publicznej, konsekwentnie łącząc doświadczenie wojskowe, badawcze i dydaktyczne. Pomimo ogromnego dorobku naukowego i organizacyjnego zawsze pozostawał człowiekiem skromnym i spokojnym, wspierającym rozwój młodych pracowników nauki oraz lojalnym wobec współpracowników.

Jako człowiek prof. Wojciech Przetakiewicz cechował się wysokimi standardami etycznymi, wielką kulturą osobistą i niezwykłą pracowitością. Był osobą życzliwą, oddaną innym oraz wspaniałym kolegą i mentorem.

Odszedł wybitny uczony, oddany nauczyciel i mistrz – człowiek, którego wiedza, postawa, dobroć i życzliwość na trwałe zapisały się w historii polskiej nauki oraz w pamięci wszystkich, którzy mieli zaszczyt z Nim pracować lub być Jego uczniami.

Cześć Jego Pamięci!

Leszek Chybowski

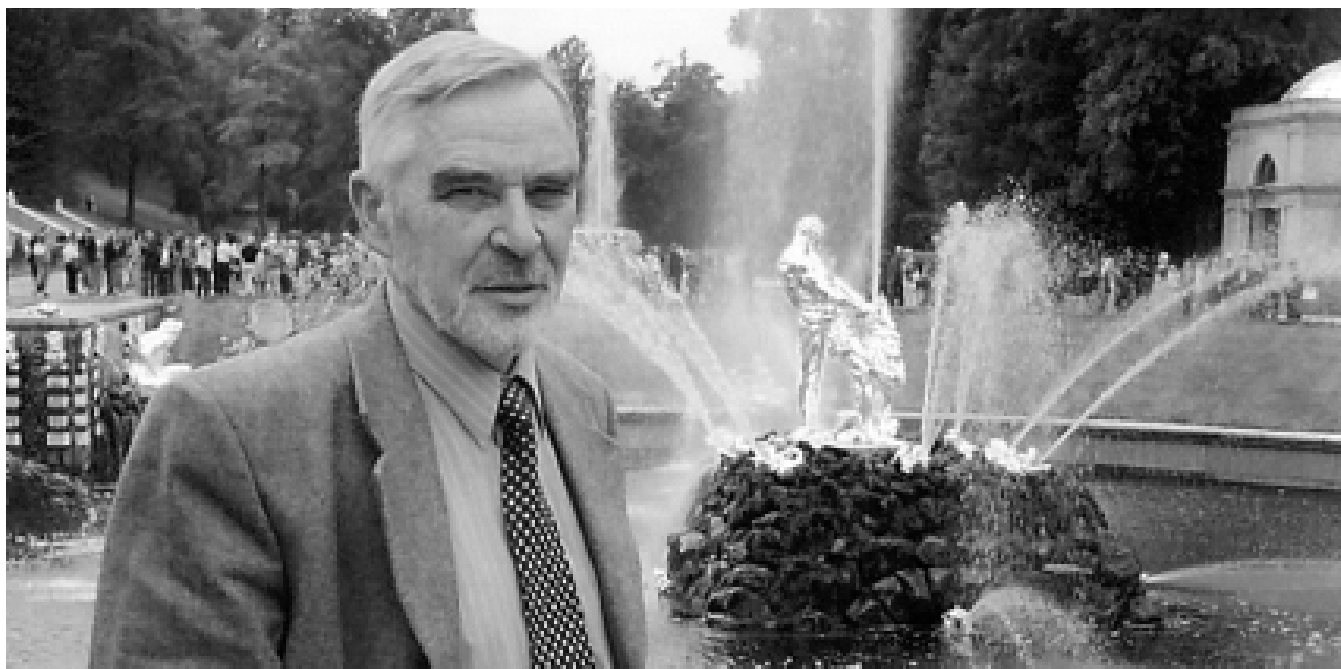
*Przy przygotowaniu niniejszego wspomnienia wykorzystałem publikację autorstwa Wojciecha Przetakiewicza przygotowaną na okoliczność zakończenia przez Profesora Jego pracy w Akademii Morskiej w Szczecinie: W. Przetakiewicz, *Zwijam żagle. Maszynopis powielany*, Szczecin, czerwiec 2020.*



OSTATNIA PODRÓŻ MISTRZA NAWIGACJI

prof. Bernard Wiśniewski 26.09.1940 – 01.01.2026

Z głębokim bólem i poczuciem nieodwracalnej straty pożegnaliśmy Profesora Bernarda Wiśniewskiego – wybitnego uczonego, cenionego dydaktyka, człowieka ogromnej kultury i ciepła, naszego wieloletniego i niezapomnianego Redaktora Naczelnego Wydawnictwa Naukowego Akademii Morskiej. Odszedł ktoś, kto przez dziesięciolecia współtworzył fundament środowiska, w którym mieliśmy zaszczyt z Nim pracować. Jego obecność wyznaczała standardy jakości, odpowiedzialności i rzetelności. Był dla nas nie tylko autorytetem naukowym, lecz również opiekunem, życzliwym przewodnikiem i człowiekiem, o którego mądrość zawsze mogliśmy się oprzeć.



Profesor przyszedł na świat 26 września 1940 roku w Grudziądzu, w mieście, które kochał i o którym opowiadał z czułością. Dorastał w dużej rodzinie, w trudnych, naznaczonych wojną czasach, a właśnie wtedy wykształciły się w Nim te cechy, które wszyscy w Nim ceniliśmy: prawość, odpowiedzialność, skromność i pracowitość. Wspominał, jak w domu pełnym rodzeństwa uczył się dzielić z innymi, jak codzienne obowiązki uczyły Go organizacji i samodyscypliny, a poczucie wspólnoty – troski o drugiego człowieka. Te wartości pozostały z Nim na całe życie i były widoczne w każdej relacji, jaką tworzył.

Jego młodość naznaczona była sportem. Grał w ping-ponga, tenis stołowy i ziemny, a przede wszystkim w koszykówkę, z którą odniósł sukces, zdobywając wraz z drużyną tytuł Mistrza Polski Juniorów w 1958 roku. Wspominał te lata z radością – nie dla samego zwycięstwa, lecz dla przyjaźni,

które przetrwały kolejne dekady. Spotkania absolwentów, na które wciąż wracał, były dowodem na to, jak bardzo potrafił pielęgnować więzi. Zamiowanie do hippiki spowodowało przygodę z X muzą. Zagrał w epizodzie w filmie „Przygody pana Michała”.

Po maturze wybrał studia geograficzne w Gdańsku, a następnie ukończył studia magisterskie w Wyższej Szkole Pedagogicznej. Fascynowało Go morze – jego potęgą, zmiennością, dynamiką. Marzył o poznawaniu świata, o zrozumieniu natury i mechanizmów, które rządzą oceanami. Te marzenia zaprowadziły Go do Szczecina, do którego przyjechał jako 23-latek.

W Szczecinie rozpoczął pracę jako asystent w Katedrze Budownictwa Wodnego Politechniki Szczecińskiej, później pracował w biurze obliczeniowym Prosan, a od 1970 roku kierował Działem Zaplecza Naukowo-Technicznego Urzędu



Morskiego. Jednocześnie od 1964 roku prowadził wykłady z oceanografii w Państwowej Szkole Morskiej, z którą wkrótce związał się na stałe. Pływał na statkach floty handlowej, zdobył stopień oficera wachtowego i dyplom inżyniera nawigatora. Opowiadał nam o swoich morskich doświadczeniach – o trzydniowym cyklonie tropikalnym, w którym jako jedyny ekspert doradzał kapitanowi, o dramatycznej akcji poszukiwawczej w Kanale La Manche. Te przeżycia ugruntowały jego decyzję, by poświęcić swoją karierę bezpieczeństwu żeglugi, badaniom i edukacji.

Po ukończeniu studiów doktoranckich w leningradzkiej Wyższej Inżynierskiej Szkole Morskiej obronił w 1974 roku pracę doktorską, po czym rozpoczął pracę naukową, która miała ogromny wpływ na rozwój polskiej oceanografii i nawigacji. Stopień doktora habilitowanego uzyskał w 1988 roku, a tytuł profesora w 2003 roku.

Pełnił liczne funkcje w WSM i Akademii Morskiej, w tym kierownicze, a także – co dla nas było szczególnie ważne – przez wiele lat kierował Wydawnictwem Naukowym, nadając mu wysoki standard i prestiż.

Dorobek Profesora był imponujący. Autor i współautor ponad 300 artykułów i 17 książek, uczestnik 75 projektów badawczych, kierownik 49 z nich. Ale za tymi liczbami kryje się coś dużo większego – ogrom pracy, pasji i zaangażowania. Mówił często, że nauka ma wartość tylko wtedy, gdy służy ludziom. Dlatego tak wiele Jego projektów było

nie tylko nowatorskich, lecz także wdrożonych w praktyce. Najbardziej przełomowe były systemy OPTY, MASTER, PALIWO i GRAFY. Profesor tworzył je w czasach, gdy modelowanie komputerowe było jeszcze raczkujące. OPTY był jednym z pierwszych w Polsce systemów optymalizujących trasy statków na podstawie metod izochronowych i danych meteorologicznych. Dzięki niemu kapitanowie mogli unikać niebezpiecznych zjawisk, oszczędzać paliwo i chronić załogę. MASTER był rozwinięciem tej idei – pozwalał nie tylko planować, ale też przewidywać różne scenariusze rejsu, tworząc narzędzie, które wyprzedzało swoje czasy. System PALIWO łączył ekonomię z ekologią, optymalizując zużycie paliwa w zależności od warunków hydrometeorologicznych i charakterystyki jednostki, a GRAFY wykorzystywały teorię grafów do planowania tras omijających rejony zagrożeń, niepogody czy stref zakazu. Wszystkie te narzędzia powstały z myślą o realnej pracy marynarzy – po rozmowach z kapitanami, analizach wypadków, doświadczeniach z morza.

Każdy projekt był przez Profesora dopracowywany z niezwykłą starannością. Pamiętam, jak godzinami pochylał się nad wykresami, ręcznie poprawiał obliczenia, analizował zestawienia, jak tłumaczył nam, że „za każdą liczbą stoi ludzkie bezpieczeństwo”. Jego 61 analiz wykonanych dla Polskiej Żeglugi Morskiej było wdrożonych, stosowanych w praktyce i realnie wpływało na bezpieczeństwo floty. Kapitanowie dziękowali mu za konkretne rozwiązania, za algorytmy, które po-



mogły im ominąć sztormy, skrócić rejs lub oszczędzić paliwo. Te podziękowania zawsze bardzo go wzruszały.

Dla nas, współpracowników, było oczywiste, że Jego prace nie były zwykłymi projektami naukowymi – były wyrazem troski, odpowiedzialności i pokory wobec morza. Jako dydaktyk wypromował ponad 350 magistrów inżynierów, czterech doktorów i ponad 220 dyplomantów na Uniwersytecie Szczecińskim. Był wymagający, ale sprawiedliwy, a nade wszystko życzliwy. Wierzył w młodych ludzi, uczył ich myśleć samodzielnie, brać odpowiedzialność za podejmowane decyzje. Wielu z nas pamięta, jak studenci wspominali Go jako człowieka, który potrafił jednym zdaniem ukierunkować ich całą zawodową drogę.

Dla nas, pracowników wydawnictwa, Profesor był kimś wyjątkowym. Miał niezwykłą umiejętność stworzenia atmosfery zaufania i współpracy. Zawsze słuchał, zawsze był otwarty na rozmowę, ale też potrafił wskazać właściwą drogę stanowczo, lecz z taktem. Wymagał od autorów precyzji, od redaktorów odpowiedzialności, od siebie samego – absolutnej rzetelności. Podkreślał, że każde słowo w publikacji naukowej ma znaczenie, bo niesie odpowiedzialność za wiedzę.

Współpracował z organizacjami i stowarzyszeniami naukowymi: w trzech sekcjach Komitetu Badań Morza Polskiej Akademii Nauk (PAN): Oceanologii, Podstaw Eksploatacji Maszyn oraz Nawigacji Komitetu Geodezji i Kartografii; z Zespołem Techniki Morskiej Komitetu Transportu PAN, Akademią Inżynierską w Polsce oraz z Polskimi Towarzystwami: Nautologicznym, Geofizycznym, Bezpieczeństwa i Niezawodności.

Poza pracą naukową i dydaktyczną angażował się w działalność społeczną – w Lions Club „Magnolia”, w Akcji Katolickiej czy Stowarzyszenie Senatu Obywateli Szczecina. Jego pomoc była zawsze dyskretna, bezinteresowna i pełna pokory.

A przy tym wszystkim był człowiekiem niezwykle serdecznym. Jego uśmiech, spokój i życzliwość były dla nas codziennością. Jako mąż, ojciec i dziadek kochał swoją rodzinę bezgranicznie. Zawsze wspominał swój dom z ciepłem, a o chwilach z wnukami opowiadał z rozculeniem. Szczególnie wzruszało nas, gdy mówił o tym, jak Jego wnuk biegł z pytaniem: „Czy Beno jest?” – te słowa były dla Niego kwintesencją rodzinnego szczęścia.

W chwilach refleksji sięgał po „Kromkę chleba” kardynała Stefana Wyszyńskiego, z której czerpał spokój i siłę. Jego ulubione zdanie brzmiało: „Życie trzeba przeżyć godnie, bo jest tylko jedno”.

I przeżył je właśnie tak – godnie, z pokorą, z odpowiedzialnością wobec świata i ludzi, z głęboką miłością do rodziny i oddaniem pracy naukowej.

Dziś czujemy, że odszedł człowiek, którego nie da się zastąpić. Naukowiec, pedagog, autorytet i przyjaciel. Jego dziedzictwo pozostanie z nami na zawsze – w nauce, którą rozwijał, w uczelni, którą współtworzył, w wydawnictwie, któremu nadał rangę, i w naszych sercach, które na zawsze zachowają Jego dobroć.

Cześć Jego pamięci.

Pracownicy Wydawnictwa Naukowego
Akademii Morskiej

NOWOROCZNY TURNIEJ BADMINTONA O PUCHAR REKTORA POLITECHNIKI MORSKIEJ W SZCZECINIE



W piątek 16 stycznia w hali Politechniki Morskiej w Szczecinie odbył się Noworoczny Turniej Badmintonu o Puchar Rektora PM. W sportowej rywalizacji wzięli udział studenci oraz pracownicy uczelni, a wydarzenie – jak co roku – połączyło solidną dawkę wysiłku z dobrą zabawą.

Turniej uświetnił Rektor PM, dr hab. inż. kpt. ż.w. Wojciech Ślęczka, prof. PM, który wręczył nagrody najlepszym zawodnikom. W kategorii open zwyciężył Serhii Marushchak, zdobywając jednocześnie tytuł najlepszego studenta. Najlepszą studentką została Aryna Kandratsiuk. Wśród pracowników triumfowali Joanna Orymowska oraz kpt. NXXI Jacek Sałapa.

Nowością tegorocznej edycji była kategoria „Radosny Amator”, która wprowadziła jeszcze więcej śmiechu i sportowego luzu. Tytuł w tej grupie zdobyła Dominika Szycko.

Turniej ponownie okazał się udanym początkiem nowego roku i świetną okazją do integracji całej społeczności Politechniki Morskiej.

ZNAKOMITY SEZON PM W MIĘDZYUCZELNIANYCH ROZGRYWKACH SZACHOWYCH

Studenci Politechniki Morskiej w Szczecinie w sezonie 2025/2026 okazali się bezapelacyjnie najmocniejszą drużyną I Szczecińskiej Międzyuczelnianej Ligi Szachowej. Rozgrywki, obejmujące sześć turniejów i angażujące reprezentantów największych szczecińskich uczelni, dostarczyły wielu sportowych emocji, a ich przebieg najlepiej oddaje dominacja PM – zarówno w rywalizacji indywidualnej, jak i uczelnianej.

Przełomowym momentem sezonu był V turniej ligi, rozegrany 7 stycznia w siedzibie Sekcji Szachowej AZS ZUT. Zawody te stały się prawdziwym pokazem siły Politechniki Morskiej, której zawodnicy zajęli wszystkie trzy miejsca na podium. Zwyciężył Tymoteusz Hury, zdobywając 6,5 punktu z 7 możliwych i prezentując dojrzałą, bardzo pewną grę. Identyczny dorobek punktowy osiągnął Mikołaj Gbiorczyk, jednak o kolejności zadecydowało wartościowanie pomocnicze. Trzecie miejsce zajął Michał Ćwiertnia, kompletując historyczny, potrójny triumf PM w jednym turnieju ligi.

Po pięciu odsłonach cyklu to właśnie zawodnicy Politechniki Morskiej przeprowadzili klasyfikacji generalnej. Na czele znajdował się wówczas Mikołaj Gbiorczyk z dorobkiem 98 punktów, tuż przed Tymoteuszem Hurym (90 pkt), a trzecie miejsce zajmował Jakub Strawa. Równie imponująco prezentowała się klasyfikacja uczelniana, w której PM zgromadziła 242 punkty, wyraźnie dystansując Uniwersytet Szczeciński i Zachodniopomorski Uniwersytet Technologiczny. Silna pozycja przed finałem nie uspiła jednak czujności liderów – zawodnicy podkreślali, że końcówka sezonu będzie wymagała pełnej koncentracji.

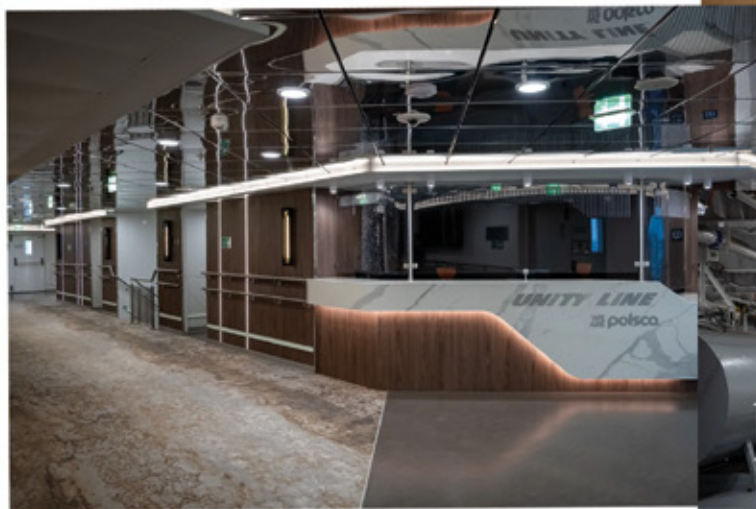
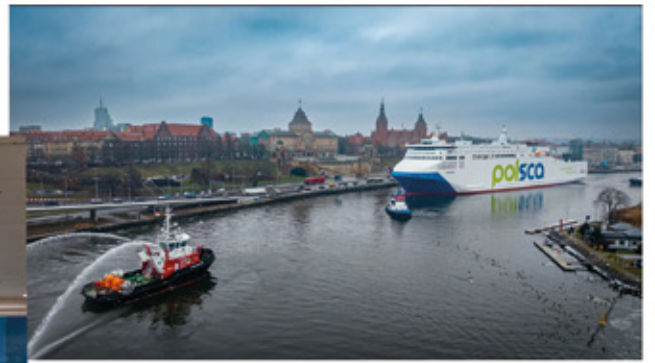
Finałowy turniej odbył się 21 stycznia na Wydziale Elektrycznym ZUT i ostatecznie przypieczętował znakomity sezon Politechniki Morskiej. Zwycięstwo w ostatnich zawodach odniósł Tymoteusz Hury, co zapewniło mu tytuł mistrza I Szczecińskiej Międzyuczelnianej Ligi Szachowej 2025/2026. Łącznie zdobył 110 punktów i sięgnął po końcowe zwycięstwo w klasyfikacji generalnej. Drugie miejsce zajął Mikołaj Gbiorczyk, który mimo nieobecności w finałowym turnieju zgromadził 98 punktów i przez cały sezon imponował regularnością – wygrał aż cztery z sześciu turniejów. Trzecie miejsce na podium przypadło Jakubowi Strawie z ZUT, który świetnym występem w finale zakończył rozgrywki z dorobkiem 78 punktów.

Klasyfikacja uczelni potwierdziła dominację Politechniki Morskiej, która zgromadziła łącznie 278 punktów i z dużą przewagą zwyciężyła w rywalizacji zespołowej. Drugie miejsce zajął Zachodniopomorski Uniwersytet Technologiczny (164 pkt), a trzecie Uniwersytet Szczeciński (158 pkt).

Pierwsza edycja szczecińskiej ligi międzyuczelnianej pokazała, że akademickie szachy w mieście mają duży potencjał i wierne grono uczestników. Rozgrywki nie tylko stały na wysokim poziomie sportowym, lecz także integrowały środowisko studenckie. Dzięki platformie ChessManager zawodnicy i kibice mogli na bieżąco śledzić wyniki i analizować partie, co dodatkowo zwiększało zainteresowanie cyklem. Dla Politechniki Morskiej był to sezon niemal idealny – zakończony mistrzostwem indywidualnym i drużynowym – a dla całej ligi solidny fundament pod kolejne edycje.

KU AZS

Prom Jantar Unity ochrzczony w Szczecinie



2026

34

wielka orkiestra
świątecznej
pomocy

Finał WOŚP
25 stycznia 2026 r.

