

Szanowni Czytelnicy

Kolejny kwartał pełen jak zawsze wytężonej pracy, ale i sukcesów, o których z dużą satysfakcją pragniemy się z Państwem podzielić. Godne odnotowania jest powołanie uczelnianej spółki Centrum Innowacji AM, której zadaniem będzie wspierać Akademię w zakresie komercjalizacji wyników badań naukowych i prac rozwojowych.

Z kolei powołanie spółki Diacoustic Systems, poprzez wprowadzanie na rynek nowej technologii (twórcą dr hab. inż. Artur Berger) wytworzonej w Katedrze Diagnostyki i remontów Maszyn, ma zapewnić armatorom zachowanie sprawności układu napędowego jednostek pływających. Wyróżniony został Instytut Inżynierii Ruchu Morskiego, któremu powierzono prowadzenie sekretariatu sekcji PIANC Polska w osobie prof. AM, dr hab. inż. Lucjana Gucmy, a honorowym członkiem został prof. dr hab. inż., dr h.c. Bolesław Mazurkiewicz.

Nasza uczelnia dostrzeżona została przez stowarzyszenie Business Club Szczecin, które przyznało nam nagrodę gospodarczą Konika Morskiego 2013. Gratulujemy dr. inż. Przemysławowi



Rajewskiemu, który został laureatem IV edycji konkursu na Wyróżniającego się Nauczyciela i Opiekuna Młodzieży.

Warto też prześledzić pilotażowy raport ukazujący losy zawodowe naszych absolwentów, a opracowany przez Biuro Karier.

Satysfakcjonują nas odnoszone sukcesy studentów wplywaniu, wspaniałodziałalności charytatywnej. Serdecznie polecamy wspomnienie o żeglarzu Ludomirze Mączce i pracowniku PŻM Antonim Chruścielu, który również nad życie ukochał morze.

Wszystkich interesujących się sztuką (w szerokim ujęciu) zapraszamy do otwartej 28 lutego Galerii Rectorskiej, gdzie można podziwiać wystawę fotografii Mariana M. Dębskiego.

Odnotowujemy fakt, że to już wiosna, a więc wszystkim Czytelnikom życzymy radosnych dni, spacerów w słonecznych promieniach i pogody ducha w codziennych zmaganiach.

Redaktor Naczelny
prof. dr hab. inż. Bernard Wiśniewski

W numerze

Uczelnia powołała spółkę Centrum Innowacji AM	2
Sekretariat polskiej sekcji PIANC	3
Konik Morski dla Akademii Morskiej w Szczecinie	4
Powstanie Diacoustic Systems sp. z o.o.	6
Dr inż. Przemysław Rajewski wyróżniającym się Nauczycielem i Opiekunem Młodzieży	6
Nowe szkolenia zgodne z wytycznymi GWO w Akademii Morskiej w Szczecinie	7
Interaktywny produkt IT	8
XV Międzynarodowa Konferencja Naukowo-Techniczna IRM – MTE 2013	9
Omijanie cyklonu tropikalnego przez statek	10
Pierwszy pilotażowy raport z badań Losów Zawodowych Absolwentów AM w Szczecinie	14
Grasz o staż	16
Złoto w Pradze – Kolejny sukces szczecińskiego Chóru Akademii Morskiej	17
Galeria Rectorska już otwarta!	18
Zaślubiny Polski z morzem	20
Pomnik Ludojada	22
„Pływołajki” 2013	25
Wielka Orkiestra Świątecznej Pomocy na Nawigatorze XXI	26



Nowości wydawnicze i wznowienia	27
Pogrzeb morski na równiku	28
Wspomnienie – Ewa Kłodzińska	30
Wspomnienie – Jadwiga Nowakowska	31
Absolwenci rocznik 1974 – występ! Zjazd Absolwentów I rocznika WSM	32

Akademickie Aktualności Morskie

Magazyn Informacyjny Akademii Morskiej ISSN 1508-7786

Adres redakcji:

Akademia Morska
ul. Starzyńskiego 8, 70-506 Szczecin
tel. 91/48 09 645
e-mail: bw@am.szczecin.pl
b.tatko@am.szczecin.pl
www.aam.am.szczecin.pl

Druk:

Volumina.pl Daniel Krzanowski,
71-063 Szczecin, ul. Ks. Witolda 7-9

Zespół redakcyjny:

Bernard Wiśniewski – Redaktor Naczelny
Barbara Tatko
Teresa Jasiunas
Paulina Mańkowska
Katarzyna Bieniek

Opracowanie graficzne, skład:

Tomasz Kwiatkowski

Redakcja przyjmuje teksty wyłącznie w formie elektronicznej, zastrzega sobie prawo skracania i adiacji tekstów oraz zmiany ich tytułów. Nie zwraca materiałów niezamówionych. Autorzy publikacji zamieszczanych w magazynie nie otrzymują honorariów, akceptują ukazanie się artykułów w wersji drukowanej i elektronicznej.

Nakład: 350 egz.

Nasza okładka:



Fisherman
Fot Cezary Majchrowicz

UCZELNIA POWOŁAŁA SPÓŁKĘ



Od kilku lat w Polsce toczy się debata o tym, jak sprawnie łączyć naukę i biznes. W jaki sposób sprawić, by z jednej strony przemysł chciał częściej korzystać z wyników badań uczelni publicznych, a z drugiej strony, jak zachęcić kadre naukową do praktycznego wdrożenia wypracowanej własności intelektualnej.

Wychodząc naprzeciw tym oczekiwaniom, władze Akademii Morskiej w Szczecinie powołały do życia Centrum Innowacji Akademii Morskiej w Szczecinie Sp. z o.o. Jest to tzw. „spółka celowa”, której zadaniem jest wspierać uczelnię w zakresie komercjalizacji wyników badań naukowych i prac rozwojowych. Możliwe to będzie poprzez sprzedaż własności przemysłowej uczelni, m.in. w formie licencji czy obejmowanie udziałów w spółkach kapitałowych lub ich tworzenie (spin-offy). By tak się stało, technologię trzeba ochronić, wycenić (zadania CTTM), opracować ofertę rynkową, a następnie poprzez działania promocyjne znaleźć kupca/inwestora i wynegocjować z nim atrakcyjne warunki sprzedaży. Centrum Innowacji może także uczestniczyć w badaniach naukowych wykonywanych przez kadre uczelni oraz zawiązywać konsorcja naukowo-przemysłowe.

Jako podmiot prywatny, z własną obsługą księgową i prawną, spółka ma szansę na szybką i sprawną reakcję w przypadku pojawiających się zapytań z rynku.

Doświadczenia krajów bardziej rozwiniętych niż Polska pokazują, że tego typu współpraca potrafi dać świetne rezultaty gospodarce lokalnej, regionalnej, a także jednostce macierzystej. Jakże? Na przykład, branżowy lider dostrzeża w takiej uczelni potencjalnego partnera dla swojego biznesu. Przychodzi więc, by wspólnie realizować projekty B+R. Przekłada się to na kolejne propozycje – staże dla naukowców, studentów, ewentualnie wejście w proces dydaktyczny (bo gdzie znajdzie lepszych pracowników?), wpłaty na fundusz stypendialny... To wszystko ma



Fot. T Kwiatkowski

szansę dobrze się zająć i funkcjonować, o ile system współpracy będzie budowany cierpliwie i konsekwentnie.

PIERWSZE SUKCESY

Pojawiły się już pierwsze sukcesy. Wynegocjowano warunki utworzenia podmiotu (Diacoustic Systems Sp. z o.o.), który wprowadzi na rynek wynalazek uczelni. Jest to wspólne przedsięwzięcie Centrum Innowacji oraz Polskiej Fundacji Przedsiębiorczości, która zainwestowała środki z Funduszu Kapitału Załączkowego POMERANUS SEED. Partnerem biznesowym w przedsięwzięciu jest również inwestor prywatny z Sieci Aniołów Biznesu AMBER. Twórcą technologii jest prorektor ds. nauki, dr hab. inż. Artur Bejger. Diacoustic Systems wprowadzi na rynek urządzenia do diagnostyki układów wtryskowych silników o zapłonie samoczynnym. Innowacyjne produkty będą adresowane w szczególności do armatorów i dystrybutorów sprzętu diagnostycznego. Zastosowana innowacyjna metoda diagnostyczna ma przede wszystkim zapewnić armatorom zachowanie sprawności układu napędowego jednostek pływających i realne oszczędności.

Centrum Innowacji pośredniczy również w kontaktach naukowców z przemysłem morskim, tak polskim, jak i międzynarodowym. Pośrednictwo to polega m.in. na sprawnym przygotowaniu niezbędnej dokumentacji rozliczeniowej.

Spółka podejmuje również inne działania. Uczestniczy w debatach, pracach klastrow i izb gospodarczych. Razem z innymi spółkami celowymi powołała „Porozumienie spółek celowych”, którego celem jest przygotowanie standardów funkcjonowania tego typu podmiotów, określenie ich statusu i relacji z kluczowymi podmiotami związanymi z komercjalizacją wyników B+R (NCBR, MNiSW) oraz nadanie biegu legislacyjnego postulowanym propozycjom.

CO DLA KADRY AKADEMII?

Zachęcam Państwa do kontaktu, jesteśmy otwarci na wszelkie pomysły mające znamiona aplikacyjne. Jeżeli zamierzacie Państwo wykorzystać swoją wiedzę oraz umiejętności w praktyce gospodarczej, Centrum Innowacji może być partnerem oraz wsparciem w tym zadaniu. Modeli współpracy jest wiele, razem możemy wypracować taki, który będzie odpowiadał wszystkim interesariuszom. Jesteśmy do Państwa dyspozycji.

Konrad Frontczak

SEKRETARIAT POLSKIEJ SEKCJI PIANC

The World Association for Waterborne Transport Infrastructure

w INSTYTUCIE INŻYNIERII RUCHU MORSKIEGO



fot. Archiwum prywatne

■ Spotkanie przedstawiciela Polski w komisji MarCom dr. inż. Macieja Gucmy z Sekretarzem Generalnym inż. Louisem v. Schell 13.09.2013 r.

PIANC to międzynarodowa organizacja zrzeszająca profesjonalistów z zakresu projektowania oraz eksploatacji dróg wodnych i budowli hydrotechnicznych.

Nadrzędnym celem organizacji jest zapewnienie wysokich standardów projektowania infrastruktury portowej i brzegowej dla transportu wodnego (morskiego i śródlądowego). PIANC jest ponadpolityczną organizacją typu non profit, która zrzesza rządy krajów członkowskich, organizacje i przedsiębiorstwa oraz indywidualnych członków. PIANC od 1885 roku zapewnia nieprzerwanie najwyższy poziom doradztwa inżynierskiego dla kolejnych pokoleń naukowców i projektantów poprzez liczne publikacje.

Praca w PIANC odbywa się w 8 tematycznych komisjach oraz szeregu grup roboczych, publikujących swoje ekspertyzy w formie raportów. Podobnie jak nieco starsze organizacje bliźniacze ASCE (American Society of Civil Engineers) i USACE (U.S. Army Corps of Engineers), PIANC forsuje model kultury inżynier-

skiej opartej na wiedzy, doświadczeniu i nauce, co przekłada się na szereg wytycznych krajowych i międzynarodowych. Polska sekcja PIANC została utworzona w latach 50. ubiegłego wieku, odąd polscy inżynierowie mogli swobodnie przedstawiać swoje rozwiązania światu i obserwować doświadczenie kolegów z innych krajów. Miało to zasadnicze znaczenie dla całej rzeszy projektantów i hydrotechników. Z początku sekretariat PIANC prowadziła Politechnika Gdańska, a następnie Instytut Morski w Gdańsku.

Obecnie rolę sekretariatu pełni Instytut Inżynierii Ruchu Morskiego z Akademii Morskiej w Szczecinie. Wśród zasłużonych członków PIANC (honorary member) wyróżnia się Polak – prof. dr hab. inż., d.hc. Bolesław Mazurkiewicz, nauczyciel całych pokoleń polskich inżynierów oraz hydrotechnik z szeregiem wdrożonych, przełomowych osiągnięć w kraju i za granicą.

NOWOŚCI 2013

W dniach 12–13.09.2013 r. odbyło się spotkanie poświęcone sprawom sekcji

PIANC Polska w HQ Brukseli, w którym udział wzięli przedstawiciele PIANC i delegat RP na komisję MarCom dr inż. Maciej Gucma z AM w Szczecinie.

NOWOŚCI 2014

Dnia 30.01.2014 r. w Ministerstwie Infrastruktury i Rozwoju odbyło się spotkanie ws. PIANC Polska z udziałem Minister Doroty Pyć, pierwszej delegat RP w PIANC, dyrektora Departamentu Transportu Morskiego i Bezpieczeństwa Żeglugi oraz Sekretarza PIANC Polska dr. hab. inż. Lucjana Gucmy prof. AM. Tematem spotkania było omówienie funkcjonowania sekretariatu PIANC i przyszłych działań związanych z tą organizacją.

Sekretarz PIANC Polska: dr hab. inż. Lucjan Gucma, prof. AM.

Sekretariat PIANC Polska
Instytut Inżynierii Ruchu Morskiego
Wały Chrobrego 1–2
70-500 Szczecin
e-mail: irm@am.szczecin.pl
<http://www.pianc.am.szczecin.pl>
T:(48)91 4809 378

LAUDACJA

Akademia Morska w Szczecinie jest wyjątkową uczelnią wśród placówek szkolnictwa wyższego województwa zachodniopomorskiego. Kształceni tu studenci bez trudu znajdują po ukończeniu nauki pracę, a ich kwalifikacje są bardzo wysoko oceniane przez pracodawców.

Akademia Morska w Szczecinie stale wychodzi naprzeciw nowoczesnym trendom w nauce i na bieżąco kontroluje potrzeby rynku pracy. Obok więc tradycyjnych kierunków studiów, związanych z kształceniem przyszłych oficerów nawigatorów i mechaników, placówka rozwinęła na skalę niespotykaną wśród innych szczecińskich uczelni, kształcenie na tzw. kierunkach zamawianych. Dzięki temu mury AM opuszczają wysoko wykwalifikowani specjaliści aktualnie poszukiwani przez firmy na całym świecie. Przede wszystkim jednak absolwenci wybierają pracę na statkach polskich armatorów takich jak PŻM, Unibaltic czy Euroafrica, gdzie bardzo wysoko oceniani są przez dowódców jednostek.

Akademia Morska w Szczecinie to także uczelnia, która przywiązuje szczególną uwagę do kompleksowej ścieżki rozwoju swoich studentów. Szkoła zapewnia im nie tylko najnowocześniejsze instrumenty dydaktyczne, w tym m.in. symulatory ruchu statków, ale - poprzez rozwinięty system stypendialny - dba również o ich potrzeby socjalne. Dodatkowo, dzięki świetnym kontaktom z uznanymi globalnie firmami z branży morskiej i branż pokrewnych, studenci AM mogą odbywać staże za granicą i zdobywać tam doświadczenie na najwyższym poziomie.

Akademia Morska w Szczecinie posiada znakomitą kadrę dydaktyczną. Prowadzący zajęcia ze studentami stale podnoszą swoje kwalifikacje, będąc stypendystami takich uznanych światowych uczelni, jak amerykański Uniwersytet Stanforda czy Uniwersytet Kalifornijski w Berkeley. Posiadają oni także bogaty dorobek naukowy, biorąc udział w wielu projektach mających zastosowanie praktyczne, w podnoszeniu bezpieczeństwa żeglugi, ochrony środowiska, ratownictwie czy zarządzaniu kryzysowym. W przedsięwzięciach tych uczelnia z powodzeniem wykorzystuje dofinansowanie ze środków unijnych.

KONIK MORSKI

DLA AKADEMII MORSKIEJ W SZCZECINIE

*Nasza uczelnia została wyróżniona przez
Business Club Szczecin.*

*Stowarzyszenie przyznało nam Nagrodę
Gospodarczą Konika Morskiego 2013
za zasługi na rzecz
rozwoju Szczecina i Pomorza Zachodniego.*

W laudacji wygłoszonej przez dyrektora zarządzającego linii żeglugowych Euroafrica Jacka Wiśniewskiego podkreślono zasługi uczelni w kształceniu młodych ludzi – doskonałą kadrę dydaktyczną, profesjonalnie przygotowaną ścieżkę rozwoju studentów i ofertę edukacyjną dostosowaną do potrzeb rynku pracy. Doceniono również efektywne sięganie po fundusze unijne, dzięki którym uczelnia dynamicznie się rozwija, inwestując w nowoczesne zaplecze dydaktyczno-naukowe oraz uruchamia nowe ośrodki szkoleniowe – m.in. otwarty ostatnio Ośrodek Szkoleniowy Rybołówstwa Bałtyckiego w Kołobrzegu. „Akademia Morska w Szczecinie jest chlubą naszego miasta i regionu” – podsumował prezes Wiśniewski. – „To dla nas wielkie wyróżnienie” – mówi prof. dr hab. inż. kpt. ż.w. Stanisław Gucma, rektor Akademii Morskiej w Szczecinie. – „Ogromnie się z niego cieszymy, to sukces całej naszej uczelni. Wszyscy czujemy się szczecinianami i chętnie pracujemy na rzecz rozwoju miasta i całego regionu”.

W gronie laureatów tegorocznej nagrody znaleźli się również Miasto i Gmina Gryfino, Polska Fundacja Przedsiębiorczości oraz Zakład Wodociągów i Kanalizacji w Szczecinie.



Konik Morski przyznawany jest od 2006 roku. Nagroda wręczana jest podmiotom – przedsiębiorcom, firmom, które nie boją się odważnych inwestycji i przez wiele lat konsekwentnie rozwijają swoją działalność, oraz zachodniopomorskim gminom wspierającym przedsiębiorczość.

Fot. A. Soborń

■ Laudacja wygłoszona
przez dyrektora zarządzającego
linii żeglugowych Euroafrica
Jacka Wiśniewskiego

■ Dyplom Konika Morskiego 2013



POWSTANIE DIACOUSTIC SYSTEMS SP. Z O.O.

Diacoustic Systems jest podmiotem, który wprowadzi na rynek technologię wytworzoną na naszej uczelni – urządzenie do diagnostyki układów wtryskowych silników o zapłonie samoczynnym.

Twórcą technologii jest prorektor ds. nauki Akademii Morskiej w Szczecinie dr hab. inż. Artur Bejger, pracownik Katedry Diagnostyki i Remontów Maszyn. Innowacyjna metoda diagnostyczna ma przede wszystkim zapewnić armatorom zachowanie sprawności układu napędowego jednostek pływających i realne oszczędności.

Umowę spółki 23 stycznia br. podpisali prezesi Centrum Innowacji Akademii Morskiej w Szczecinie sp. z o.o. oraz Polskiej Fundacji Przedsiębiorczości (PFP). Zainwestowane przez PFP środki pochodzą z Funduszu Kapitału Załączkowego POMERANUS SEED. Partnerem biznesowym w przedsięwzięciu jest inwestor prywatny, który dodatkowo będzie pełnił przez pierwsze miesiące funkcję prezesa zarządu nowej spółki.

Diacoustic Systems jest kolejną spółką, powołaną celem komercjalizacji uczelnianej własności przemysłowej (pierwszą z wykorzystaniem Centrum Innowacji

AM – www.innoam.pl). Negocjacje oraz proces przygotowywania tej inwestycji były długie i skomplikowane, dlatego dziękujemy wszystkim tym, którzy przyczynili się do pozytywnego finału tego przedsięwzięcia.

Komercjalizacja myśli naukowej w warunkach polskiego systemu prawnego jest rzeczą trudną i wymagającą odważnych decyzji, na które zdecydowały się władze uczelni. Wkrótce będziemy podejmowali kolejne inicjatywy zmierzające do komercjalizacji wyników badań prowadzonych w Akademii Morskiej w Szczecinie.

Bogna Bartkiewicz

DR INŻ. PRZEMYSŁAW RAJEWSKI Wyróżniającym się Nauczycielem i Opiekunem Młodzieży

Czwarta edycja konkursu na Wyróżniającego się Nauczyciela i Opiekuna Młodzieży wyłoniła tegorocznych laureatów – wśród nich znalazł się pracownik naszej uczelni dr inż. Przemysław Rajewski.

Celem konkursu organizowanego przez Naczelną Organizację Techniczną jest promowanie wyróżniających się nauczycieli, opiekunów i sojuszników młodzieży oraz ich działalności w środowisku szkolnym i akademickim naszego województwa. Studenci zachodniopomorskich uczelni publicznych, koła młodzieżowe stowarzyszeń naukowo-technicznych oraz samorządy uczelniane same zgłaszają swoich kandydatów, przedstawiając ich profil i zasługi w pracy dydaktycznej z młodzieżą i studentami.

...dr inż. II of. mech. Przemysław Rajewski w poprzedniej kadencji, w latach 2008–2012 – prorektor ds. nauczania, obecnie pełnomocnik rektora ds. Krajowych Ram Kwalifikacji, p.o. kierownika Zakładu Maszyn i Urządzeń Okrętowych Wydziału Mechanicznego Akademii Morskiej w Szczecinie.

W konkursie wyróżniony został m.in. ze względu na swoją działalność na stanowisku prezesa Klubu Uczelnianego AZS – wkład w rozwój bazy sportowej, modernizację hali sportowej oraz wsparcie sekcji wioślarskiej. Jako opiekun kół naukowych



foto. materiały organizatora

■ Uroczystość wręczenia wyróżnień w budynku Centrum Dydaktyczno-Badawczego Nanotechnologii Zachodniopomorskiego Uniwersytetu Technologicznego

wspierał je finansowo i organizacyjnie. W sferze dydaktycznej i naukowo-badawczej określił zasady umożliwiające korzystanie studentom ze specjalistycznej bazy laboratoryjnej, a w efekcie – rozwijanie ich pasji naukowych.

W 2013 r. otrzymał Krzyż Kawalerski Orderu Odrodzenia Polski. Na swoim koncie ma również inne odznaczenia państwowe i resortowe – Złoty i Srebrny

Krzyż Zasługi (2005 r., 1999 r.), Medal Edukacji Narodowej (2000 r.) oraz odznakę Zasłużony Pracownik Morza (1981 r. i 2001 r.).

Uroczystość wręczenia wyróżnień odbyła się 6 grudnia 2013 r. w budynku Centrum Dydaktyczno-Badawczego Nanotechnologii Zachodniopomorskiego Uniwersytetu Technologicznego.

Bogna Bartkiewicz

NOWE SZKOLENIA ZGODNE Z WYTYCZNYMI GWO W AKADEMII MORSKIEJ W SZCZECINIE

Ośrodek Szkoleniowy Ratownictwa Morskiego Akademii Morskiej w Szczecinie w dniu 29 stycznia 2014 roku otrzymał certyfikat wydawany przez Lloyd's Register Quality Assurance, potwierdzający fakt, że oferowane szkolenia z dziedziny turbin wiatrowych są zgodne ze standardami GWO (Global Wind Organisation).

GWO to skrót od Globalnej Organizacji Wiatrowej zrzeszającej producentów i właścicieli turbin wiatrowych. Ma ona na celu minimalizowanie ryzyka występowania wszelkich wypadków w branży wiatrowej. Organizacja opracowała szkolenie bezpieczeństwa (BST), po ukończeniu którego osoby pracujące w turbinach będą umiały podjąć odpowiednie działania w sytuacjach awaryjnych. BST składa się z pięciu szkoleń:

- pierwszej pomocy medycznej,
- zagrożenia pożarowego,
- przenoszenia ręcznego,
- pracy na wysokości,
- ratownictwa morskiego.

W wyniku specyficznych wymagań GWO ukierunkowanych na branżę wiatrową oraz ze względu na zapotrzebowanie rynkowe dyrektor ośrodka Adrian Druchniak zdecydował, by poddać ośrodek certyfikacji pod kątem GWO z czterech pierwszych ww. szkoleń. Uznanie szkolenia z ratownictwa morskiego dyrektor zaplanował przeprowadzić w późniejszym terminie. Taka decyzja pozwoliła na potwierdzenie oferowanych szkoleń jako zgodnych z wytycznymi GWO jeszcze w bieżącym sezonie szkoleniowym (ze względu na sezonowość prac na turbinach, sezon szkoleniowy przypada na okres zimowy) i podjęcie w nim współpracy z zainteresowanymi podmiotami.

Prace nad uznaniem ośrodka pod kątem turbin wiatrowych rozpoczęły się w listopadzie. Polegały na tłumaczeniu regulacji i dostosowywaniu ośrodka do wytycznych GWO (zakup odpowiedniego sprzętu, wprowadzenie nowych procedur, opracowanie programów szkoleniowych, szkolenia wewnętrzne administracji



■ Pokazowy kurs „Zagrożenie pożarowe”

i instruktorów, opracowanie szeregu analiz, instrukcji, dzienników, testów oraz planów przeglądów specjalistycznego sprzętu). Dyrektor ośrodka powołał wewnętrzny zespół zajmujący się przede wszystkim kursami na turbiny wiatrowe. Początki prac były bardzo trudne ze względu na całkowicie nową specyficzną branżę, której dotyczyły kursy. Pierwsze dni przebiegały na poznawaniu specyfiki pracy w turbinach (było to potrzebne do ustalenia scenariuszy ćwiczeń, a w ślad za tym stworzenia odpowiednich procedur i analiz), specyfiki środków dydaktycznych, jakie należało kupić, by móc zapewnić prawidłowy przebieg szkoleń (które np. w przypadku szkolenia: „praca na wysokości” przysporzyły najwięcej kłopotów). W końcowym etapie przygotowań ośrodka do uznania instruktorzy byli szkoleni przez Adriana Druchniaka (szkolenia pod kątem specyfiki pracy w turbinach, programów szkoleniowych, procedur i sposobu oceniania kursantów), a następnie przeprowadzali szereg szkoleń wewnętrznych mających na celu jak najlepsze przygotowanie do prowadzenia przyszłych szkoleń związanych z turbinami wiatrowymi.

Proces uznania ośrodka pod kątem GWO rozpoczął się 02.12.2013 roku od przeglądu dokumentacji przez Lloyd's Re-

gister Quality Assurance (LRQA). Był to pierwszy etap potwierdzenia, czy Akademia Morska w Szczecinie spełnia wszystkie wymagania. W jego wyniku OSRM uzyskał szereg uwag, do których musiał się ustosunkować. Jedną z nich było przeprowadzenie audytu wewnętrznego przez pracowników Działu Nauczania i Certyfikacji: Elżbietę Wojniłko i Katarzynę Prill. Odbył się on 19 grudnia 2013 roku i dotyczył Systemu Zarządzania Jakością oraz wytycznych GWO. Audyt wewnętrzny przeprowadzono ponownie 13 stycznia 2014 roku i potwierdził on dobre przygotowanie Akademii Morskiej w Szczecinie do drugiego etapu potwierdzenia zgodności z wytycznymi GWO. Finalny audyt – drugi etap – LRQA odbył się w dniach 16–17 stycznia 2014 roku, potwierdził gotowość Ośrodka Szkoleniowego Ratownictwa Morskiego Akademii Morskiej w Szczecinie (pod kątem wyposażenia, infrastruktury, trenerów, administracji, procedur, analiz itp.) do prowadzenia szkoleń zgodnych z wytycznymi GWO.

Od 29.01.2014 roku Ośrodek Szkoleniowy Ratownictwa Morskiego Akademii Morskiej w Szczecinie może prowadzić cztery szkolenia: pierwszej pomocy medycznej, zagrożenia pożarowego, przenoszenia ręcznego i pracy na wysokości zgodnych z wytycznymi GWO.

Na duży sukces ośrodka (przygotowanie do uznania w naprawdę krótkim czasie w stosunku do ogromu pracy) złożyło się wielkie zaangażowanie pracowników ośrodka, bardzo dobra współpraca z działami: administracyjno-gospodarczym oraz nauczania i certyfikacji (również zaangażowanie pracowników tych działów), wszelka pomoc prorektora ds. morskich dr. inż. Andrzeja Bąka oraz to, że dyrektor OSRM od 2010 roku (pierwsze szkolenie przeprowadzone w Danii dla podmiotu organizującego kursy na turbiny wiatrowe) poprzez 2012 i 2013 (przeprowadzone szkolenia z przestrzeni zamkniętych oraz pracy na wysokości) przygotowywał ośrodek oraz kadrę do prowadzenia szkoleń dla pracowników z branży wiatrowej na wysokim poziomie.

OSRM

INTERAKTYWNY PRODUKT IT



Konkurs pod patronatem Ministerstwa Nauki i Szkolnictwa Wyższego

Interaktywny produkt IT to ogólnopolski konkurs informatyczny dla uczniów szkół ponadgimnazjalnych. To niezwykła, nowatorska w skali kraju inicjatywa otwierająca nowe możliwości dla młodych twórców i pasjonatów nowoczesnych technologii.

Akademia Morska w Szczecinie zorganizowała konkurs dla fanów wirtualnego świata, zapewniając laureatom i szkołom nie tylko interesujące nagrody, jak np. rejs statkiem czy elektroniczne gadżety o łącznej wartości ponad 20 tys. zł, ale nie mniej atrakcyjną możliwość zawodowego kontaktu z firmami, które wiodą prym w branży IT – laureaci konkursu mają szansę na praktyki, staże oraz pracę w zawodzie. Partnerami konkursu są między innymi: ComAngle, Home.pl, ITSerwis, Microsoft, NetStream, Technopark Pomerania, Tieto, Unizeto, Vobis.

Organizator konkursu dał pełną swobodę wyboru środków twórczych i technologii. Uczestnicy konkursu mogli stworzyć dowolny produkt IT, np. grę, stronę www, animację, aplikację w dowolnie wybranej technologii, użytkowany



fot. materiały organizatora

stacjonarnie lub publikowany w sieci internetowej.

– Liczy się kreatywność, wyobraźnia, łamanie schematów, nieszablonowe myślenie – powiedział dr Piotr Borkowski, koordynator kierunku informatyka na Akademii Morskiej w Szczecinie. – Konkurs stwarza prawdziwą szansę dla ukrytych do tej pory talentów, otwiera zawodową drogę przed młodymi twórcami oraz daje im możliwość nawiązania bliższego kontaktu z wykładowcami. Autorzy najwyższej ocenionych prac zostaną przyjęci na kierunek studiów informatyka prowadzony w AM poza konkursem wyników egzaminu maturalnego. Do konkursu można było zgłosić pracę dotyczącą

dowolnej tematyki. Zachęcano uczestników, aby projekt był związany tematycznie z akcją BezpieczneWakacje.pl albo działał na platformie Windows Azure i był udostępniony jako open source. Wiązało się to z dodatkowymi nagrodami.

Prace konkursowe można było przesyłać do końca września 2013 roku. Zgłoszono blisko 400 projektów z całej Polski, udział wzięło około 600 osób! Uczestników zachęciły cenne nagrody, ale przede wszystkim łączność z firmami z branży. Już zostały nawiązane pierwsze kontakty. Najlepsze prace należały do Aleksandra Kurczyka i Piotra Wieczorka z Kłodzka. Serdecznie gratulujemy!

Piotr Borkowski



Pokaż, co potrafisz!

XV Międzynarodowa Konferencja Naukowo-Techniczna IRM – MTE 2013

W dniach 16–18 października 2013 r. odbyła się w Świnoujściu XV Międzynarodowa Konferencja Naukowo-Techniczna Inżynieria Ruchu Morskiego – MTE 2013.

Celem konferencji była prezentacja wyników prac badawczych i rozwojowych zarówno teoretycznych, jak i aplikacyjnych w zakresie:

- bezpieczeństwa i niezawodności systemów transportowych,
- systemów zarządzania bezpieczeństwem w transporcie,
- problemów transportu LNG drogą morską oraz eksploatacji statków napędzanych LNG,
- szacowania ryzyka w systemach transportowych,
- bezpieczeństwa żeglugi i transportu,
- nawigacji morskiej, pilotażowej i pogodowej,

- inżynierii ruchu morskiego,
- meteorologii i oceanografii naukowej,
- satelitarnych systemów nawigacyjnych,
- systemów pozycjonowania, i kartografii morskiej,
- geomatyki i aplikacji GIS,
- telematyki w transporcie,
- metod symulacyjnych,
- manewrowania i hydrodynamiki statku,
- edukacji morskiej,
- VTS, SAR, etc.

Podczas konferencji przedstawiono kilkadziesiąt prac badawczych i rozwojowych. Autorzy mieli możliwość wymiany informacji i wyników badań naukowych, biorąc udział w 7 sesjach naukowych. Największym zainteresowaniem cieszyły się sesje plenarne, na których zaprezentowano wyniki badań z polskich ośrodków nauko-

wych, a także z Niemiec, Słowenii i Litwy.

Jedną z sesji poświęconą była technologiom związanym z wykorzystaniem LNG w rejonie południowego Morza Bałtyckiego. Główny nacisk położony był na zastosowanie LNG jako paliwa używanego na statkach w związku z wejściem w życie w 2015 r. regulacji znacznie obniżających dopuszczalne granice zawartości siarki w paliwach.

Uczestnictwo w konferencji umożliwiło naukowcom z kraju i zagranicy zapoznanie się z najnowszymi wynikami badań, analizami ryzyka, systemami, metodami określania optymalnego poziomu bezpieczeństwa, metodami symulacyjnymi itp. Dodatkową atrakcją była wizyta w nowo wybudowanym Terminalu LNG, podczas której możliwe było zapoznanie się z infrastrukturą terminalu i Portu Zewnętrznego w Świnoujściu.

Marcin Przywarty



fot. materiały organizatora

■ Sesja plenarna



■ Zwiedzanie Terminalu LNG w Świnoujściu

OMIJANIE CYKLONU TROPIKALNEGO PRZEZ STATEK

Na akwenach objętych występowaniem cyklonów tropikalnych należy zachować procedury pozyskiwania informacji, identyfikacji niebezpieczeństwa, wykonania nakresów bezpiecznych kursów i prędkości statku celem uniknięcia obszaru zagrożenia cyklonem. Jedną z trudniejszych decyzji jest wybór kursu i prędkości statku przy przecinaniu się trasy statku z prognozowanym torem cyklonu.

Cyklony tropikalne z racji swej złożonej struktury i trudności w przewidywaniu torów ich przemieszczania się oraz gwałtowności towarzyszących im warunków pogodowych są najbardziej niebezpiecznym zjawiskiem dla żeglugi. Mogą one w poważny sposób zagrozić bezpieczeństwu statków i skutkować dużymi ich opóźnieniami w podróży. Z tego powodu należy skierować szczególną uwagę na proces decyzyjny, w którym kierownictwo statku planuje i realizuje manewr bezpiecznego minięcia cyklonu [1, 3].

Kapitan statku, opierając się na aktualnych analizach i prognozach pogody oraz swojej wiedzy o podstawowych uwarunkowaniach zmian intensywności cyklonu i drogi jego przemieszczania się, wyznacza bezpieczne kursy dla statku. Korekty kursu i prędkości statku winny zostać uwzględnione natychmiast, jeżeli dla aktualnej pozycji statku i cyklonu kurs statku mieści się w strefie kursów niebezpiecznych. Bardzo pomocnym narzędziem wspomagającym podjęcie prawidłowej decyzji jest wykorzystanie oprogramowania komputerowego „Cyklon” opracowanego w Akademii Morskiej w Szczecinie [4, 7].

Dotychczasowe wyniki jego testowania potwierdziły, że najtrudniejsze decyzje występują wówczas, gdy droga statku ma przecinać się z prognozowanym torem cyklonu tropikalnego. Niniejszy artykuł dotyczy tego problemu.

MATERIAŁY I WARUNKI TESTOWANIA

Materiałami analiz i testowań są:

- dokumentacja rzeczywistej podróży statku m/v „Ziemia Łódzka” na trasie Ijmujden – Escumein (30.09 – 12.10.2012),
- warunki pogodowe w czasie podróży z tego okresu,
- program Cyklon.

Dokumentację statkową dla najistotniejszych dni zawarto w tabeli 1, gdy statek rozważał możliwość ominięcia cyklonu Nadine. Testowania wykonano dla rzeczywistych pozycji statku, którego trasa pokazana jest na rysunku nr 1, a drogę przemieszczania się cyklonu przedstawiono na rys. 2 [10]. Statek odbierał na bieżąco warunki pogodowe i był wspomagany systemem SPOS (Ship Performance Optimisation System) [5, 11].

Program Cyklon pozwolił zrealizować następujące procedury:

- uaktualnić pozycję cyklonu i jego obszaru zagrożenia dla żeglugi (wiatr większy od 34 węzłów na odpowiednią datę i godzinę wykonania obliczeń);
- obliczyć, czy istnieją sektory kursów niebezpiecznych i sprawdzić, czy wektor prędkości statku znajduje się w sektorze niebezpiecznym;
- określić odległość minimalnego zbliżenia się statku do

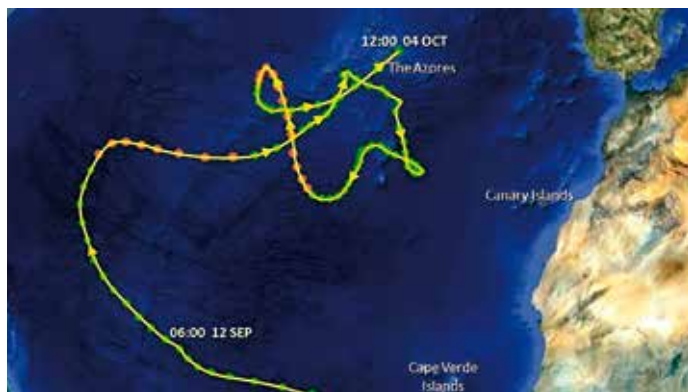
cyklonu (CPa – Closed Point of Approach) i czas, w którym to może nastąpić (TCPa);

- wykonać powyższe obliczenia nie tylko dla aktualnej pozycji statku i cyklonu, ale także dla prognoz ich wzajemnego położenia w przedziale do 72 godzin. Prognozowane pozycje cyklonu są dostępne z komunikatów o cyklonach, a pozycje statku są obliczane na podstawie charakterystyki prędkościowej statku i warunków pogodowych.

Ta ostatnia procedura decyduje o poprawności podjęcia decyzji strategicznej co do kursu i prędkości statku na etapie omijania cyklonu przez statek już z dużej odległości, nawet powyżej 1000 Nm. Autorski program Cyklon nie jest jeszcze dostępny dla statków w trybie operacyjnym, natomiast jest podstawą testowań po zrealizowanej podróży [6, 7].



Rys. 1. Przebieg trasy zaplanowanej (LOK), rzeczywistej (RZ) i po ortodromie (ORT) (źródło: opracowano na podstawie dokumentacji statkowej)



Rys. 2. Droga przejścia huraganu Nadine [10]

ANALIZA DROGI STATKU M/V „ZIEMIA ŁÓDZKA” NA
ATLANTYKU PÓŁNOCNYM PRZY OMIJANIU CYKLONU NADINE
(1-5.10.2012).

Statek m/v „Ziemia Łódzka” wyszedł z portu Ijmuiden 29.09.2012 r. do Escumein w Kanadzie, mając zaplanowaną trasę na Oceanie Atlantyckim jako loksodromę (LOK z Bishop Rock do Cape Race) (rys. 1).

Wypis z dziennika okrętowego m/v Ziemia Łódzka w okresie 01-05.10.2012.

Data	Czas GMT	Kurs GYRO [°]	Pozycja	Kierunek wiatru	Sila wiatru [°B]	Kierunek fal	Stan morza [°SM]	Ciś. Atm. [hPa]
01.10								
								
	1200	247	$\varphi=49^{\circ}03,2'N$ $\lambda=006^{\circ}31,3'W$	WSW	5	WSW	4	1013
								
								
02.10	0000	247	$\varphi=48^{\circ}10,6'N$ $\lambda=009^{\circ}40,2'W$	WSW	5-6	WSW	4-5	1014
								
								
	1200	247	$\varphi=47^{\circ}19'N$ $\lambda=012^{\circ}41,0'W$	WSW	6-7	WSW	5-6	1013,5
								
03.10	0000	247	$\varphi=46^{\circ}32,7''N$ $\lambda=015^{\circ}23,6'W$	W	6	W NW swell	5-6 4m	1013,5
	0400	260	$\varphi=46^{\circ}16,7'N$ $\lambda=016^{\circ}17,9'W$	W	6	W W swell	5 4,0 m	1013
	0800	260	$\varphi=45^{\circ}08'N$ $\lambda=017^{\circ}12,3'W$	W	6	W NWswell	5 4 m	1012,2
	1200	270	$\varphi=46^{\circ}05,5'N$ $\lambda=018^{\circ}10'W$	W	6	W NWswell	5 4m	1012,5
	1600	180	$\varphi=45^{\circ}40,3'N$ $\lambda=018^{\circ}38,5'W$	W	4	W	3	1012,2
	2000	180	$\varphi=44^{\circ}57,1'N$ $\lambda=018^{\circ}41,3'W$	W	4	W	3	1012
								
04.10	0000	180	$\varphi=44^{\circ}15,5'N$ $\lambda=018^{\circ}43,3'W$	SW	4	SW	3	1012,5
	0400	181	$\varphi=43^{\circ}23,1'N$ $\lambda=018^{\circ}44,1'W$	SW	4	SW	3	1011
	0800	181	$\varphi=42^{\circ}41,8'N$ $\lambda=018^{\circ}42,9'W$	SW	4	SW	3	1011,3
	1200	270	$\varphi=42^{\circ}18,3'N$ $\lambda=019^{\circ}14,0'W$	SSW	4-5	SSW	3-4	1009,5
	1600	270	$\varphi=42^{\circ}20,8'N$ $\lambda=020^{\circ}20,8'W$	S	5	S	4	1004,5
	2000	270	$\varphi=42^{\circ}23,5'N$ $\lambda=021^{\circ}24,6'W$	SSE	8	SSE	7	1000,8
								
5.10	0000	280	$\varphi=42^{\circ}26,5'N$ $\lambda=022^{\circ}12,2'W$	SSW	8	SSW	7	998
								
								
	1200	280	$\varphi=42^{\circ}57,4'N$ $\lambda=025^{\circ}30,2'W$	WSW	4	WSW Swell	3 2,5m	997,5
								

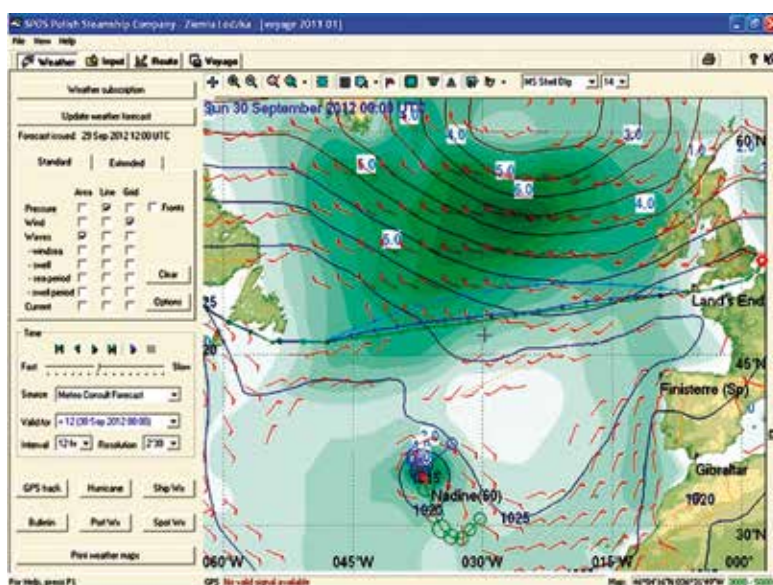
30.09 i 01.10.2012 r. statek odbiera i analizuje sytuację pogodową i ocenia ją jako trudną dla żeglugi na Atlantyku Północnym powyżej $50^{\circ}N$ (rys. 3, 4). 1.10.2012 r. statek mija Bishop Rock i o godz. 12 UTC znajduje się na pozycji $\varphi = 49^{\circ}03,2'N$; $\lambda = 0,06^{\circ}31,3'W$ i obiera swój kurs $KDd = 247^{\circ}$ poniżej loksodromy (rys. 1). Kapitan statku ocenia zagrożenie żeglugi niższym barycznym 980 hPa, który rozwinął rozległe pole falowania 4–6 m pomiędzy 50° a $60^{\circ}N$ na Atlantyku Północnym (rys. 3–4). Wówczas kierownictwo statku nie uważało za prawdopodobną sytuację spotkaniową z cyklonem Nadine [2].

Pozostało istotnym jednak pytaniem, czy $KDd = 247^{\circ}$ jest bezpiecznym dla statku kursem na dalsze dni podróży. W tym celu należało wykonać nakresy antykolizyjne dla aktualnych pozycji statku i cyklonu oraz dla pozycji prognozowanych. Statek podąża tym kursem aż do pozycji $46^{\circ}16,7'N/016^{\circ}17,9'W$ do 3.10.2012 r. godz. 04 UTC przez 40 godzin. Przez następne 12 godzin podejmuje próby utrzymania kursu 260° i 270° , ale ostatecznie decyduje się na omijanie cyklonu, żeglując kursem 180° przez 20 godzin.

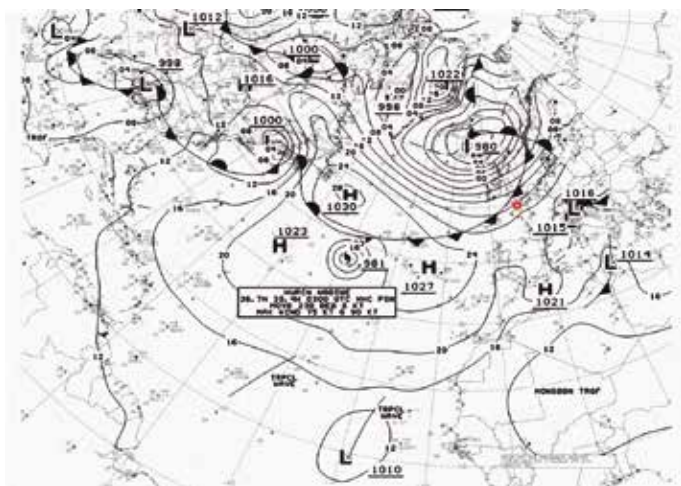
Przeprowadzone po podróży symulacje z okresu 1–5.10.2012 r. wykazały niekorzystne wybory kursu tego statku w drodze do Zatoki Św. Wawrzyńca. Cyklon w dniu 01.10.2012 r. godz. 1200 UTC był na pozycji $\varphi = 36,00^{\circ}N$; $\lambda = 039,25^{\circ}W$ i posiadał zasięg wiatrów sztormowych, równych 125 Nm w każdej ćwiartce cyklonu. Przemieszcza się z prędkością 5 węzłów kursem 180° , czyli na południe [9]. Jest to bardzo nietypowy kurs dla cyklonu dla tej szerokości geograficznej. Cyklon ustępuje z drogi wyżowi azorskiemu, wykonuje pętlę na swej trasie, a chwilowe kursy statku i cyklonu są rozbieżne. Dnia 1.10.2012 r. nie ma żadnego zagrożenia dla statku, tzn. jest bezpieczna odległość statku od skrajów cyklonu równa 1645,52 Nm oraz brak kursów niebezpiecznych, co ukazują wyniki testowania programem uwidocznione w kolumnie pionowej na rysunku 5.

Testowania kolejnych pozycji prognozowanych cyklonu i statku, który żegluguje kursem 247° dowodzą, że już za 36 godzin ukazuje się sektor kursów niebezpiecznych między 208° a 227° (zakresowany sektor przy figurze statku na rysunku 6). Dane o cyklonie uzyskano z komunikatu i ostrzeżeń o cyklonie z dnia 1.10.2012 r., a pozycje statku są miejscami, które uzyskał on przez kolejne 3 dni podróży. Te dane zapisane są na rysunkach 6–10 w poziomych tabelach.

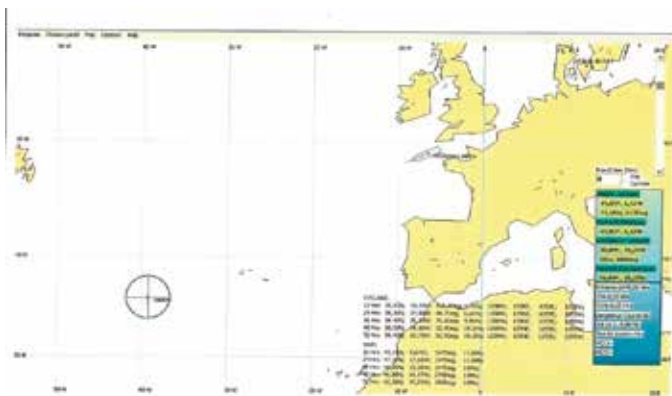
Dalsze testowania dla przedziału 48 i 72 godzin potwierdzają zwiększenie zakresu sektora kursów niebezpiecznych (rys. 7, 8). W tym czasie cyklon zmieniał kursy ze 180° na 135° , 90° , 30° i ostatecznie na $KDc = 52^{\circ}$ w dniu 3.10.2012 r. godz. 12 UTC. Najważniejsze wyniki z testowania dla prognozy +48 godzin to informacje, że: wektor statku jest poza sektorem niebezpiecznym (200° – 237°), odległość od cyklonu wynosi 981,3 Nm, odległość najbliższego zbliżenia 329,9 Nm za kolejne 33 godziny. Testowanie wykonane dla prognozy +72 godziny (rys. 8) wykazuje mało realne wyniki, tzn. gdyby kapitan statku mógł wykorzystać program Cyklon, to poprzez testowania wybrałby inną pozycję statku dla 72 godzin prognozy. Statek 1.10.2012 r. o godz. 12 UTC jest jeszcze w Kanale Angielskim, ale posiadając takie wyniki testowań prognoz, mógłby uwzględnić przyszły wpływ cy-



Rys. 3. Sytuacja synoptyczna z dnia 30.09.2012 r. na godzinę 00.00 UTC [11].



Rys. 4. Mapa synoptyczna z dnia 01.10.2012 r. godz. 03 UTC [8]



Rys. 5. Dane wejściowe i wyniki testowania relacji statek m/v „Ziemia Łódzka” – cyklon tropikalny Nadine w dniu 1.10.2012 r., godz. 12 UTC (analiza)



Rys. 6. Dane wejściowe i wyniki testowania relacji statek m/v „Ziemia Łódzka” – cyklon tropikalny Nadine – uzyskane w dniu 1.10.2012 r. godz. 12 UTC (dla prognozy 36 godzin)

klonu Nadine na trasę statku. Przykładowo: utrzymywałby kurs statku na loksodromie do Cape Race, a nie sterowałby kursem 247°, a z pewnością nie utrzymałby zbyt długo statku na tym kursie. Ponadto po 2 dniach podróży na oceanie (1–3.10.2012) statek nie musiał zmieniać gwałtownie kursu na KdD 180°, który powodował zbliżenie się statku do cyklonu.

Praktycznie kierownictwo statku uwzględniło cyklon Nadine dopiero 3.10.2012 r. po godz. 12 UTC. Wówczas prawdopodobnie kierując się zasadą nawigacyjną, która nie zaleca przecinania prognozowanego toru cyklonu kursem własnego statku, wybrał kurs 180°. Niekorzystne położenie statku w stosunku do cyklonu potwierdzają także wyniki testowania wykonane na

podstawie danych z 3 i 4 października 2012 r., które uwidoczono na rysunkach 9 i 10.

Ten manewr nieprzecinania prognozowanego toru cyklonu, chociaż zalecany w żegludze, był tutaj przedwczesny co najmniej z 2 powodów:

- istniała bezpieczna odległość statku od strefy zagrożenia cyklonem w dniu 3.10.2012 r.,
- prognozowany był wczesny zanik cyklonu tropikalnego w dniu 4 lub 5.10.2012 r.

Dużych odległości od cyklonu dowodzą wyniki testowania dla pozycji statku na dzień 3.10.2012 r. godz. 12 UTC, a mianowicie – odległość 981,3 Nm, CPa = 329,9 Nm, TCPa = 33 godziny (rys. 7). Potwierdza te wyniki nakres antykolizyjny wykonany dla rze-



Rys. 7. Dane wejściowe i wyniki testowania relacji statek m/v „Ziemia Łódzka” – cyklon tropikalny Nadine – uzyskane w dniu 1.10.2012 r. godz. 12 UTC (dla prognozy 48 godzin)



Rys. 8. Dane wejściowe i wyniki testowania relacji statek m/v „Ziemia Łódzka” – cyklon tropikalny Nadine – uzyskane w dniu 1.10.2012 r. godz. 12 UTC (dla prognozy 72 godzin)

czywistych pozycji statku i cyklonu w dniu 3.10.2012 r. godz. 15, który dokumentuje odległość 935, 9 Nm, CPa 204,3 Nm, TCPa = 34,3 godzin (rys. 9). Rysunek 10 prezentuje wyniki testowania dla 4.10.2012 r. i dowodzi rozpadu cyklonu Nadine. Prognozy o pozycjach cyklonu tropikalnego z ostrzeżeń o cyklonie, które zapisane są na rysunkach 9 i 10, potwierdziły się również na mapach publikowanych przez SPOS, który to system był dostępny na statku (rys. 11, 12).

Na Atlantyku Północnym w dniach 1–5.10.2012 r. pole falowania związane z niżem barycznym rozbudowane było na szerokościach geograficznych 50°–65°N (rys.3, 4). Przez kolejne dni od 1.10.2012 r. układ niżu barycznego stopniowo zanika i przesuwa się na wschód. Ważniejszy dla statku okazał się kolejny niż 996 hPa, który przesuwał się z Nowej Funlandii na

Atlantyk poniżej 50°N i wchłania z 4 na 5 października 2012 r. w swą strukturę cyklon Nadine, obniża swe ciśnienie i zwiększa pole falowania (rys.11, 12). Rozpadający się cyklon Nadine z 4 na 5.10.2012 r. stanie się wówczas ciepłym wycinkiem niżu, czyli zaniknie dla tej masy powietrza równikowego samodzielna cyklonalna cyrkulacja wiatrów.

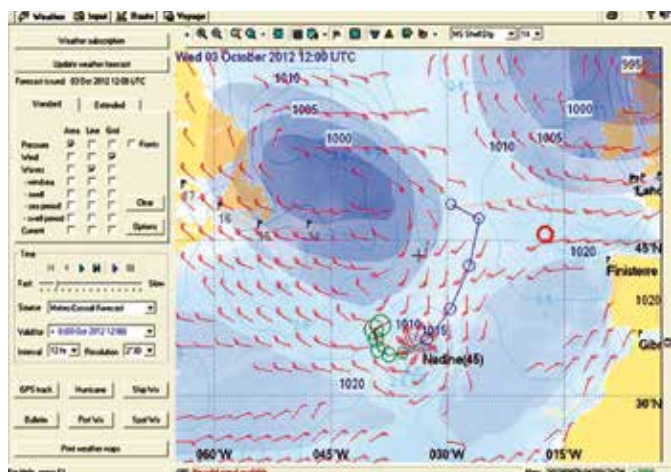
Wspomniany niż baryczny tworzy strefę falowania i silnych wiatrów między 30° a 50°N, na którym to akwenie będzie nawigował kilka dni statek m/v „Ziemia Łódzka”. W efekcie końcowym na trasie z Bishop Rock do Zatoki św. Wawrzyńca statek wydłużył swą drogę o 340 Nm i czas podróży o 37 godzin.



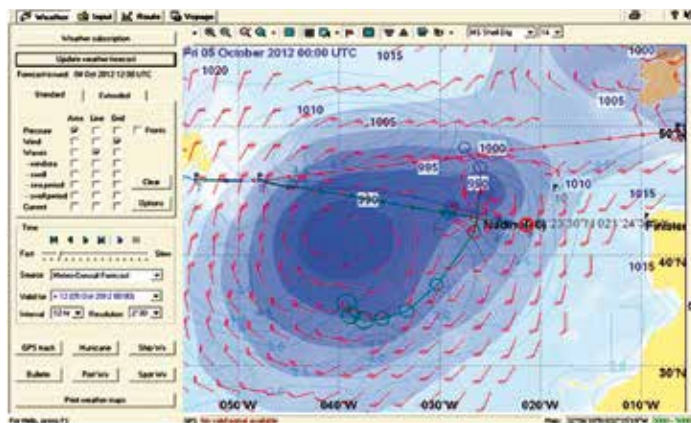
Rys. 9. Testowanie wykonane na podstawie danych z 03.10.2012 r., godz. 15 UTC (analiza)



Rys. 10. Testowanie wykonane na podstawie danych z 04.10.2012 r., godz. 12 UTC dla prognozy 12-godzinnej (5.10.2012 r. godz. 00.00 UTC)



Rys. 11. Sytuacja synoptyczna na dzień 3.10.2012 r., godz. 12 UTC (analiza) [11].



Rys.12. Sytuacja synoptyczna na dzień 5.10.2012 r., na godz. 00.00 UTC (prognoza 12-godzinna z dnia 4.10.2012 r.) [11]

PODSUMOWANIA I WNIOSKI

Testowania podróży statku m/v „Ziemia Łódzka” w dniach 1–5.10 2012 r. na Atlantyku Północnym pozwalają negatywnie ocenić decyzję wyboru początkowego kursu KDd = 247°, jak i kursu KDd = 180° w dniu 3.10.2012 r.

Kurs 247° nie był kursem loksodromicznym do Zatoki św. Wawrzyńca i niepotrzebnie zbliżał statek do cyklonu Nadine. Przyjęcie przez kierownictwo statku sytuacji przecinania się zaplanowanej trasy statku z prognozowanym torem cyklonu i wybór kursu równy 180°, gdy odległość od cyklonu przekraczała 900 Nm w dniu 3.10.2012 r. było nieuzasadnione. Ostrzeżenie o cyklonie Nadine, jak i dane map synoptycznych pozyskiwane z systemu SPOS prognozowały ostatecznie zanik cyklonu Nadine 5.10.2012 r. i przekształcenie się go w ciepły wycinek niżu barycznego.

Poprawki kursów i prędkości statku na akwenie, na którym przemieszczał się cyklon tropikalny, powinny być wykonywane na bieżąco po każdej nowej pozyskiwanej informacji pogodowej, w tym również prognoz średnioterminowych. Należy przy tym pamiętać, że sprawdzalność prognoz maleje wraz ze wzrostem przedziału czasowego prognozowanej sytuacji pogodowej i nie należy realizować gwałtownych zmian kierunku i prędkości statku, gdy odległość statku od cyklonu przekracza 300–400 Nm.

Kapitan winien posiadać na statku oprogramowanie dla wyznaczania sektorów kursów niebezpiecznych i bezpiecznych, np. program Cyklon. Jest istotne, aby wykonywać symulacje o wzajemnym położeniu statku i cyklonu, określaniu minimalnych odległości ich zbliżenia się (CPa) i czasu jego wystąpienia (TCPa). Z dotychczasowych testowań programu Cyklon wynika, że zalecane może być wykonywanie obliczeń z wyprzedzeniem prognozowanych pozycji na co najmniej 3 dni podróży. Ułatwiłoby to kapitanom statków wykonywanie szybkich i obiektywnych obliczeń oraz dobrze uzasadniać wybór kursów i prędkości.

Bernard Wiśniewski

Bibliografia

- Jurdziński M.: Nawigacyjne planowanie podróży, Wyd. Morskie, Gdańsk 1989
- Medyna P., Wiśniewski B., Kamionowski P., Tropical cyclone classification due to their characteristic, Scientific Journals 32(104) z.2, Maritime University of Szczecin, 2012, pp.123-130
- Wiśniewski B.: Problemy wyboru drogi morskiej statku, Wyd. Morskie, Gdańsk 1991
- Wiśniewski B., Ship's ocean route programming, Scientific Journals 29(101), Maritime University of Szczecin, 2012, pp.164–173
- Wiśniewski B., Korwin-Piotrowski T., Wielgosz M., Procedury zintegrowanego planowania i programowania tras oceanicznych statków z wykorzystaniem Ship Performance Optimisation System, Wyd. Akademii Morskiej w Szczecinie, Szczecin 2012
- Wiśniewski B., Kaczmarek P., Elements of tropical cyclones avoidance procedure, CRC Press, Marine Navigation and Safety of Sea Transportation, 2012, Vol.6, No.1
- Wiśniewski B., Kaczmarek P., Ships' ocean route programming with adaptation to 'Cyclone' program, Scientific Journals 29(101), Maritime University of Szczecin, 2012, pp.174–181
- <http://www.wetterzentrale.de/>
- <http://www.nhc.noaa.gov>
- <http://www.lawrencevilleweather.com>
- Program SPOS Fleet Management, ver.7.0.0.1, Meteo Consult BV, The Netherlands 2009

Pierwszy pilotażowy raport

z Badań Losów Zawodowych Absolwentów AM w Szczecinie

W październiku 2011 roku weszła w życie znowelizowana ustawa o szkolnictwie wyższym, która wprowadziła obowiązek monitorowania losów zawodowych absolwentów uczelni wyższych.

Uczelnia monitoruje kariery zawodowe swoich absolwentów w celu dostosowania kierunków studiów i programów kształcenia do potrzeb rynku pracy, w szczególności po trzech i pięciu latach od dnia ukończenia studiów.

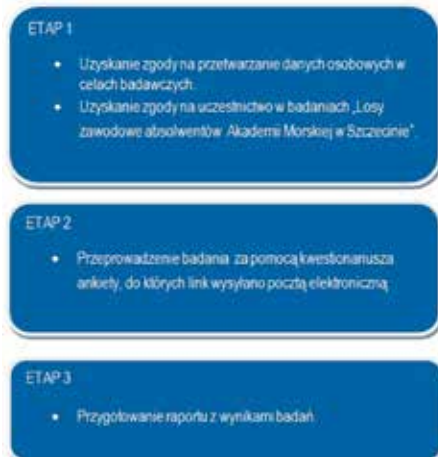
Zgodnie z zarządzeniem nr 32/2012 Rektora Akademii Morskiej w Szczecinie z dnia 11.12.2012 r. obowiązek ten na Akademii Morskiej w Szczecinie wykonuje Biuro Karier AM. Badanie w całości jest finansowane ze środków Biura Karier.

Pierwsze badanie zostało przeprowadzone wśród absolwentów, którzy złożyli egzamin inżynierski bądź magisterski w okresie od stycznia do grudnia 2012 r. (rocznik 2011/2012).

Kwestionariusze ankiet były wysyłane w okresie od 6 do 12 miesięcy od złożenia egzaminu dyplomowego. Poniższy raport przedstawia wyniki pierwszej – pilotażowej edycji badania „Losy zawodowe absolwentów Akademii Morskiej w Szczecinie”.

METODYKA ZBIERANIA DANYCH

Etapy badania losów zawodowych absolwentów Akademii Morskiej w Szczecinie:



NARZĘDZIE BADAWCZE

Narzędziem badawczym wykorzystanym do przeprowadzenia badań pilotażowych był kwestionariusz ankiety.

Sekcja I zawierała pytania dotyczące m.in. płci, miejsca zamieszkania, ukończonego wydziału i kierunku studiów.

Sekcja II dotyczyła przebiegu studiów i ich oceny i zawierała pytania dotyczące aktywności podczas studiów oraz oceny własnych kompetencji.

Sekcja III związana była z tematyką pracy zawodowej i zawierała pytania dotyczące zgodności ze zdobytym wykształceniem, rodzajem przedsiębiorstwa, stanowiskiem oraz wysokością zarobków. W tej sekcji znajdowały się również pytania związane z oczekiwaniami pracodawców oraz absolwentów, przyczynami niepodjęcia pracy oraz prowadzeniem działalności gospodarczej.

POPULACJA BADAWCZA



Prawie połowa (41%) absolwentów, którzy złożyli formularz do badań Losów Zawodowych w Biurze Karier, wypełniła ankietę. W badaniu losów zawodowych absolwentów Akademii Morskiej w Szczecinie udział wzięło prawie 200 osób, z czego największą grupę stanowili absolwenci Wydziału Inżynieryjno-Ekonomicznego Transportu. Większość przebadanej grupy to mężczyźni – 63%, co wynika głównie ze specyfiki uczelni. Absolwenci, którzy wzięli udział w badaniu, ukończyli w większości studia stacjonarne (68%).

SYTUACJA ZAWODOWA ABSOLWENTÓW STUDIÓW I ORAZ II STOPNIA

Zdecydowana większość absolwentów Akademii Morskiej w Szczecinie jest aktywna zawodowo, pracuje lub prowadzi własną działalność gospodarczą (78%). Co piąty uczestnik badania nie deklaruje żadnej aktywności zawodowej (22%). Należy jednak podkreślić, że znaczna część

respondentów nieaktywnych zawodowo to osoby kontynuujące naukę na studiach II stopnia. Prawie połowa ankieterowanych wykonuje pracę rozpoczętą podczas studiów, a co czwarty znalazł zatrudnienie do 2 miesięcy od obrony dyplomu. Ponad połowa ankieterowanych absolwentów AM pracuje w oparciu o umowę o pracę, w drugiej kolejności na kontrakcie lub projekcie, a jedynie 6% w oparciu o umowę cywilno-prawną.

ABSOLWENCI AM A PRACA ZAWODOWA

Zdecydowana większość absolwentów



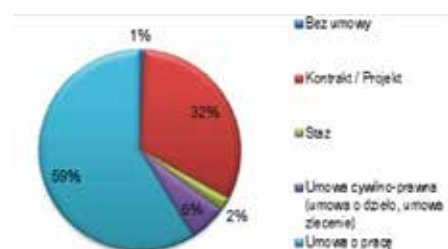
jest aktywna zawodowo.

Stosunkowo niewiele osób decyduje się na prowadzenie własnej firmy – są to głównie absolwenci wydziału WIET.

Absolwenci AM prowadzący własną działalność gospodarczą założyli ją przede wszystkim dlatego, że pracodawca tego wymagał oraz chcieli pracować „na swoim”.

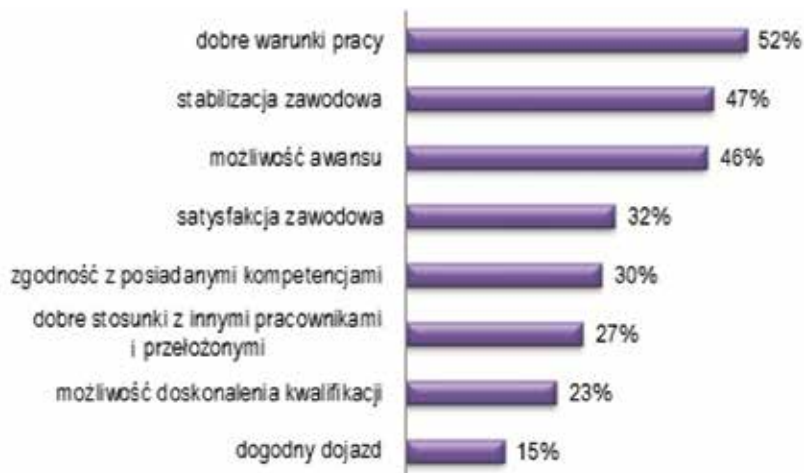
Absolwenci nie szukający zatrudnienia w większości kontynuują naukę.

Umowa o pracę przeważa w formach zatrudnienia absolwentów AM.



OCZEKIWANIA ABSOLWENTA OD PRACY





CODAWCY

Absolwenci AM przy wyborze miejsca pracy cenią sobie najbardziej dobre warunki, stabilizację zawodową oraz możliwość awansu. Najmniej ważny dla ankietowanych jest dogodny dojazd i co ciekawe – możliwość doskonalenia kwalifikacji.

OCZEKIWANIA PRACODAWCY W OPINII ABSOLWENTÓW AM

Według absolwentów biorących udział w badaniu pracodawcy wymagają głównie dobrej znajomości języka obcego w mowie i w piśmie, samodzielności oraz umiejętności pracy w warunkach stresujących.

Branże, w jakich znajdują zatrudnienie nasi absolwenci:

WYDZIAŁ MECHANICZNY

Branża
Gospodarka morską:
- praca na statku
- usługi serwisowe
- elektronika i automatyka morską
Przemysł ciężki

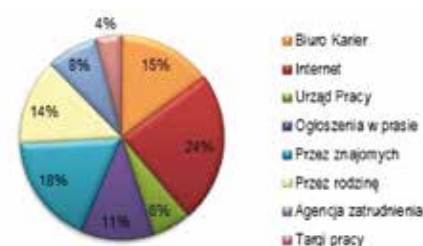
WYDZIAŁ INŻYNIERYJNO-EKONOMICZNY TRANSPORTU

Branża
Transport i Logistyka
- transport drogowy towarów
- transport osób
- magazyny
- transport morską
- transport lotniczy
Przemysł ciężki
- lotniczy, motoryzacyjny
- górniczy, hutniczy
- okrętowy
- chłodniczy, petrochemiczny, maszynowy
Przemysł lekki
- drzewny, włókienniczy, spożywczy, odzieżowy, skórzaný, chemiczny
- szkło, ceramika, mat. budowlane, opakowania, papier, aparatura medyczna, art. AGD
Nauka, szkolnictwo
- szkolnictwo wyższe
Ubezpieczenia
Usługi
Handel
Bankowość
Przemysł lekki
Ciepłownictwo i Energetyka
Administracja rządowa
Gospodarka morską
- port
- administracja morską
Służby mundurowe
- wojsko, straż graniczna
- policja, służba więzienna, straż miejska
Budownictwo
- projektowanie
Technologie informatyczne (IT)

WYDZIAŁ NAWIGACYJNY

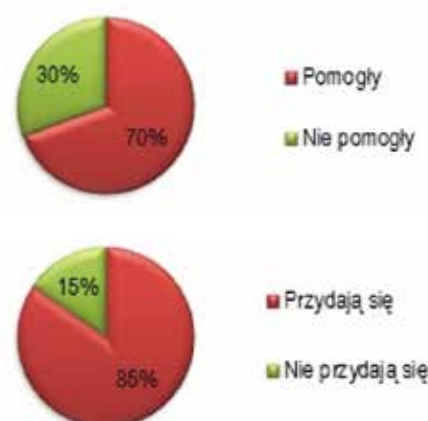
Branża
Gospodarka morską:
- praca na statku
- usługi serwisowe
- elektronika i automatyka morską
- hydrografia
Hotelarstwo, gastronomia, turystyka
Geodezja/Inżynieria
Służby mundurowe
- wojsko, straż graniczna
Budownictwo

GDZIE ABSOLWENCI SZUKAJĄ PRACY?



Najczęstszym źródłem ofert pracy jest Internet (24%) oraz pomoc znajomych (18%). Wysokim zainteresowaniem cieszą się również Biuro Karier (15%), pomoc rodziny (14%) oraz ogłoszenia w prasie (11%).

OCENA STUDIÓW W OCZACH ABSOLWENTÓW DO ROKU OD OBRONY DYPLOMU



Znacznie ponad połowa respondentów uważa, że wiedza i umiejętności wyniesione z uczelni pomogły w znalezieniu zatrudnienia, a ponad ¾ sądzi, że ta wiedza jest przydatna w wykonywanej pracy.

Najwyżej cenione kompetencje nabyte podczas studiów przez absolwentów studiów I i II stopnia to:

- Umiejętność efektywnej pracy w zespole – 79% absolwentów oceniło tę umiejętność na wysokim lub bardzo wysokim poziomie. Umiejętność ta jest również wysoko oceniana przez pracodawców.
- Umiejętność szybkiego pozyskiwania nowej wiedzy – 78% absolwentów oceniło tę umiejętność na wysokim lub bardzo wysokim poziomie. Szybkość uczenia jest bardzo przydatna przy podejmowaniu zatrudnienia oraz nowych obowiązków w życiu zawodowym.

PODSUMOWANIE

Blisko 75% absolwentów podejmowało różne prace w trakcie trwania studiów (np. dorywcze prace studenckie), dowodzi to zaangażowania w swój rozwój i kreowania ścieżki kariery już w trakcie nauki. Większość z tych osób pracowała w oparciu o umowę cywilno-prawną, czyli umowę zlecenie lub umowę o dzieło. Wśród absolwentów wykazujących dodatkową aktywność podczas studiów co trzeci badany uczestniczył zarówno w szkoleniach, jak i w nadobowiązkowych praktykach lub stażach.

Absolwenci zapytani, czy ponownie wybraliby Akademię Morską w Szczecinie, w 70% odpowiedzi twierdząco, z czego ponad 70% wybrałoby ten sam kierunek.

Justyna Cejrowska

Do wygrania 240 płatnych staży – ruszyła 19 edycja

24 lutego rozpoczęła się kolejna odsłona „Grasz o staż” – najstarszego i największego konkursu na polskim rynku akademickim. W tym roku studenci i absolwenci będą mogli zagrać o 240 płatnych staży w organizacjach reprezentujących różne branże i sektory gospodarki. Wszyscy chętni do udziału w konkursie powinni zarejestrować się na stronie www.grasz.pl i do 7 kwietnia rozwiązać wybrane przez siebie zadania.

Dzięki „Grasz o staż” studenci i absolwenci rokrocznie otrzymują szansę na zdobycie wyjątkowych doświadczeń pod okiem specjalistów. Różnorodność oferty płatnych staży w ramach konkursu sprawia, że każdy może w niej znaleźć coś dla siebie – zarówno osoby z uniwersyteckich, jak i uczelni technicznych. Dla wielu wygrana często stanowi przepustkę do kariery zawodowej. Statystyki prowadzone przez organizatorów wskazują, że blisko połowa laureatów po odbyciu stażu kontynuuje współpracę z fundatorami minionej edycji „Grasz o staż”. Potwierdzeniem tego są słowa Andrzeja Niteckiego, dyrektora Centrum Zarządzania Zasobami Ludzkimi w Poczcie Polskiej: „18 młodych ludzi w okresie wakacyjnym zdobywało swoje pierwsze doświadczenia zawodowe pod okiem opiekunów merytorycznych. Dziewięć osób zostało w Poczcie Polskiej po zakończeniu stażu”.

Celem tegorocznej kampanii promocyjnej konkursu będzie uświadomienie młodym, że dzięki „Grasz o staż” można wygrać nie tylko płatny staż, ale jednocześnie wymarzone miejsce pracy. Wystarczy podjąć wyzwanie.

Liczne grono firm obecnych w konkursie w poprzednich latach, takich jak: Lidl Polska, Microsoft, PGNiG Termika, Orange Polska, Roche czy Zakłady Farmaceutyczne Polpharma SA zasiłowały w tym roku organizacje, które po raz pierwszy zdecydowały się przyłączyć do inicjatywy. Wśród nich widnieją między innymi Actavis Polska, Arla Foods/SSC, Aviva, EGIS Polska, Grupa LOTOS SA, Link4 T.U. SA, Philip Morris International w Polsce, Rolls-Royce Poland Sp. z o.o. czy Wedel. W 19



■ Gala 2013

edycji konkursu na wakacyjne staże laureatów zaproszą również po raz kolejny instytucje administracji publicznej: Kancelaria Prezydenta Rzeczypospolitej Polskiej, Ministerstwo Nauki i Szkolnictwa Wyższego i Pełnomocnik Rządu ds. Osób Niepełnosprawnych.

Patronat Honorowy nad 19 edycją „Grasz o staż” objął Prezydent Rzeczypospolitej Polskiej Bronisław Komorowski. W tym roku uroczyste uhonorowanie laureatów konkursu odbędzie się 24 czerwca podczas Gali Finałowej w Pałacu Prezydenckim.

W „Grasz o staż” mogą wziąć udział studenci trzeciego, czwartego, piątego roku studiów jednolitych, studenci trzeciego i czwartego roku studiów I stopnia, studenci studiów II stopnia, a także absolwenci uczelni wyższych, którzy nie ukończyli 30 roku życia. Wystarczy rozwiązać minimum jedno, a maksymalnie trzy zadania konkursowe wybrane spośród wyodrębnionych pięciu konkursowych kategorii. „Rozwiązując zadanie, należy raczej popuścić nieco wodze fantazji – mówi Rafał Bielski, laureat 18 edycji konkursu. – Nie powinno się szukać standardowych rozwiązań. Ważne jest, by spróbować pokazać swój sposób myślenia” – dodaje.

Oferta konkursowa obejmuje także atrakcyjne nagrody dodatkowe, których celem jest wsparcie rozwoju i podniesienie kwalifikacji laureatów. Jeden

z uczestników otrzyma zaproszenie na trzytygodniowy program Mediacji, Negocjacji i Prezentacji na Uniwersytecie St. Andrews w Wielkiej Brytanii. W minionej edycji konkursu z nagrody tej skorzystała Paulina Socha, która zdobyła najwyższą liczbę punktów za rozwiązane zadania. „Kurs przyniósł nie tylko masę nowej wiedzy, ale także pozwolił na nawiązanie nowych znajomości czy po prostu doskonalenie języka angielskiego. Do tego wszystko było bardzo dobrze zorganizowane i w Szkocji czułam się jak w domu” – wspomina laureatka.

Wśród innych nagród są studia podyplomowe, szkolenia specjalistyczne, kursy językowe, prenumeraty branżowych czasopism, książki o tematyce biznesowej.

Studentów i absolwentów zapraszamy do zapoznania się z ofertą staży i nagród dodatkowych dostępną na stronie www.grasz.pl. Bieżące informacje o konkursie można znaleźć także na profilu „Grasz o staż” na facebooku.

„Grasz o staż” – konkurs organizowany od 1996 r. przez PwC i „Gazetę Wyborczą”. Umożliwia spotkanie wyróżniających się na rynku pracy studentów i absolwentów z renomowanymi pracodawcami. Dotychczas w „Grasz o staż” nagrody ufundowało łącznie ponad 500 pracodawców ze wszystkich sektorów gospodarki, z różnych branż, a laureatami zostało ponad 2700 osób.

Biuro Karier AM

fot. materiały organizatora



**CANTI
VERIS
PRAGA
2014**

ZŁOTO w Pradze

KOLEJNY SUKCES SZCZECIŃSKIEGO CHÓRU AKADEMII MORSKIEJ

Chór Akademii Morskiej zdobył Złoty Dyplom na VI Międzynarodowym Festiwalu Chóralnej Muzyki Współczesnej „Canti veris” w czeskiej Pradze, a dr Sylwia Fabiańczyk-Makuch otrzymała nagrodę dla najlepszego dyrygenta festiwalu.

Konkurs odbywał się w dniach 20–23 lutego 2014 roku w kościele św. Salvatora na praskiej starówce. Chór Akademii

Morskiej w Szczecinie, który w zeszłym roku obchodził jubileusz X-lecia, został zakwalifikowany przez jury do finałowego koncertu. Pięćdziesięcioosobowy zespół podczas prezentacji konkursowej wykonał pięć zróżnicowanych, wymagających pod względem techniki wokalne utworów muzyki współczesnej, w tym obowiązkowo dzieło patrona festiwalu – Zdeňka Lukáša. Międzynarodowe jury

pod przewodnictwem prof. J. Kolará przyznało chórowi Złoty Dyplom oraz pierwsze miejsce w kategorii dużych chórów mieszanych. To już kolejne zagraniczne trofeum tego utytułowanego zespołu.

Warto nadmienić, że Grand Prix festiwalu zdobył Chór Kameralny Konserwatorium Muzycznego w Moskwie.

Grzegorz Kozłowski



Zdjęcia: Karel Šák



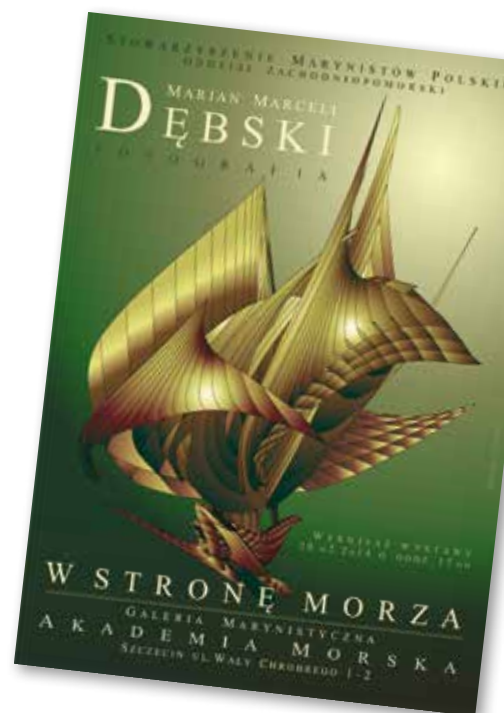
Galeria Rektorska już otwarta!

W dniu 28 lutego uroczyste została otwarta Galeria Rektorska. Powstała ona z inicjatywy wiceprezesa Stowarzyszenia Marynistów Polskich w Szczecinie kpt. ż.w. Józefa Gawłowicza. Usytuowana została obok klubu „Pod Masztami”. Jako pierwszy swój dorobek artystyczny zaprezentował Marian Marcelli Dębski. „W stronę morza” to tytuł wystawy fotograficznej. Artysta jest od urodzenia szczecinianinem. Od najmłodszych lat pasjonował się rysunkiem i malarstwem,

fotografią nieco później. Jego wielkim marzeniem, a potem pasją stało się żeglarstwo. Wiele fotogramów odzwierciedla zauroczenie morzem. Uważa, że wychowanie pod żaglami jest według niego najlepszą szkołą życia, gdzie nie nakazy rodziców, ale żywioł kształtuje w młodym człowieku wytrwałość, odpowiedzialność, odwagę i zaznajamia z wszechstronnymi umiejętnościami i wiedzą, jakiej żeglarstwo wymaga.

Warto przyjść i chwilę zatrzymać się. Refleksje napłyną same.

Zapraszamy



■ Plakat z logo galerii autorstwa Mariana M. Dębskiego



■ fot. Archiwum prywatne



■ Podczas otwarcia Galerii Rektorskiej

MARIAN M. DĘBSKI O SOBIE

T.J.: Czy mógłby Pan przybliżyć swoją osobę Czytelnikom Akademickich Aktualności Morskich?

M.M.D.: Po ukończeniu Technikum Kinematograficznego pracowałem zawodowo m.in. jako plastyk, dekorator, liternik. Prowadziłem firmę reklamową „Laviko”. Byłem kierownikiem pierwszego z prawdziwego zdarzenia sklepu żeglarskiego w Szczecinie „Interster”. Zajmowałem się również ceramiką. Pracę przerwał wypadek. W 1999 roku powróciłem do twórczości za namową przyjaciela Rogera Śliwińskiego. Obecnie zajmuję się rysunkiem, grafiką, grafiką komputerową, sztuką użytkową (znak graficzny, plakat, ulotki, katalogi itp.).

T.J.: Czym jeszcze się Pan interesował?

M.M.D.: Przez kilka lat prowadziłem Drużynę Harcerską im. Króla Kazimierza Wielkiego. Należałem do KS Stal Stocznia, gdzie stawiałem pierwsze kroki najpierw jako „pasażer plastyk”, później jako instruktor na obozach turystyczno-szkoleniowych dla uczniów Technikum i ZS Budowy Okrętów. Prowadziłem wiele rejsów z młodzieżą, a także z córkami Madzią i Anią (bliźniaczkami) i z młodszą Oleńką. Odbyłem wiele rejsów po zalewach Szczecińskim, Kamieńskim, Wiślanym, Mazurach, a także wielokrotnie pływałem do Niemiec, Danii, Szwecji, Norwegii, Szkocji.

T.J.: Co szczególnie inspirowa Pana do tworzenia?

M.M.D.: Moje podróże artystyczne owocują wieloma cyklami, m.in.: „Twarze”, „Epitafia”, „Oblicza morza”, „Światła”, „Okna”, „Rozanielenia”, „Miasta bezludne”, „Zawirowania”, „Żaglowce przestworzy”, „Obrazy napotkane”. W młodości rozkochalem się w muzyce klasycznej, której jestem wiernym do dnia dzisiejszego, a która jest inspiracją wielu moich działań plastycznych.

T.J.: Od kiedy nawiązał Pan kontakty z Akademią Morską?

M.M.D.: Z Akademią Morską, a właściwie z Wyższą Szkołą Morską, miałem kontakt poprzez Yacht Club tej uczelni. Głównie przez Alfreda Brodzińskiego, z którym przyjaźnię się do dziś. Odbywaliśmy rejsy ze studentami, spotkania na wielu imprezach w klubie „Pod Masztami”. Wtedy już powstał pomysł powołania uczelnianej galerii, gdzie swoje prace mogliby eksponować wykładowcy, studenci i pracownicy parający się sztuką. Dlatego z tak wielką radością zorganizowałem wystawę fotograficzną pt. „W stronę morza”, inaugurującą działalność Galerii Rektorskiej. Zaprojektowałem również logo tej galerii, widniejące na plakacie promującym wystawę.

T.J.: Słyszeliśmy, że również wystawia Pan swoje prace nie tylko w Polsce, ale i za granicą.

M.M.D.: Dzięki temu, że należę do dwóch stowarzyszeń: Artystycznego Integracji Europejskiej SAIE, gdzie pełnię funkcję wiceprezesa i Marynistów Polskich Oddziału Zachodniopomorskiego, mogłem poszerzać znajomości i umiejętności artystyczne na licznych plenerach i warsztatach. Poprzez te



organizacje mam możliwość prezentowania swojej twórczości na wystawach zbiorowych i indywidualnych, krajowych i zagranicznych.

Dziękuję w imieniu AAM za rozmowę. Życzę przede wszystkim zdrowia i inspiracji twórczej oraz wielu wystaw i sukcesów artystycznych. Liczymy, że jeszcze nie jeden raz pokaże Pan swoje prace w naszej galerii.

Teresa Jasiunas

Zaślubiny Polski z morzem



Fot. Radosław Drożdżewski

■ Inscenizacja zaślubin Polski z morzem w 2010 roku w Kołobrzegu

Zaślubiny Polski z morzem – patriotyczny akt, który miał miejsce 10 i 11 lutego 1920 r. w Pucku oraz 17 marca 1945 r. w Mrzeżynie i 18 marca 1945 r. w Kołobrzegu.

W październiku 1919 r. Józefowi Hallerowi powierzono dowództwo Frontu Pomorskiego, utworzonego w celu pokojowego i planowego odzyskania Pomorza, zgodnie z ustaleniami traktatu wersalskiego, odebranego Polsce wskutek rozbiorów. Zgodnie z planem przejmowanie ziem pomorskich rozpoczęło się 18 stycznia 1920 r. od przejścia Torunia przez oddziały 16 Pomorskiej Dywizji Piechoty. Poszczególne miejscowości przejmowano od wycofujących się wojsk niemieckich aż do 11 lutego 1920 r., kiedy to ostatni żołnierze opuścili Gdańsk.

Pomimo paru incydentów, wśród których było kilka prób stawiania zbrojnego oporu, a także licznych przypadków sabotażu, odzyskiwanie Pomorza dla Polski przebiegało bez większych zakłóceń. 10 lutego 1920 r. generał Józef Haller wraz z ministrem spraw wewnętrznych Stanisławem Wojciechowskim oraz nową administracją województwa pomorskiego przybył do Pucka, gdzie dokonał symbolicznych zaślubin Polski z Bałtykiem.

Głównym punktem zorganizowanych wtedy uroczystości była msza święta dziękczynna. Nabożeństwo celebrował dziekan połowy ks. Antoni Rydlewski. Kazanie wygłosił ks. Józef Wrycza. W czasie mszy świętej duchowni poświęcili Banderę Polską, którą przy huku 21

salw armatnich porucznik marynarki Eugeniusz Pławski wraz ze starszym marynarzem Florianem Napierałą podnieśli na masztce flagę jako znak objęcia przez Polską Marynarkę Wojenną wachty na Bałtyku. W imieniu dotychczasowych strażników Wybrzeża rybak kaszubski, szyper Jakub



fol. Jan Jerszyński

■ Puck. Pomnik Józefa Hallera

Myślisz, przekazał symbolicznie straż w ręce polskiego marynarza. W tym dniu, co Kaszubi uważali za dobry znak, Zatoka Pucka była zamrznięta.

Zaślubiny odbyły się poprzez wrzucenie pierścienia do morza. Tego dnia, przed zaślubinami, odbyło się spotkanie generała i delegacji władz Polski w Gdańsku z tamtejszymi Polakami, którzy ofiarowali na ręce gen. Hallera dwa platynowe pierścienie. Pierścienie te były sfinansowane przez polskich gdańszczan, np. rodzinę Leszczyńskich czy Raciniewskich.

W Rewie na dziesięciu szkuterach podniesiono polskie bandery, tworząc załazek Polskiej Marynarki Handlowej.

Polska objęła 10 lutego odcinek wybrzeża morskiego, które wraz z Mierzeją Helską liczyło 140 km zaniedbanego gospodarczo wybrzeża Bałtyku.

Wojciech Kossak zainspirowany tym wydarzeniem namalował obraz Zaślubiny Polski z Bałtykiem.

W dniach 17–20 marca br. w Kołobrzegu odbyły się obchody związane z 65. rocznicą wyzwolenia tego miasta przez I Armię Wojska Polskiego i żołnierzy I Frontu Białoruskiego oraz Zaślubinami Polski z morzem w marcu 1945 roku. Ponad 230 weteranów z całego świata przyjechało, żeby w nich uczestniczyć. W ramach czterodniowych uroczystości zorganizowano spotkania kombatantów z młodzieżą, inscenizację historyczną zaślubin, pokazy sprzętu wojskowego oraz zawody sportowe.

17 marca złożono wieńce oraz odsłonięto tablicę pamiątkową na cmentarzu wojennym w Zieleniewie, gdzie pochowano żołnierzy radzieckich i polskich, którzy walczyli o Kołobrzeg. Ze strony rosyjskiej udział wziął konsul-radca Konsulatu Generalnego Rosji w Gdańsku V. Efremov.

18 marca na Placu Ratuszowym w Kołobrzegu mieszkańcy i goście miasta wysłuchali przemówień reprezentantów rządu, prezydenta Kołobrzegu oraz przedstawicieli województwa zachodniopomorskiego, Słupska, gminy Mordy, radcy-minister Ambasady Rosji w Polsce i Konsulatu Generalnego FRN w Gdańsku. Po inscenizacji „Zaślubin” odbyła się uroczysta kolacja dla uczestników obchodów.

**Zebrała i opracowała:
Paulina Mańkowska**

Źródła:

http://pl.wikipedia.org/wiki/Za%C5%9Blubiny_Polski_z_morzem

http://www.rusemb.pl/index.php?option=com_content&view=article&id=270%3A-65-lecie-wyzwolenia-koobrzegu-oraz-zalubin-polski-z-morzem&catid=1%3AAktualnoci&Itemid=5&lang=pl



fot. Lesław Zimny

■ **Mrzeżyno. Pomnik z tablicą pamiątkową poświęconą zaślubinom Polski z Bałtykiem 17 marca 1945**



fot. Grzegorz W. Tężycki

■ **Kołobrzeg. Pomnik zaślubin Polski z morzem**

POMNIK LUDOJADA

Rzeźba jednego z najbardziej znanych polskich żeglarzy – kapitana Ludomira Mączki, odlana z brązu i wysoka na trzy metry stanie w Alei Żeglarzy w Szczecinie. Miasto ogłosiło konkurs na wykonanie rzeźby.

Mączka musi być uchwycony z rekwizytem żeglarskim. Jakim? To zależy od inwencji artysty. Uczestnicy konkursu złożą po dwa pomysły na rzeźbę. Projekty mają być gipsowe i w skali 1:5. Artyści na złożenie wniosków o udział w konkursie mieli czas do 10 marca. Odslonięcie rzeźby ma nastąpić najpóźniej jesienią. Monument będzie kosztować 200 tysięcy złotych.

Miasto otworzyło Aleję Żeglarzy na Bulwarze Piastowskim w Szczecinie tuż przed ubiegłorocznym finałem regat The Tall Ships Races. Na deptaku stoi już Łódź Wyszaka – szczecińskiego żeglarza i kupca z XII wieku oraz chronometr, czyli przyrząd nawigacyjny.

Drugi pomnik poświęcony kapitanowi Ludomirowi Mączce zostanie odsłonięty w Szczecinie, w sobotę 12 maja o godz. 11:00 na przystani Jacht Klubu AZS. Ludomir Mączka był wieloletnim członkiem tego klubu. Stąd rozpoczął swoje wyprawy dookoła świata na pokładzie jachtu „Maria”. Pomnik to dwumetrowy głaz przyniesiony przez łodowiec z okolic Wyp Alandzkich w okolicy Barlinka. Kamień został odnaleziony i zbadany przez dr. Andrzeja Piotrowskiego, dyrektora Instytutu Geologicznego w Szczecinie, który pływał na „Marii”.

Pomnik jest także symbolem – Ludomir Mączka, choć bardzo chciał, to nigdy nie odwiedził Wyp Alandzkich.

Na głazie wyryto napis: „Pamięci Ludomira Mączki, który stąd wyruszał w świat. Koledzy i przyjaciele”. Obok znajduje się tablica z życiorysem kapitana.

Odslonięcie pomnika odbędzie się podczas uroczystego otwarcia sezonu w JK AZS. Inicjatorem powstania pomnika jest szczecińskie środowisko żeglarskie. Pomnik stanie w honorowym miejscu klubu, w pobliżu głównego masztu. Odsłoni go przyjaciel Ludomira Mączki kpt. Wojciech Jacobson oraz dr Andrzej Piotrowski.

Ludomir Mączka, pseudonim Ludojad, Ludek (ur. 22 maja 1926 r. we Lwowie, zm. 30 stycznia 2006 r. w Szczecinie) – polski



Zdjęcia z archiwum rodzinnego

geolog, żeglarz, kapitan jachtowy, podróżnik; członek Bractwa Wybrzeża „Monje del Mar – Mnich Morski”. Jako żeglarz przebył na jachtach niemal 170 tys. mil morskich – trasę odpowiadającą prawie ośmiokrotnemu opłynięciu kuli ziemskiej (9-krotnie przemierzył Atlantyk, 4-krotnie Pacyfik, 3-krotnie Ocean Indyjski), jako geolog poznał m.in. Mongolię, Zambię, Andy, jako podróżnik nawiązał przyjaźnię z tysiącami ludzi w wielu miejscach świata.

Jego przygoda z żeglarstwem rozpoczęła się, gdy po skończeniu studiów podjął pracę w Państwowym Instytucie

Geologicznym (za pierwszą pensję zakupił pierwszą łódkę). W lecie 1949 roku uczestniczył w obozach żeglarskich – na Jeziorze Sławskim oraz w Trzebieży („Wtedy po raz pierwszy zobaczyłem morze...”), a w następnych latach w morskim ośrodku żeglarskim w Jastarni (1953) i na Mazurach, w Giżycku (obóz instruktorski).

SZCZECIN I „POLINEZJA PÓŁNOCY”

Po przeniesieniu się do Szczecina Ludomir Mączka żeglował po Jeziorze Dąbskim, Zalewie Szczecińskim i Bał-



tyku. Twierdził, że na przystani JK AZS w Dąbiu spędził najlepsze lata młodości. Pierwszy rejs po Bałtyku odbył w 1953 roku na jachcie „Orion” (po uzyskaniu wymaganej wówczas klauzuli wojewody):

„I to pierwsze zetknięcie z morzem we wrześniu, w kufajce, kiedy zdrowo huštało, związało mnie z żeglarstwem na dobre” — mówił Ludomir Mączka.

Zdobywając dalsze uprawnienia żeglarskie, odbył bałtyckie rejsy na s/y „Orion”, dowodzonym przez Józefa Leśniaka (600 mil na trasie z Gdyni „pod Szwecję” i powrót przez Ustkę) i rejs otwartą szalupą Marynarki Wojennej ze Szczecina do Gdyni. W roku 1956 płynął jako członek załogi jachtu „Swantewit”, który wygrał regaty dookoła Rugii. Zaliczył w ten sposób staż 1000 mil, co pozwoliło mu przystąpić do egzaminu na sternika morskiego, m.in. u Ryszarda Książczyńskiego i Wojciecha Jacobsona, na „Saturnie”. Jako sternik morski po raz pierwszy wypłynął w rejs na „Witeziu II”. Staż na kapitana jachtowego zaliczył w czasie rejsu na „Zewie Morza” do Narwiku (na jachcie był asystentem pierwszego oficera; zgłosił się też na pomocnika kuka).

W 2 połowie lat 50. XX w. w polskim środowisku żeglarskim, dla którego nie była dostępna prawdziwa Polinezja, utrwaliło się pojęcie „Polinezja Północy” (wymyślone prawdopodobnie przez Ludka w roku 1956). Do „Polinezji Północy” były przez przyjaciół zaliczane: Zatoka Botnicka, Szetlandy, Wyspy Owcze, Orkady, Islandia, Grenlandia, Jan Mayen, Spitsbergen, Północna Norwegia. Pierwsza próba realizacji marzenia L. Mączki — od 1957 r. jachtowego kapitana morskiego — o rejsie na Islandię została podjęta w 1958 roku na „Witeziu II” (jacht bez silnika, echosondy, radia — poza „Szarotką” — i radaru), z 4-osobową załogą pod

dowództwem „Teczka”. Gęste mgły, długo utrzymujące się nad Wyspami Owczymi, uniemożliwiły podejście. W następnym roku wyprawę rozpoczęto wcześniej (12 maja) i zdecydowano się płynąć bez zawiązywania do portów. Silny sztorm w pobliżu Westmannaeyjar Islands, gdy widoczny już był Vatnajökull, utrudnił osiągnięcie celu. Po sztormie udało się ustalić położenie jachtu — na podstawie pomiarów wysokości ledwo widocznego słońca, wykonanych przez Ludka z użyciem sekstantu — i w gęstej mgle dotrzeć do portu, co wywołało podziw miejscowych żeglarzy. W drodze powrotnej jacht ponownie walczył z silnym sztormem (wiatr do 10 B; z relacji Ludka: „fale były jak kamienice”, „jak wtedy to przetrwaliśmy, nie wiem do dziś”).

*I to pierwsze zetknięcie
z morzem we wrześniu,
w kufajce, kiedy zdrowo
huštało, związało mnie
z żeglarstwem na dobre.*

Ludomir Mączka

MONGOLIA I AMERYKA POŁUDNIOWA

W latach 1960–1961 L. Mączka odbywał rejsy bałtyckie na s/y „Krzyż Południa”, s/y „Śmiały” i s/y „Piana”, a w okresie 1962 i 1963 uczestniczył w Polskiej Ekspedycji Geologicznej do Mongolii, zorganizowanej przez Przedsiębiorstwo Geologiczne w Krakowie (według współuczestników wyprawy — Andrzeja Paulo (później pro-

fesora AGH) i Andrzeja Grocholskiego — włączając Ludomira Mączkę do zespołu, zdawano sobie sprawę, jak wielka jest jego pasja poznawania świata i wytrwałość, a równocześnie wyjątkowo małe wymagania. L. Mączka nazwał tę wyprawę „swoją największą przygodą intelektualno-geologiczną”. W obszernych listach do przyjaciół i zapisanych później wspomnieniach wyrażał fascynację przychylnością mieszkańców Mongolii oraz naturalnymi szerokimi krajobrazami tego kraju, które kojarzyły mu się z krajobrazami morskimi (cyt.: „... najbardziej morski wiersz, to „Stepy Akermańskie” Adama Mickiewicza”).

W jednym z listów, pisanych na biwaku w mongolskich pustkowiach, odnosił się np. do powieści „Wyga” Londona, podkreślając, że czuje się jak Bellow, który samotnie siedząc przy ognisku i rozmawiając z psami, „znalazł sam siebie”. Efektem pracy ekspedycji były pierwsze mapy kartograficzne terenów, które później długo były mapami jedynymi.

Po powrocie z Mongolii L. Mączka pracował w podległej PIG Stacji Geologii Wybrzeża w Szczecinie. W latach 1964–1965 uczestniczył w rejsach bałtyckich na s/y „Joseph Conrad” i w rejsie do Holandii na s/y „Bolko”, a w latach 1965–1966 — w naukowo-żeglarskiej wyprawie jachtu „Śmiały” dookoła Ameryki Południowej. Kapitanem był Bolesław Kowalski, pierwszym oficerem i głównym mechanikiem Jerzy Knabe. W całym rejsie uczestniczyli również Bronisław Siadek (inicjator wyprawy), Krzysztof Wojciechowski (geograf, zastępca kierownika naukowego) i Krzysztof Baranowski. W części rejsu brali udział: Tadeusz Wilgat (kierownik naukowy), Mieczysław Kluge, Tadeusz Romer (lekarz wyprawy). Ludomir Mączka przyłączył się do załogi w Buenos Aires. Płynął jako II oficer i bosman. Od końca lipca 1965 r. do końca października 1966 r. przeplłynęli przez 3 morza i 2 oceany, w tym przez Kanał Kiloński, Wyspy Kanaryjskie, Cieśninę Magellana, kanały Patagonii, Kanał Panamski i ponownie przez wody Europy. Załoga odwiedziła Argentynę, Chile, Peru, Panamę i Bahamy, realizując program naukowy. Obejmował on m.in. pobieranie próbek wody w strefie nerytycznej i planktonu morskiego, badania bilansu energii promieniowania słonecznego w różnych strefach klimatycznych, badania z dziedziny hydrologii, glaciologii, medycyny morskiej (m.in. ochładzanie się ciała ludzkiego w różnych warunkach pogodowych).

Po powrocie z rejsu L. Mączka został ponownie zatrudniony w Pracowni Geologii Wybrzeża w Szczecinie, uczestniczył



też w rejsach bałtyckich na s/y: „Krzyż Południa”, s/y „Wojtek”, s/y „Swantewit” i s/y „Piana”. Zawodowo zajmował się problemem wzbogacania piasków plażowych strefy przyboju w ciężkie minerały, np. monacyt, cyrkon, magnetyt. W lecie jego zadaniem było pobieranie próbek (praca z pletwonurkami, w łodziach i małych jachtach), a w zimie – analizy w laboratorium. Opracował kilka publikacji naukowych.

ZAMBIA

Rozdział książki J.W. Zamorskiego *Z Marią przez życie i oceany* poświęcony pobytowi L. Mączki na kontrakcie geologicznym w Zambii (1968–1972) został zatytułowany *Z sekstantem w sercu Afryki*.

Imienny kontrakt Mączka otrzymał od Jerzego Wróbleckiego – pracującego w Afryce kolegi-geologa (m.in. tłumacza książki W.P. Pietrowa: *Oznaczanie metodą immersyjną minerałów i skał w stanie sproszkowanym*). Po rocznych staraniach uzyskał zgodę na wyjazd i w grudniu 1968 roku został pracownikiem zespołu geofizycznego w Geological Survey Dept. of Zambia. Prowadził m.in. poszukiwania rud metali nad rzeką Kafue i zajmował się geologią inżynierską i kopalnianą, np. na potrzeby budowy hydroelektrowni Kafue Gorge. Poszukiwania minerałów prowadziła kanadyjska firma, która potrzebowała reperów na powierzchni do interpretacji wyników badań magnetometrycznych. W prymitywnych warunkach technicznych, bez wystarczająco dokładnych map, okazały się przydatne techniki

nawigacji morskiej – określanie położenia sekstantem na podstawie wysokości słońca i gwiazd.

Wspominając spotkania z mieszkańcami Zambii, L. Mączka mówił m.in.: „Kraje kolonialne, wielcy ówczesnej Europy, podzielili tak Afrykę, aby tu nigdy nie było spokoju. Ktoś musi czerpać z tego zyski”. Sam żył bardzo oszczędnie, żywiąc się głównie bananami (do których nabrał trwałej awersji), dzięki czemu udało mu się zgromadzić środki na zakup jachtu i na „kawałek drogi dookoła świata”.

SY „MARIA” I NORTHWEST PASSAGE

Pieniądze zarobione w Zambii nie pozwoliły na swobodny wybór małego, ale sprawnego pełnomorskiego jachtu. L. Mączka zamierzał początkowo kupić od Kazimierza Haski jacht „Wojtek”, słup bermudzki ze stalowym poszyciem, ale jego cena okazała się za wysoka. Znajomi z PZŻ zasugerowali mu nawiązanie kontaktu z Jerzym Mańkowskim, który zamierzał sprzedać swój nowy kecz „Maria” z dębowym szkieletem i mahoniowym poszyciem. Widok łódki z napisem „Maria” zachwylił go. Po latach, odpowiadając na pytania znajomych żeglarzy, dlaczego wybrał kecz, powiedział m.in.:

„Kecz jest zwrotniejszy i bezpieczniejszy. Można nim na samych żaglach zacięśnić cyrkulację, zrzuć, a nie refować grota i iść na samym fok lub genui i be-zanie. A poza tym między dwoma masztami można rozwiesić hamak i wygodnie wypoczywać na deku”. Pierwszy rejs odbył

się w dniach 19–23 czerwca 1973 na trasie Gdańsk (miejsce budowy i zakupu)–Świnoujście.

W latach 1973–1984 opłynął na s/y „Maria” kulę ziemską, rejs ten trwał 11 lat. W latach 1985–1988 wraz z Wojciechem Jacobsonem i Januszem Kurbielem przepłynął na jachcie „Vagabond” II Przejście Północno-Zachodnie. Było to pierwsze przejście Northwest Passage jachtem żaglowym z zachodu na wschód, uznane za Rejs Roku i nagrodzone Srebrnym Sekstantem. W 1999 r. ponownie wyruszył w podróż dookoła świata Szlakiem Magellana, jednak w Nowej Zelandii musiał ją przerwać ze względu na zły stan zdrowia (jacht przejął kpt. Maciej Krzeptowski). W 2002 r. został uhonorowany nagrodą dla podróżników i odkrywców Super Kolos 2001, a w roku 2005 – nagrodą Conrada – Indywidualności Morskie.

Zmarł 30 stycznia 2006 r. w Szczecinie, w wieku 78 lat, z których ponad 30 spędził na jachtach, pokonując około 170 tysięcy mil morskich. Urna z jego prochami spoczęła na szczecińskim Cmentarzu Centralnym 6 lutego 2006 r., w pobliżu pomnika „Tym, którzy nie powrócili z morza”.

**Zebrała i opracowała:
Paulina Mańkowska**

Źródła:

http://www.zagle.com.pl/wydarzenia/pomnik-ludomira-maczki,1_4582.html

<http://radioszczecin.pl/1,108930,rzezb-ludomira-maczki-stanie-w-zezlarskiej-alei>

http://pl.wikipedia.org/wiki/Ludomir_M%C4%85czka

PŁYWOŁAJKI 2013

Przed zawodami pływackimi rundy zimowej w dniu 10.12.2013 r. na pływalni Akademii Morskiej odbyła się impreza o nazwie „Pływołajki” o puchar Prezesa Organizacji Środowiskowej AZS.



OTO WYNIKI RYWALIZACJI:

I miejsce – Pomorski Uniwersytet Medyczny

II miejsce – Zachodniopomorski Uniwersytet Technologiczny, Akademia Morska

IV miejsce – Uniwersytet Szczeciński

KU AZS AM

W zawodach wzięli udział studenci szczecińskich uczelni, którzy utworzyli poszczególne reprezentacje wraz z uczniami klas III i VI szkoły podstawowej nr 51 trenującymi pływanie.

Rywalizacja odbyła się w 5 konkurencjach:

1. Wyławianie 9 kg bez wchodzenia do wody;
2. Sztafeta pływacka (klasa III i VI stylem dowolnym i motylkowym, studenci w kombinezonach);
3. Sztafeta z prezentami, start z wody;
4. Sztafeta z bojami ratowniczymi stylem klasycznym;
5. Wyławianie karpia za pomocą wędki.

Na koniec rywalizacji uczniowie i studenci otrzymali nagrody i pamiątkowe dyplomy.



Wielka Orkiestra Świątecznej Pomocy na Nawigatorze XXI



Akademia Morska w Szczecinie wzięła udział w zapowiadziach tegorocznej zbiórki pieniędzy dla fundacji Jurka Owsiaaka. Część szczecińskiego finału WOŚP realizowano na pokładzie naszego statku i emitowano na szczecińskiej i ogólnopolskiej antenie TVP.

W nagraniu udział wzięli studenci Wydziału Nawigacyjnego (kierunek nawigacja): Paweł Popczyński, Andrzej Chmielewski, Marcin Kłosiński, Bar-

tosz Mańkowski, Marcin Orymowski i Arkadiusz Rykaczewski oraz Wydziału Mechanicznego (eksploatacja siłowni okrętowych): Natalia Malewska, Grzegorz

Bogdański, Łukasz Kalarus i Radosław Słaba.

Szczeciński finał WOŚP prowadzili dziennikarze TVP Szczecin – Barbara Jesiołkiewicz-Kowalczyk i Bartosz Łyżwiński.

Studentom oraz załodze Nawigatora XXI dziękujemy za pomoc i zaangażowanie.

Bogna Bartkiewicz



Zdjęcia: archiwum organizatora

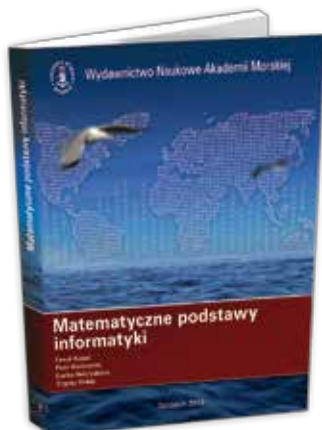
1. 3, 2, 1 – kamera poszła!

2. Prowadzący szczeciński finał WOŚP – Barbara Jesiołkiewicz-Kowalczyk i Bartosz Łyżwiński

3. My też zagraliśmy dla Wielkiej Orkiestry Świątecznej Pomocy



Nowości wydawnicze i wznowienia

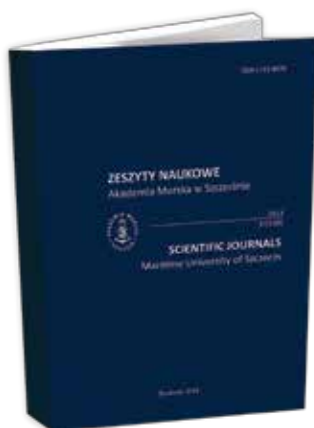


MATEMATYCZNE PODSTAWY INFORMATYKI

PAWEŁ BANAŚ, PIOTR BORKOWSKI, LARISA DOBRYAKOVA, EVGENY OCHIN
WYDANIE I. FORMAT B5, 270 S., ISBN 978-83-89901-84-2

Książka ta ma na celu przybliżenie teoretycznych podstaw informatyki i obejmuje: podstawy matematyki dyskretnej, systemy liczbowe, algorytmy i struktury danych oraz rachunek prawdopodobieństwa i statystykę.

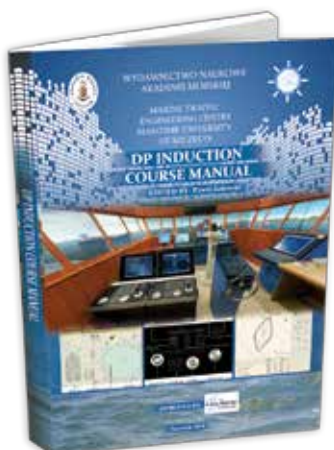
Matematyka dyskretna jest jedną z podstaw informatyki, na której bazuje wiele jej dziedzin, takich jak algorytmika, programowanie, bazy danych, układy cyfrowe czy kryptografia. Ich wspólną cechą jest dyskretność, można więc tym samym powiedzieć, że matematyka dyskretna jest zbiorczą nazwą wszystkich działów matematyki, które zajmują się badaniem struktur nieciągłych.



ZESZYTY NAUKOWE AKADEMII MORSKIEJ W SZCZECINIE

POD REDAKCJĄ ZBIGNIEWA MATUSZAKA
NR 37 (109), FORMAT A4, 102 S.

W numerze znajdziemy 17 artykułów m.in. o sposobach oceny stanu technicznego jednostek rzecznych na podstawie mikrostatystyki, ruchu i wypadkowości jednostek śródlądowych na terenie Portu Szczecin w aspekcie nowych inwestycji w tym rejonie, metodzie analizy obrazu w procesie oceny ilości i rodzaju zjawisk lodowych, tendencjach w rozwoju przewozów ładunków w europejskiej żegludze śródlądowej oraz wpływie procesów hydrologicznych na funkcjonowanie wodnego transportu śródlądowego na przykładzie toru regatowego Brdyjście.



DP INDUCTION COURSE MANUAL

PAWEŁ ZALEWSKI
WYDANIE I, FORMAT A4, 152 S., ISBN 978-83-89901-72-9

Publikacja to kompendium wiedzy o zasadach dynamicznego pozycjonowania. Uczy, jak ustanowić dynamiczny system pozycjonowania i jak zrozumieć praktyczne funkcjonowanie urządzeń towarzyszących, w tym systemów referencji pozycji. Przedstawione zostały w niej różne alarmy, ostrzeżenia, a także sposoby ich rozpoznawania i reagowania na nie. Uczestnicy kursów korzystający z tej pozycji literaturowej dowiadują się również, jak zainstalować urządzenia związane systemem DP oraz jak odnieść operacje DP do istniejących warunków środowiskowych – wiatru, stanu morza, prądu i ruchu statków.

POGRZEB MORSKI NA RÓWNIKU

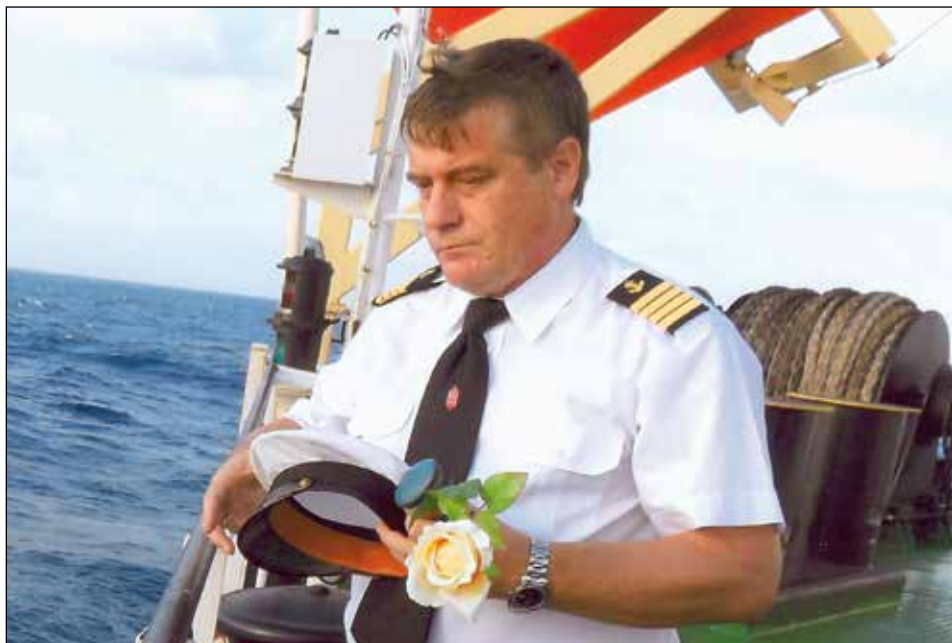
Zebrał i opisał: Wiktor Czapp

Pod koniec października 2013 roku wpłynął do Szczecińskiego Klubu Kapitanów Żeglugi Wielkiej list z prośbą o umieszczenie tabliczki pamiątkowej na obmurowaniu pomnika poświęconego „Tym, którzy nie powrócili z morza”. Nadawcą tego listu jest dr n. med. Mieczysław Chruściel, który pisze:

Wypełniając ostatnią wolę mego ojca, ś. p. Antoniego Chruściela, zwracam się z prośbą o wyrażenie zgody na umieszczenie tabliczki upamiętniającej nazwisko mego ojca wśród nazwisk marynarzy, którzy nie powrócili z morza.

■ M/S „SZCZECIN”

kpt. ż.w. Karol Piękoskiński
w dniu 2 października 2012 roku
dokonał obrzędu pogrzebu morskiego, rozsypując prochy na równiku.



fot. archiwum prywatne

Kto to był Antoni Chruściel? Antoni Chruściel, syn Jana i Karoliny, urodził się 27 marca 1924 roku w Będzinie na Śląsku. Pierwsze kroki na morzu zrobił w 1956 roku na statku s/s „Śląsk”, i tak to się zaczęło. Cały czas podnosił swoje kwalifikacje. W roku 1960 uzyskał dyplom oficera Polskiej Marynarki Handlowej. Rozpoczął pracę w załogach pływających Polskiej Żeglugi Morskiej na stanowisku ochmistrza. U tego armatora przepracował nieprzerwanie 32 lata, pływając po morzach i oceanach całego świata.

W 1997 roku odszedł na emeryturę. Zamieszkał w Domu Kombatanta im. Gen. Boruty Spiechowicza w Szczecinie. Od tego czasu razem ze współmieszkańcami, też emerytowanymi marynarzami, zajmował się aktywnie pracą społeczną. Popularyzował problematykę morską. Dużo podróżował turystycznie. W ramach pracy zawodowej i później turystyki odwiedza 58 krajów świata. Swoje wspomnienia opisał w książce pt. *Świat widziany oczyma marynarza*.

Dalej syn pana Antoniego pisze:

Ojciec mój nie zginął na morzu, aleochał je ponad wszystko. W roku 1994 zwrócił się do dyrektora PŻM z pisemną prośbą o zgodę, po swoim odejściu na „wieczną wachtę”, na pogrzeb morski. Zgodę taką otrzymał w roku 1995. W latach następnych uzyskiwał zgody od kolejnych dyrektorów PŻM.

W biuletynie Polskiej Żeglugi Morskiej Bryza z maja 2003 roku ukazał się artykuł kpt. ż.w. Józefa Gawłowicza pt. *Testament marynarza*. Z kpt. Józefem Gawłowiczem pan Antoni Chruściel nie

tylko pływał, ale byli również zaprzyjaźnieni. Kapitan Gawłowicz pisał wówczas: *Testament Antoniego Chruściela nie jest ani protestem politycznym, ani religijnym, wynika z wolnej woli człowieka, który ukończył morze i oddał mu najlepsze lata swego życia, wobec czego pragnie, aby jego prochy rozsypane zostały na równiku, przez który tyle razy w swoim życiu marynarskim przepływał.*

Antoni Chruściel był człowiekiem powszechnie lubianym i szanowanym, zawsze pogodny, dowcipny i życzliwy. Do ostatnich dni życia utrzymywał kontakty z ludźmi morza. Za swoje działania i zasługi został wyróżniony wieloma odznaczeniami. Wymienię tylko te najważniejsze: Krzyż Kawalerski Orderu Odrodzenia Polski, Złoty Krzyż Zasługi, Zasłużony Pracownik Morza, Zasłużony Pracownik Polskiej Żeglugi Morskiej.

Antoni Chruściel zmarł 19 kwietnia 2012 roku w Szczecinie, przeżywszy 88 lat. Nie zmarł na morzu, ale zgodnie z jego testamentem chciał morzu oddać swoje prochy. Urnę z prochami Antoniego Chruściela zabrał w swoją kolejną podróż na południową półkulę m/s „Szczecin”, dowodzony przez kpt. ż.w. Karola Piękoskińskiego, który w dniu 2 października 2012 roku dokonał obrzędu pogrzebu morskiego, rozsypując prochy na równiku.

W ten symboliczny sposób, zgodnie z ostatnią wolą zmarłego, powrócił na morze, oddając siebie Neptunowi. Nigdy z morza już nie powróci. W dzienniku okrętowym m/s „Szczecin” pod datą 2 października 2012 roku znajduje się zapis: *Dnia 02.10.2012 r. w godzinach 1650-1715 L.T. na pozycji geograficznej*

$\varphi = 00^{\circ}17.4\ N$ $\lambda = 045^{\circ}20.6\ W$ odbyła się symboliczna ceremonia pogrzebu morskiego długoletniego pracownika Polskiej Żeglugi Morskiej pana Antoniego Chruściela – podpis nieczytelny.

W najnowszej morskiej historii znany jest jeszcze jeden przypadek podobnego pogrzebu. Kpt. ż.w. Jan Zbigniew Skura był uczniem Szkoły Morskiej w Gdyni tuż przed wybuchem drugiej wojny światowej. Odbывał praktykę morską na szkolnym żaglowcu „Dar Pomorza”. Kiedy „Dar” został internowany w Szwecji, załoga stała i uczniowie przedostali się do Wielkiej Brytanii. Tam Jan Zbigniew Skura ukończył Szkołę Morską. Całą wojnę pływał na okrętach wojennych i w konwojach na statkach handlowych, walcząc u boku Royal Navy z niemiecką Kriegsmarine.

Po wojnie ożenił się z Hiszpanką, ale osiadł i pracował w Kanadzie. Po przejściu w zawodowy stan spoczynku przeniósł się do rodzinnego miasta swojej żony – do Barcelony w Hiszpanii. W Hiszpanii zginął w wypadku samochodowym. W testamentie wyraził wolę bycia skremowanym, a prochy miały zostać rozsypane w Zatoce Gdańskiej. Tę ostatnią wolę kpt. ż.w. Jana Zbigniewa Skury wypełnili koledzy, kapitanowie Stowarzyszenia Kapitanów Żeglugi Wielkiej w Gdyni.

Tego rodzaju życzenia ludzi morza należą u nas raczej do rzadkości i są mało popularne. W sąsiednich Niemczech istnieją specjalne zakłady pogrzebowe, które realizują tego rodzaju świadczenia. Rejonem rozsypywania prochów zmarłych jest rejon latarni i stacji pilotów „KIEL” na Bałtyku. ✦

Ewa Kłodzińska

(1954 – 2014)



Urodziła się 24 października 1954 r. w Szczecinie. Po ukończeniu szkoły podstawowej w 1969 r. naukę kontynuowała w Liceum Ogólnokształcącym nr 1 w Szczecinie. Po uzyskaniu świadectwa dojrzałości w 1973 r. podjęła studia na Wydziale Rybactwa Morskiego i Technologii Żywności Akademii Rolniczej w Szczecinie, które ukończyła w 1978 roku. W trakcie studiów odbyła praktyki, m.in. w PPiUR „Szkuner” – Władysławowo, w Urzędzie Morskim, w Naukowym Kole Hydrochemii oraz praktykę morską na statku szkolno-połowowym m/t „Rybak Morski”. Po ukończeniu studiów, w latach 1978–1983 pracowała w Zjednoczeniu Gospodarki Rybnej na stanowisku samodzielnego referenta ds. eksploatacji floty dalekomorskiej na Wydziale Połowów. Od roku 1992 do 1993 prowadziła działalność gospodarczą, a następnie przez dwa lata pracowała społecznie jako wiceprezes Fundacji Wspierania Rozwoju Kultury, Oświaty i Sportu. W okresie 1994–1995 współpracowała z Centrum Języków Obcych „Progress”, organizując i prowadząc filię na Prawobrzeżu. W 1995 r. zatrudniona została w hurtowni książek.

W roku 1996 rozpoczęła pracę w ówczesnej Wyższej Szkole Morskiej w Szczecinie na stanowisku samodzielnego referenta w Dziale Nauczania. W latach 1997–2003 pełniła funkcję kierownika Domu Studenckiego „Korab”. Następnie od 2003 do 2009 zajmowała stanowisko specjalisty w Instytucie Nawigacji Morskiej. Przez dwa lata (2009 i 2010) była pracownikiem Związku Nauczycielstwa Polskiego. Po czym przeszła na rentę.

Od roku 1980 mężatka, miała dwoje dzieci: córkę Dominikę (1981) i syna Wojciecha (1986).

Nasza koleżanka Ewa była bardzo lubiana. Chętna do pomocy i serdeczna. Cechowała ją pogoda ducha, którą odzwierciedlał szczery uśmiech. Optymistycznie patrząca na świat i pozytywnie nastawiona do ludzi. Za to szanowali Ją nie tylko współpracownicy, ale także ci, którzy mieli z Nią kontakt w środowisku akademickim. Pracownicy i studenci cenili Ją, ponieważ była zawsze życzliwa i pogodna. W całej swojej karierze zawodowej dała się poznać jako dobry pracownik i dobra koleżanka. Chociaż już Jej nie ma wśród nas, pozostanie w naszej pamięci, bo wspomnienia żłobią w sercu swe odbicia.

**Irena Łosik
Małgorzata Madej**

Jadwiga Nowakowska

(1940–2014)



Urodziła się 15 marca 1940 roku w Wyszczelach (województwo mazowieckie). W Ciemnowku ukończyła szkołę podstawową. W okresie 1959–1960 pracowała w Szkole Podstawowej w Olsztynie jako nauczycielka. W 1961 r. podjęła pracę w Warmińskiej Księgarni Diecezjalnej „HOSIANUM” w Olsztynie. Od 1962 rozpoczęła pracę w Płocku, najpierw w Banku PKO w Obsłudze Ratalnej Sprzedaży, a potem (1963–1968) w Zarządzie Budynków Mieszkalnych na stanowisku referenta i następnie księgowej. W 1968 roku ukończyła Liceum Ogólnokształcące w Sierpcu i rozpoczęła pracę w Płockim Przedsiębiorstwie Robót Instalacyjnych na stanowisku inspektora kadr i szkolenia. W 1971 roku przeniosła się do Szczecina, gdzie w latach 1974–1978 zatrudniona była w Zarządzie Przedsiębiorstwa Państwowej Komunikacji Samochodowej na stanowisku starszego instruktora ds. kadr. Od 1978 r. pracowała w Okręgowym Zarządzie Lasów Państwowych w Szczecinie w Wydziale Kadr i Szkolenia. Z powodu choroby matki w 1979 roku wyjechała do Płocka i zatrudniła się tam w Zakładzie Przemysłu Dziewiarskiego „Cotex” na stanowisku samodzielnego inspektora służby pracowniczej. W tym samym roku powróciła do Szczecina, by podjąć pracę w ówczesnej Wyższej Szkole Morskiej na stanowisku samodzielnego referenta ds. osobowych. Od 1982 roku pełniła funkcję zastępcy kierownika Działu Spraw Pracowniczych. W okresie od 1992

do 1996 była kierownikiem tego działu i przeszła na emeryturę w 1997 r.

Podczas pracy w Akademii Morskiej była członkiem wielu komisji:

- 1980–1984 – sekretarz Rektorskiej Podkomisji ds. Odznaczeń, Nagród i Premii Pracowników Administracji i Obsługi,
- 1984–1987 – członek Komisji Socjalno-Mieszkaniowej,
- 1985 – członek Komisji ds. Bezpieczeństwa i Higieny Pracy,
- 1985, 1986 – sekretarz Komisji ds. nagród dla pracowników administracyjnych i obsługi,
- 1985–1988 – członek Komisji Pojednawczej.

Podczas pracy zawodowej podwyższała kwalifikacje, uczestnicząc w seminariach oraz kursach z zakresu prawa pracy. Za swoją wieloletnią i nienaganną pracę została wyróżniona m.in. Nagrodą Rektora za całokształt pracy (1985), Srebrną Odznaką Zasłużony Pracownik Morza (1989).

Mężatka od 1969 roku, miała syna Dariusza (1970).

Była osobą skromną i pogodną. Zawsze życzliwa ludziom i chętna do pomocy. Bezkonfliktowa, lubiana przez współpracowników i ceniona przez kierownictwo uczelni. Taka zawsze pozostanie w naszej pamięci. Wspominać ją będziemy jako koleżeńską i pełną ciepła osobę.

**Irena Łosik
Małgorzata Madej**

ABSOLWENCI ROCZNIK 1974 – WYSTĄP!

Zjazd Absolwentów I Roczника WSM

Zjazd Absolwentów I Roczника WSM 1974 r. połączony będzie ze Świętem uczelni obchodzonym 16 maja 2014 roku. Serdecznie zapraszamy wszystkich Absolwentów Roczника 1974 do przesłania swoich aktualnych danych na Karcie Zgłoszenia i czynnego uczestnictwa we wszystkich punktach zaplanowanego programu Zjazdu.

Beata Guzewicz-Fajdek

Termin obchodów – 16.05.2014 r. (piątek)

Program:

godz. 7.45 – uroczyste podniesienie bandery przed gmachem głównym uczelni (poczet sztandarowy). Obecność absolwentów według uznania. Mundury lub stroje oficjalne.

godz. 8.15 – złożenie kwiatów pod tablicą pamiątkową przy Alei Piatów 19 w Szczecinie (bus). Obecność absolwentów według uznania. Mundury lub stroje oficjalne.

godz. 10.00 – 40-lecie Dyplomatorium WSM – spotkanie absolwentów z kadrami – Sala Senatu. 10.00–10.45 – spotkanie oficjalne, wystąpienia Rektora, kilku wykładowców zaproszonych przez absolwentów oraz samych absolwentów. W tle zdjęcia z okresu studiów (mniej lub bardziej oficjalne).

godz. 10.45–11.45 – rozmowy w „kółkach zainteresowań”. Stroje oficjalne.

godz. 10.30–11.30 – Międzywydziałowy Wielobój Pływacki o Puchar Rektora – pływalnia (impreza towarzysząca). Udział osób zainteresowanych.

godz. 12.00–13.00 – uroczyste posiedzenie Senatu połączone z jubileuszem 40-lecia oraz wręczeniem statuetki „Wilk Morski” i nagrody dla najaktywniejszego studenta (Aula Łaskiego). Absolwenci obecni jako zaproszeni goście. Stroje oficjalne. W tle oficjalne zdjęcia z okresu studiów.

ok. **godz. 13.00** – (po posiedzeniu Senatu) – lunch dla absolwentów (Klub „Pod Masztami”).

ok. **godz. 13.30–14.30** – zwiedzanie uczelni przez uczestników jubileuszu 40-lecia wraz z osobami towarzyszącymi. Zwiedzanie wybranych laboratoriów i innych miejsc „historycznych” w grupach liczących około 15 osób.

godz. 14.30–18.00 – piknik (wspólne grillowanie ze studentami i obecną kadrami, turniej sportowy, koncert szant). Absolwenci z osobami towarzyszącymi spotykają się w wydzielonym miejscu pod banerem „ABSOLWENCI ROCZNIK 1974”. Stroje dowolne – parking AM, ul. Starzyńskiego 8–9, między akademikami.

godz. 19.00 – 23.00 – spotkanie absolwentów i osób towarzyszących w klubie „Pod Masztami”. Obecni również zaproszeni przez absolwentów byli wykładowcy. Przewidywany obiad, napitki, muzyka z lat 70., ewentualne tańce. Koszt 150 PLN od osoby. Płatne do 30.04.2014 na konto 69 1240 6667 1111 0010 5661 4373 z dopiskiem Zjazd Absolwentów 1974, imię i nazwisko uczestnika zjazdu.



■ Defilada studentów pierwszego rocznika Wyższej Szkoły Morskiej w Szczecinie

