

Akademickie aktualności Morskie

SZANOWNI CZYTELNICY

W NUMERZE

Jest mi niezmiernie miło przekazać na Państwa ręce najnowszy numer Akademickich Aktualności Morskich (AAM). Z dniem 1 lutego 2019 r. JM Rektor powierzył mi funkcję kierownika i redaktora naczelnego Wydawnictwa Naukowego uczelni oraz redaktora naczelnego kwartalnika AAM. Kieruję z tego miejsca słowa podziękowania ustępującemu redaktorowi naczelnemu, Panu Profesorowi Bernardowi Wiśniewskiemu, który poświęcił kilkadziesiąt lat swojej pracy Wydawnictwu Naukowemu AMS, pełniąc przy tym funkcję redaktora naczelnego kwartalnika Zeszyty Naukowe AMS oraz redaktora naczelnego AAM.



W najnowszym numerze prezentujemy artykuły na temat współpracy naszej uczelni z otoczeniem, w tym m.in. relację z wystawy podsumowującej projekt MareMed współfinansowany z programu Inkubator Innowacyjności+, informację dotyczącą porozumienia pomiędzy AM a firmą Global Logic oraz udział AM w tegorocznym finale Wielkiej Orkiestry Świątecznej Pomocy.

W części poświęconej rozwojowi kariery naukowej prezentujemy wywiad z panią dr inż. Lidią Bartczak – absolwentką naszej uczelni, która po obronieniu rozprawy doktorskiej w AM postanowiła kontynuować pracę zawodową w Hongkongu. Najnowszy numer AAM prezentuje także sprawy studenckie, w tym działalność w AM Legii Akademickiej, uruchomienie nowych stanowisk dydaktyki w zakresie chłodnictwa i klimatyzacji, działalność Koła Ligi Morskiej i Rzecznej oraz uczestnictwo uczelni w targach edukacyjnych.

Czytelnicy będą mogli zapoznać się również z działalnością AM na arenie międzynarodowej – w numerze relacje z setnej sesji Komitetu Bezpieczeństwa Morskiego IMO, z pierwszego dorocznego spotkania uczestników projektu sieciującego podmioty działające w obszarze przetwarzania energii fal – WECANet oraz działalności AM w tematyce żegluga śródlądowej.

W sekcji Marynistyka przybliżamy sylwetkę kpt. ż.w. Stefana Gorazdowskiego oraz historię żaglowca Dar Pomorza.

Życzę wszystkim Państwu przyjemnej lektury i zachęcam do nadsyłania artykułów, które chcieliby Państwo publikować na naszych łamach.

Redaktor Naczelny
dr hab. inż. Leszek Chybowski, prof. AM

Słów kilka	
o Polskiej Komisji Akredytacyjnej	2
Porozumienie o współpracy między Akademią Morską a firmą Global Logic	4
Nawigator XXI grał z WOŚP	5

Wynalazek naszych naukowców nagrodzony złotym medalem	6
---	---

Doktorantka AM w Hongkongu	8
----------------------------	---

Legia Akademicka	
w Akademii Morskiej w Szczecinie	10
Ciepło–zimno. Zaprezentowaliśmy Laboratorium Chłodnictwa i Klimatyzacji	12
Koło Ligi Morskiej i Rzecznej przy Akademii Morskiej w Szczecinie	13
Akademia Morska na targach edukacyjnych	15

100. sesja Komitetu Bezpieczeństwa Morskiego (MSC) Międzynarodowej Organizacji Morskiej	16
Czy fale morskie staną się źródłem energii...	17
Współpraca Akademii Morskiej i ONZ w zakresie żegluga śródlądowej	21

Kpt. ż.w. Stefan Gorazdowski	23
Dar Pomorza – historia i dokonania	24

Wzruszająca historia z Marynarskim Tangiem w tle...	28
8,4 w 10-punktowej skali dla Korabia	29
Dofinansowanie Działalności Wydawniczej AMS	29

Nowości wydawnicze	30
--------------------	----

Akademickie Mistrzostwa Zachodniopomorskiego	32
--	----

Akademickie
aktualności Morskie



WYDAWNICTWO NAUKOWE
AKADEMIA MORSKA W SZCZECINIE

Magazyn Informacyjny
Akademii Morskiej w Szczecinie
ISSN 1508-7786

ADRES REDAKCJI:
Akademia Morska
ul. Starzyńskiego 8, 70-506 Szczecin

telefon +48 91 48 09 645
e-mail: publisher@am.szczecin.pl
b.tatko@am.szczecin.pl

ZESPÓŁ REDAKCYJNY
Leszek Chybowski
– Redaktor Naczelny
Teresa Jasiunas
Tomasz Kwiatkowski
Paulina Mańkowska
Adriana Nowakowska
Barbara Tatko

NAKLAD:
350 sztuk

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

DRUK:
volumina.pl Daniel Krzanowski,
ul. Ks. Witolda 7-9, 71-063 Szczecin

Nasza okładka
Fot. Tomasz Kwiatkowski





Fot. Archiwum PKA

SŁÓW KILKA O POLSKIEJ KOMISJI AKREDYTACYJNEJ

Polska Komisja Akredytacyjna (PKA) jest niezależną instytucją, działającą na rzecz zapewniania i doskonalenia jakości kształcenia. Podstawowymi celami działań Komisji są dbałość o spełnianie standardów jakościowych przyjętych dla szkolnictwa wyższego oraz wspieranie uczelni publicznych i niepublicznych w procesie doskonalenia jakości kształcenia. Działania te mają na celu zapewnienie absolwentom polskich szkół wyższych wysokiej pozycji na krajowym i międzynarodowym rynku pracy oraz zwiększenie konkurencyjności polskich uczelni.

Działalność PKA najczęściej utożsamiana jest z prowadzeniem obowiązkowych ocen programowych oraz formułowaniem opinii o wnioskach dotyczących nadawania uprawnień do prowadzenia studiów. Nie jest to jednak wszystko. Komisja opiniuje wnioski w sprawie wpisu uczelni niepublicznej do ewidencji, o utworzenie siedziby uczelni zagranicznej w Polsce, wydaje opinie nt. jakości kształcenia przy ubieganiu się uczelni o uzyskanie uprawnień akademickich (doktoryzowania, habilitowania), wydawanie

innych opinii na wniosek ministra. Nowa ustawa Prawo o szkolnictwie wyższym i nauce, tzw. Ustawa 2.0 wprowadziła kolejne zadanie związane z prowadzeniem przez PKA działalności analitycznej, szkoleniowej oraz upowszechniania dobrych praktyk w zakresie jakości kształcenia.

Już drugą kadencję członkiem PKA jest pracownik Akademii Morskiej dr hab. inż. Janusz Uriasz. Komisja liczy nie więcej niż 90 członków wybieranych na kadencję czteroletnią. Reprezentują oni wszystkie obszary wiedzy. Janusz Uriasz jest przedstawicielem obszaru nauk technicznych. W obecnej kadencji został wybrany przewodniczącym Zespołu Nauk Technicznych (ZNT) i automatycznie stał się członkiem Prezydium PKA – najwyższego organu kolegiального PKA. Prowadząc ZNT, odpowiada za ocenę jakości kształcenia na wszystkich kierunkach technicznych w kraju. Kierunki techniczne to zwykle te, które prowadzą do uzyskania tytułu zawodowego inżyniera lub magistra inżyniera. Dokładniej rzecz ujmując, kierunek techniczny to taki, w którym większość kierunko-

wych efektów kształcenia ulokowano w obszarze nauk technicznych i w dziedzinie nauk technicznych. W aktualnej nomenklaturze (Ustawa 2.0) jest to kierunek, który przypisano do wybranej dyscypliny wiodącej (więcej niż 50% ECTS) z dziedziny nauk inżynierino-technicznych. Niemalże wszystkie kierunki kształcenia prowadzone przez AM właśnie takimi są.

Wspomniana Ustawa 2.0 wprowadziła więcej zmian obejmujących wszystkie aspekty szkolnictwa wyższego. O ile uczelnie powinny do końca roku akademickiego 2018/2019 przygotować nowe statuty, o tyle PKA prace te musiała wykonać do końca 2018 roku. W pracach tych uczestniczył także Janusz Uriasz.

Największą – fundamentalną zmianą jest nowe podejście do oceny programowej. Do tej pory w ocenie programowej uczelnie mogły uzyskać akredytację: wyróżniającą, pozytywną, warunkową, negatywną. W nowym podejściu akredytacja będzie dwustopniowa czyli binarna: pozytywna lub negatywna. Ocena negatywna oznaczać będzie niezwłoczne cofnięcie przez ministra uprawnienia



Fot. Materiały organizatora

do prowadzenia kształcenia na danym kierunku, stopniu i formie. Akredytacja pozytywna będzie wydawana na okres do 2 lat lub na 6 lat.

Kierunki oceniane będą według 10 kryteriów odpowiednio: Kryterium 1. Konstrukcja programu studiów: koncepcja, cele kształcenia i efekty uczenia się; Kryterium 2. Realizacja programu studiów: treści programowe, harmonogram realizacji programu studiów oraz formy i organizacja zajęć, metody kształcenia, praktyki zawodowe, organizacja procesu nauczania i uczenia się; Kryterium 3. Przyjęcie na studia, weryfikacja osiągnięcia przez studentów efektów uczenia się, zaliczanie poszczególnych semestrów i lat oraz dyplomowanie; Kryterium 4. Kompetencje, doświadczenie, kwalifikacje i liczebność kadry prowadzącej kształcenie oraz rozwój i doskonalenie kadry; Kryterium 5. Infrastruktura i zasoby edukacyjne wykorzystywane w realizacji programu studiów oraz ich doskonalenie; Kryterium 6. Współpraca z otoczeniem społeczno-gospodarczym w konstruowaniu, realizacji i doskonaleniu programu studiów oraz jej wpływ na rozwój kierunku; Kryterium 7. Warunki i sposoby podnoszenia stopnia umiędzynarodowienia procesu kształcenia na kierunku; Kryterium 8. Wsparcie studentów w uczeniu się, rozwoju społecznym, naukowym lub zawodowym i wejściu na rynek pracy oraz rozwój i doskonalenie form wsparcia; Kryterium 9. Publiczny dostęp do informacji o programie studiów, wa-

runkach jego realizacji i osiągniętych rezultatach; Kryterium 10. Polityka jakości, projektowanie, zatwierdzanie, monitorowanie, przegląd i doskonalenie programu studiów.

Projektując nowe kryteria i szczegółowe standardy jakości kształcenia, kierowano się między innymi europejskimi wytycznymi (ESG – *The Standards and guidelines for quality assurance in the European Higher Education Area*). Standardy te zostały przyjęte w roku 2005 przez ministrów edukacji i szkolnictwa wyższego Unii Europejskiej. Kraje EU uwzględniając różnorodność własnych systemów edukacji, powinny stosować wytyczne ESG.

Ocena pozytywna na 6 lat przyznawana będzie, gdy wszystkie kryteria będą spełnione w trzystopniowej skali: kryterium spełnione, kryterium spełnione częściowo, kryterium niespełnione. Ocena na okres do 2 lat wydana zostanie, gdy co najmniej jedno kryterium szczegółowe będzie spełnione częściowo (a opinia będzie zawierała zalecenia wskazujące na konieczność usunięcia stwierdzonych uchybień, przy czym zalecenia te muszą być możliwe do wykonania w czasie do 2 lat!). Ocena negatywna wydana zostanie, gdy co najmniej jedno kryterium szczegółowe jest niespełnione.

Pierwsze oceny programowe według nowych zasad prowadzone będą już od marca 2019 roku. Ustawa 2.0 wprowadziła także ocenę kompleksową (dawniej instytucjonalną), która będzie obowiązy-

wać od 1 października 2020 roku. Polska Komisja Akredytacyjna przyjęła także nowe zasady (paralelne do kryteriów oceny programowej) oceny wniosków o uprawnienia do prowadzenia kierunków kształcenia. Cały proces oceny wniosków będzie upubliczniany.

Nowością jest także możliwość przyznania certyfikatu uczelni prowadzącej kształcenie na danym kierunku. PKA pragnie wskazywać społeczeństwu i uczelniom kierunki charakteryzujące się szczególnie wyróżniającym poziomem kształcenia na określonym stopniu i profilu. W związku z tym Prezydium PKA może przyznać uczelni Certyfikat Doskonałości Kształcenia w następujących kategoriach:

- 1) Doskonały kierunek – doskonałość w kształceniu na kierunku;
- 2) Zawsze dla studenta – doskonałość we wsparciu rozwoju studentów;
- 3) Otwarty na świat – doskonałość we współpracy międzynarodowej;
- 4) Partner dla rozwoju – doskonałość we współpracy z otoczeniem społeczno-gospodarczym.

Zmiany w pracy Polskiej Komisji Akredytacyjnej są znaczące, dlatego w najbliższym czasie zaplanowane zostały szkolenia dla członków i ekspertów PKA. Zaplanowano także spotkania informacyjne dla przedstawicieli uczelni. Tym niemniej już teraz zapraszam wszystkich zainteresowanych problematyką akredytacji pracowników AM do kontaktu pod adresem j.uriasz@am.szczecin.pl.

Janusz Uriasz

POROZUMIENIE O WSPÓŁPRACY MIĘDZY AKADEMIA MORSKĄ A FIRMĄ GLOBAL LOGIC

Porozumienie o wzajemnej współpracy podpisali w piątek 1 marca br. w Sali Tradycji Akademii Morskiej w Szczecinie przedstawiciele uczelni: Rektor dr hab. inż. kpt. ż.w. Wojciech Ślęczka, prof. AM, dr inż. Łukasz Nozdrzykowski oraz przedstawiciele Global Logic: Artur Perwenis, szef szczecińskiego oddziału firmy i Arkadiusz Gąsiorowski, przedstawiciel ze strony Globallogic ds. współpracy między AM a GL.



Fot. Barbara Tatko

Wymiana doświadczeń między ekspertami komercyjnymi a naukowcami AM, a także wsparcie praktyczne studentów informatyki w Akademii Morskiej pomoże rozwinąć jeden z naszych „niepływających” kierunków studiów.

Współpraca z tą dużą firmą z branży IT ma polegać na wymianie doświadczeń, stażach i praktykach w firmie.

– Nasz program kształcenia informatyków chyba spodobał się przedstawicielom firmy. Kształcimy głównie na kierunku informatycznym pod względem programowania i technik programowania. To wpisuje się doskonale w potrzeby firmy Global Logic – mówił dr inż. Łukasz Nozdrzykowski z Akademii Morskiej.

Global Logic Polska specjalizuje się w oprogramowaniu systemów wbudowanych, na przykład w komputerach

pokładowych samochodów. Firma projektuje również aplikacje internetowe czy mobilne. Jest międzynarodową firmą, liderem w świadczeniu usług z zakresu pełnego cyklu rozwoju produktu, specjalizującą się w projektowaniu, tworzeniu, testowaniu i integracji oprogramowania. Współpracuje z klientami z całego świata, w tym z najbardziej znanymi i rozpoznawalnymi markami. Siedziba główna Global Logic znajduje się w Dolinie Krzemowej, a centra rozwoju oprogramowania na całym świecie, w tym w Polsce – w Szczecinie.

Global Logic w Szczecinie zatrudnia ponad 100 osób i specjalizuje się w tworzeniu oprogramowania. Do głównych domen działalności firmy należą: oprogramowanie wykorzystywane w tzw. internecie rzeczy (od pralek po jachty), aplikacjach internetowych, mobilnych

oraz klasy enterprise. Realizuje projekty dla branż: automotive, telecommunication, web / mobile / enterprise solutions, IoT / M2M i security. Współpracuje z wieloma klientami z regionu DACH, takich jak Siemens, Nokia, NXP, Continental oraz rozwija oprogramowanie dla produktów światowej klasy producentów samochodów, telefonów oraz innych urządzeń elektronicznych.

Wspólne działania z Global Logic będą prowadzić naukowcy i wykładowcy informatyki w AM. Współpraca będzie obejmować m.in. tworzenie oraz wdrażanie autorskich programów nauczania, podniesienie jakości kształcenia, a także przygotowanie studentów do świadomego planowania ścieżki zawodowej w oparciu o umiejętności i zainteresowania.

Paulina Mańkowska

NAWIGATOR XXI GRAŁ Z WOŚP

Studenci Akademii Morskiej w Szczecinie zagrali razem z Wielką Orkiestrą Świątecznej Pomocy. Z tej okazji zorganizowali dzień otwarty na pokładzie Nawigatora XXI.

Samorząd Studencki AM wspierany przez kolegów z Kompanii Honorowej przez cały dzień – 13 stycznia – od rana aż do godz. 19:00 witał i oprowadzał gości po pokładzie naszego statku badawczo-szkolnego. Zwiedzający mogli zobaczyć pokład, odwiedzali mostek, gdzie każdy mógł usiąść w fotelu kapitana i stanąć na chwilę za sterem.

Tego dnia odwiedziło nas ponad 500 osób! Na pokładzie studenci zbierali nie tylko gotówkę do puszek. Dysponowali także terminalem płatniczym, dzięki któremu można było wesprzeć WOŚP również przelewem bankowym. Ta forma cieszyła się dużym zainteresowaniem naszych gości.

Studenci działali z ramienia Sztabu WOŚP – Hufiec ZHP Szczecin Pogodno. W Sztabie zorganizowano licytację kalendarzy i gadżetów Akademii Morskiej, a także podpisanych przez JM Rektora albumów *Morska Polska*.

Ponadto szczególną gratką dla osób wspierających Orkiestrę była wyjątkowa kolacja walentynkowa na Nawigatorze XXI. Licytacja odbyła się w Starej Rzeźni, a pan Radosław, który wylicytował voucher, odwiedził statek wraz z rodziną 24 lutego br.

Romantyczna kolacja ostatecznie przybrała formę rodzinnego niedzielnego obiadu, poprzedzonego zwiedzaniem wszystkich zakamarków Nawigatora XXI. Gości na pokładzie przyjęli przedstawiciele Samorządu Studenckiego AM – Wiktoria Arbaros, Jakub Mazurkiewicz i Jakub Chmiel oraz załoga, a przede wszystkim – cook Maciej Słowikowski.

Goście zobaczyli pokład statku, mostek nawigacyjny, kabiny kapitana oraz studentów, a także dział maszynowy statku. Mieli okazję zjeść niedzielny obiad w mesie oficerskiej. Podano żurek i polędwiczki wieprzowe z ziemniakami. Do gości dołączył autor obiadu oraz jubileuszowego wydawnictwa – *Nawigator XXI od kuchni. 20 przepisów na 20-lecie Nawigatora XXI*.

– Gdy podczas finału WOŚP usłyszałem, że przedmiotem licytacji jest kolacja na statku, wiedziałem, że muszę wygrać – cieszył się pan Radosław.



Fot. Weronika Bulicz



Fot. Weronika Bulicz



Fot. Weronika Bulicz

– Zawsze chciałem zwiedzić ten statek, jesteśmy bardzo szczęśliwi, że zobaczyliśmy go całą rodziną – dodał.

Zaangażowanie w tegoroczną edycję

WOŚP było ze strony studentów oraz szczecinian naprawdę imponujące. Do zobaczenia za rok!

Weronika Bulicz

WYNALAZEK NASZYCH NAUKOWCÓW NAGRODZONY ZŁOTYM MEDALEM

Międzynarodowa Wystawa Własności Intelektualnej, Wynalazków i Innowacji IPITEX 2019 (*International Intellectual Property, Invention, Innovation and Technology Exposition – IPITEx 2019*) została zorganizowana w Bangkoku w lutym br. z okazji Tajlandzkiego Dnia Wynalazców.



Zespół naukowców z Akademii Morskiej w Szczecinie i Pomorskiego Uniwersytetu Medycznego współpracujący w ramach medyczno-morskiego konsorcjum MareMed, programu „Inkubator Innowacyjności+”. Od lewej: dr inż. Marcin Królikowski (CAD/CAM/IT), dr inż. Katarzyna Bryll (AMS), dr inż. Małgorzata Tomasik (PUM), dr hab. inż. Katarzyna Gawdzińska (AMS), dr inż. Waldemar Kostrzewa (AMS)

Na wystawie przedstawiono najciekawsze wynalazki i innowacyjności międzynarodowych twórców, w tym 434 rozwiązania z 25 krajów świata. Polskie stoisko przygotowało Stowarzyszenie Polskich Wynalazców i Racjonalizatorów. Przedstawiono na nim dwadzieścia cztery rozwiązania ze sfery nauki i przemysłu, w tym pięć rozwiązań ze Szczecina.

W wystawie po raz pierwszy uczestniczyło Centrum Transferu Technologii Pomorskiego Uniwersytetu Medycznego w Szczecinie, które ściśle współpracuje z Centrum Innowacji Akademii Morskiej w Szczecinie, szczególnie jako medyczno-morskie konsorcjum MareMed w ramach programu „Inkubator Innowacyjności+”.

W ramach tego przedsięwzięcia powstało kilkanaście innowacyjnych rozwiązań z branż medycznej i morskiej. Należy do nich między innymi projekt pt. *Prototyp łyżki wyciskowej do jednostronnych braków uzębienia w szczęce* oraz drugi pt. *Prototyp łyżki wyciskowej do jednostronnych braków uzębienia w żuchwie*, realizowane przez zespół w składzie: dr inż. Małgorzata Tomasik (PUM) – kierownik projektu, dr hab. inż. Katarzyna Gawdzińska (AMS), dr inż. Katarzyna Bryll (AMS), dr inż. Waldemar Kostrzewa (AMS) oraz dr inż. Marcin Królikowski (firma CAD/CAM/IT, Szczecin).

Projekt ten został nagrodzony w Bangkoku na tejże Międzynarodowej Wystawie Własności Intelektualnej,

Wynalazków i Innowacji IPITEX 2019 złotym medalem.

Celem projektu było określenie kształtu i wymiarów oraz wykonanie stomatologicznej łyżki wyciskowej o kształcie specjalnie przeznaczonym do wykonywania wycisków u pacjentów z jednostronnymi brakami uzębienia w żuchwie. W ramach prac naukowcy z Akademii Morskiej w Szczecinie pod kierownictwem dr Małgorzaty Tomasik zaprojektowali i wykonali prototyp łyżki wyciskowej oraz dobrali materiał na ten prototyp, będący kopolimerem styrenu, posiadający VI klasę dopuszczającą materiał do celów medycznych wg ISO 10993-1. Zakres prac obejmował wykonanie modeli bryłowych łyżki wyciskowej oraz zweryfikowanie kształ-

tu na podstawie skalibrowanych zdjęć modeli gipsowych żuchwy wraz z oceną ich jakości. Projektowanie kształtu wykonano z wykorzystaniem narzędzi w programie CAD, łyżkę wytworzono z zastosowaniem techniki przyrostowej, tzn. metody drukowania 3D, w technologii *Fused Deposition Modeling* (FDM). Technologia wykonania w przypadku tego projektu była poddyktowana łatwością zmiany kształtu i wymiarów obiektu, który był wielokrotnie modyfikowany podczas realizacji zadania.

W ramach projektu wykonano również analizę statystyczną wyników porównawczych modeli uzyskanych z wycisków łyżką zaprojektowaną w ramach projektu, tj. łyżką specjalną, będącą prototypem łyżki wyciskowej o specjalistycznym kształcie oraz łyżką standardową ogólnie dostępną w branży stomatologicznej. W analizie statystycznej mającej na celu porównanie obydwu typów łyżek zastosowano test niezależności χ^2 (tabela czteropolowa), test χ^2 Mantela–Haenszla i test dokładny F (Fisiera). W teście dokładnym wyznaczano prawdopodobieństwo odpowiadające hipotezie alternatywnej jednostronnej – zakładającej wyższość jednej z porównywanych łyżek nad drugą. Ponadto obliczano wartości ilorazu szans (OR) wraz z granicami 95% przedziału ufności. Z przeprowadzonej weryfikacji statystycznej jasno wynika, że łyżka wyciskowa o kształcie opracowanym w ramach projektu, a następnie będąca przedmiotem wynalazku



Fot. Archiwum Katarzyna Gawdzińska

Złoty medal (Bangkok IPITEX 2019) dla medyczno-morskiego zespołu w konsorcjum MareMed, programu „Inkubator Innowacyjności+”

jest lepszym narzędziem stomatologicznym do zastosowania klinicznego u pacjentów z jednostronnymi brakami skrzydłowymi w żuchwie niż łyżka standardowa.

We współpracy z doktorem Marcinem Królikowskim wykonano skany uzyskanych gipsowych modeli uzębienia w celu przeprowadzenia ich analizy jakościowej.

Na potrzeby określenia jakości wycisków uzyskanych z zaprojektowanej łyżki opracowano metodę skanowania porównawczego. Analiza porównawcza skanowanych modeli gipsowych dotyczyła modeli wykonanych w różnych łyżkach wyciskowych. Została przeprowadzona w systemie *Catia V5* w module *Digitized Shape Editor* i polegała na arbitralnym pozycjonowaniu wzglę-

dem siebie dwóch zeskanowanych modeli i wykazaniu różnic między nimi. Różnice te miały na celu wykazanie korzyści wynikających z zastosowania nowej łyżki wyciskowej względem modeli łyżek klasycznie dostępnych w branży stomatologicznej.

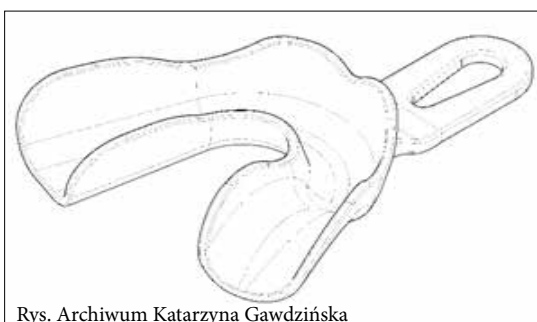
W ramach projektu zostały zgłoszone dwa zabezpieczenia patentowe (Stomatologiczna łyżka wyciskowa dla żuchwy numer P.428181 i Stomatologiczna łyżka wyciskowa dla szczęki numer P.428179) oraz dwa wzory użytkowe.

Na podkreślenie zasługuje dobra współpraca zespołu AM z koleżanką z Pomorskiego Uniwersytetu Medycznego. Mamy nadzieję, że współpraca ta będzie się nadal rozwijała bardzo owocnie. Życzymy sukcesów!

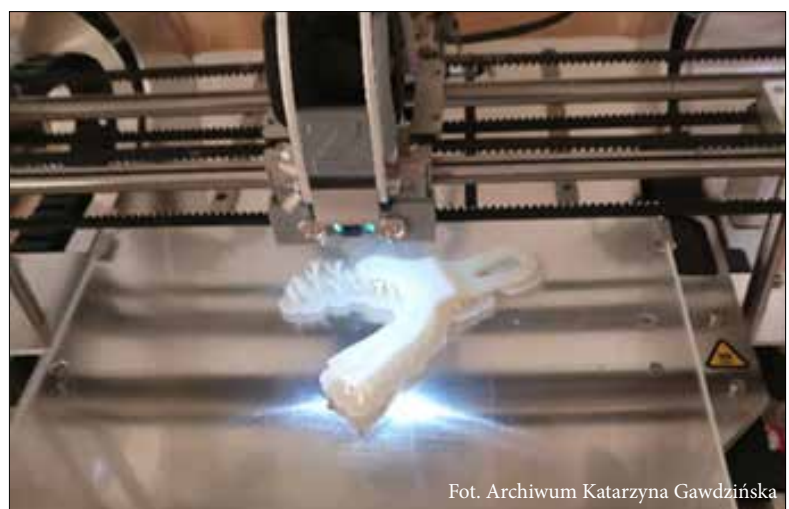
Paulina Mańkowska



Fot. Archiwum Katarzyna Gawdzińska



Rys. Archiwum Katarzyna Gawdzińska



Fot. Archiwum Katarzyna Gawdzińska

▲ Wydruk prototypu łyżki wyciskowej w technologii FDM

◀ Konwertowanie modelu bryłowego na gcode – przykładowy zrzut ekranu

DOKTORANTKA AM W HONGKONGU

W lutym na naszej Akademii Lidia Bartczak obroniła doktorat. Opiekę nad pracą nt. *Modelowanie procesów operacyjnych dla potrzeb wdrażania systemu zarządzania transportem w morskim łańcuchu transportowym* objął dr hab. inż. Zbigniew Pietrzykowski, prof. AM. Pani Lidia, szczecinianka, swoje życie od 2002 roku związała z Chinami, pokonując wiele przeszkód, w tym barierę językową – w krótkim czasie nauczyła się mandaryńskiego!



Fot. Tomasz Kwiatkowski

Teresa Jasiunas: Co skłoniło Panią do wyboru Akademii Morskiej w Szczecinie jako uczelni, z którą związała Pani swoją karierę naukową?

Lidia Bartczak: Wybór studiów doktoranckich na Wydziale Nawigacyjnym Akademii Morskiej był dla mnie naturalny. Jestem absolwentką Akademii, tutaj ukończyłam zarówno studia inżynierskie, jak i magisterskie kilkanaście lat temu. Pracuję w branży morskiej i podjęta praca naukowa była dla mnie ogromną szansą na dalszy rozwój poprzez kontynuację nauki na uczelni, z którą wiążą mnie bardzo dobre wspomnienia.

Prosimy o przybliżenie Czytelnikom tematyki pracy doktoranckiej.

Celem rozprawy było opracowanie modeli procesów operacyjnych dla potrzeb wdrażania systemu zarządzania transportem w morskim łańcuchu transportowym. W przeprowadzonych badaniach chodziło o zbadanie, w jaki sposób modelowanie procesów operacyjnych wpływa na wdrażanie systemu zarządzania transportem.

Systemy zarządzania transportem są to systemy informatyczne, których głównym zadaniem jest wspomaganie

użytkownika w organizacji, realizacji i kontroli procesu przewozowego w transporcie morskim, lotniczym lub drogowym. Jest to podstawowe narzędzie pracy operatora transportu umożliwiające między innymi rejestrację danych o przesyłce, planowanie trasy przewozu, wybór przewoźnika, wystawienie zlecenia przewozowego, dokumentów przewozowych i spedycyjnych oraz fakturowanie usług.

Wdrożenie nowoczesnego systemu zarządzania transportem ma charakter innowacyjny, związany z wprowadzeniem nowych technologii informatycznych. Projekt taki ma także charakter interdyscyplinarny, gdyż łączy zagadnienia ściśle informatyczne z procesami transportowymi, technikami zarządzania i wiedzą o organizacji. To duże wyzwanie dla kadry kierowniczej firmy, ponieważ brak jest opracowań zawierających szczegółowe instrukcje i metody postępowania odnośnie do oszacowania zakresu niezbędnych zmian, a następnie modelowania i wdrożenia modeli procesów operacyjnych, a także odpowiednio dopasowanej struktury organizacyjnej oraz infrastruktury informatycznej.

W ramach zrealizowanego eksperymentu badawczego wykorzystano narzędzia i zastosowano działania wchodzące w skład metody przygotowań do wdrożenia systemu zarzą-

dzania transportem w kraju pilotażowym rzeczywistego przedsiębiorstwa świadczącego usługi spedycji morskiej. Zbadano wpływ zastosowania modeli procesów na czas trwania projektu wdrożeniowego systemu oraz na wydajność operacyjną.

Co nowatorskiego znajduje się w Pani pracy?

Autorskie opracowania ujęte w pracy to między innymi:

- kompleksowa koncepcja przygotowań firmy do wdrożenia systemu zarządzania transportem w morskim łańcuchu transportowym;
- model diagnostyczny i algorytmy diagnozowania pozwalające ocenić stopień gotowości firmy do wdrożenia systemu zarządzania transportem;
- generyczne modele procesów operacyjnych oraz struktury organizacyjnej i infrastruktury informatycznej opracowane dla branży TSL (transport–spedycja–logistyka) dla potrzeb wdrażania systemu zarządzania transportem;
- zadanie optymalizacyjne zwiększenia efektywności procesu operacyjnego.

Czy będzie Pani kontynuować podjęte badania w dalszej pracy naukowej?

Następnym etapem, który już się rozpoczął, jest dostosowanie opracowanej metody dla lotniczych łańcuchów transportowych. Będzie to głównie kwestia sporządzenia modeli procesów oraz modyfikacji narzędzi, tak aby uwzględniały specyfikę transportu lotniczego.

W jaki sposób Pani badania mogą być wykorzystane przez inne pokrewne dziedziny?

Opracowana metoda może być wykorzystana jako gotowe rozwiązanie przez firmy 3PL (ang. *third party logistics provider*) w obszarze morskich łańcuchów transportowych. Po odpowiednich modyfikacjach możliwe jest także wykorzystanie metody przez armatorów, operatorów statków kontenerowych w ramach wydzielonej grupy kapitałowej świadczącej usługi 3PL. W każdym przypadku konieczne byłoby dostosowanie modeli do specyfiki firmy, ponieważ systemy zarządzania transportem są konfigurowane pod kątem konkretnej firmy i realizowanych w niej procesów.

Co skłoniło Panią do wyjazdu do Hongkongu? Czy nauka języka chińskiego była bardzo trudna i ile trwała?

To już mój drugi pobyt w Hongkongu. Po raz pierwszy przeprowadziłam się na południe z Pekinu w roku 2006 i spędziłam tu ponad 6 lat. Powrót w styczniu 2018 roku był spowodowany ciekawą propozycją zawodową. Hongkong to niezwykle dynamiczna metropolia, w której jest wiele interesujących miejsc do zwiedzenia. Nazwa miasta w języku chińskim 香港 oznacza aromatyczny, pachnący port. Biorąc pod uwagę względy zawodowe, jest to fantastyczne miejsce do zamieszkania, w którym można znaleźć wiele ofert pracy dla ekspertów branży morskiej. Hongkong zajmuje szóstą pozycję na świecie pod względem liczby przeładowywanych kontenerów po Szanghaju, Singapurze, Shenzhen, Ningbo i Busan. Lokalne terminale kontenerowe przeładowują rocznie ponad 20 milionów kontenerów (2017).

Formalną naukę języka chińskiego, dialektu mandaryńskiego, który jest językiem urzędowym w Chinach, rozpoczęłam w Pekinie, gdzie mieszkałam i pracowałam w latach



Fot. Tomasz Kwiatkowski

2002–2006. Wzięłam udział w trzymiesięcznym kursie dla cudzoziemców na Pekinśkim Uniwersytecie Języka i Kultury. Ponadto, już po przeprowadzce, ukończyłam kolejny trzymiesięczny kurs na Chińskim Uniwersytecie w Hongkongu. Opanowanie podstaw języka znacznie ułatwia życie i pozwala na lepsze poznanie obyczajów, kultury i mieszkańców Państwa Środka, jak potocznie nazywane są Chiny (tłumaczenie z języka chińskiego 中国 – pierwszy znak oznacza centrum, a drugi kraj otoczony granicami).

Nauka była wyzwaniem – głównie ze względu na tonalny charakter tego języka. W dialekcie mandaryńskim istnieją cztery tony, które wyznaczają różnice pomiędzy słowami, bo w przeciwnym razie brzmiałyby identycznie, mimo że mają inne znaczenie. Chiński lingwista Zhao Yuanren napisał wiersz pt. 施氏食獅史, który składa się z 98 znaków, a wszystkie mają wymowę „shi” w zmieniających się tonach. Zainteresowanych zachęcam do przeczytania wiersza w języku angielskim na stronie: <https://www.yellowbridge.com/onlinelit/stonelion.php>.

Duże ułatwienie stanowi natomiast znacznie uproszczona i niezwykle logiczna gramatyka. Kluczem jest opanowanie poprawnej wymowy, z resztą nie ma problemu. Pomijam kwestię nauki pisania, ponieważ jest to temat na książkę.

Czy plany na przyszłość wiąże Pani ze Wschodem?

Moja praca jest ściśle związana z prowadzonymi przez firmę projektami, stąd zdarzają mi się dość częste przeprowadzki. W Azji mieszkam od ponad piętnastu lat i chętnie tu zostanę, aby poznawać kolejne kraje i zdobywać dalsze ciekawe doświadczenia zawodowe. Liczę na to, że pojawią się nowe projekty, które to umożliwią.

Rozmawiała: Teresa Jasiunas

LEGIA AKADEMICKA W AKADEMII MORSKIEJ W SZCZECINIE

POCZĄTKI

Legia Akademicka (LA) powstała 12 grudnia 1918 roku. Decyzja o jej utworzeniu została podjęta 6 listopada 1918 r. podczas wiecu akademickiego na Politechnice Warszawskiej. Zgodę na wstępowanie studentów do LA wyraziły senaty akademickie trzech warszawskich uczelni: Politechniki Warszawskiej, Uniwersytetu Warszawskiego i Szkoły Głównej Gospodarstwa Wiejskiego. Oprócz Warszawy Legie Akademickie zostały także utworzone w ośrodkach naukowych w Lublinie, Krakowie, Poznaniu, Wilnie i Lwowie. Organizatorem i dowódcą batalionu akademickiego w Krakowie był Stanisław Miller.

LATA 20. I 30.

Wojna polsko-bolszewicka 1920 roku zakończyła działalność Legii Akademickiej. Reaktywowano ją dopiero w 1929 r., lecz na krótko, bowiem do początku sierpnia 1932 r. Po raz kolejny działalność LA wznowiono 29 listopada 1937 r., w rocznicę Nocy Listopadowej. Rada Ministrów nałożyła wówczas obowiązek odbycia przysposobienia do wojskowej służby pomocniczej na mężczyzn, studentów szkół akademickich i uczniów (słuchaczy) zwyczajnych (rzeczywistych) innych szkół wyższych państwowych i prywatnych uznanych za równorzędne. Wykonanie rozporządzenia powierzone zostało ministrowi spraw wojskowych. 1 września 1938 r. weszła w życie Ustawa z dnia 9 kwietnia 1938 r. o powszechnym obowiązku wojskowym. Ustawa po raz pierwszy sankcjonowała ochotniczy udział kobiet w powszechnym obowiązku wojskowym.

W tym czasie Legia Akademicka podporządkowana była bezpośrednio ministrowi spraw wojskowych. Naczelną Komendą Legii Akademickiej była organem ministra spraw wojskowych, ale podlegała mu poprzez Państwowy Urząd Wychowania Fizycznego i Przysposobienia Wojskowego. Organem wykonawczym komendanta był sztab, który jednocześnie był sztabem War-



Fot. Andrzej Bąk

Zbiórka ochotników Legii Akademickiej przed zajęciami

szawskiej Legii Akademickiej. W latach 1937–1939 funkcję naczelnego komendanta Legii Akademickiej pełnił płk dypl. Tadeusz Roman Tomaszewski.

WSPÓŁCZESNOŚĆ

Zasadnicza służba wojskowa oraz przeszkolenie wojskowe absolwentów szkół wyższych zostały zawieszone w 2008 r. Było to spowodowane koniecznością reorganizacji armii. Przed Siłami Zbrojnymi RP stoi obecnie pilne zadanie odbudowy rezerw osobowych, które zapewni większy dopływ młodszych wiekiem żołnierzy rezerwy, w szczególności oficerów i podoficerów. Szkolenie rezerwistów jest integralną częścią szkolenia Sił Zbrojnych RP i musi być realizowane cyklicznie. Umożliwia to utrzymanie wyszkolenia rezerwistów na właściwym poziomie. Proces ten został wznowiony w Siłach Zbrojnych RP na podstawie rozporządzenia Rady Ministrów w sprawie wprowadzenia obowiązkowych ćwiczeń wojskowych. Jednym z jego elementów było uruchomienie programu pilotażowego ochotniczego szkolenia studentów pod nazwą „Legia Akademicka”.

Na podstawie porozumienia zawartego pomiędzy Ministrem Obrony Narodowej a Ministrem Nauki i Szkolnictwa Wyższego organizato-

rem części teoretycznej ochotniczego szkolenia studentów, obejmującej m.in. przedmioty z zakresu obronności i wiedzy wojskowej, będzie rektor uczelni, w której realizowany jest proces szkolenia wojskowego.

W Akademii Morskiej w Szczecinie program Legii Akademickiej był realizowany w 2018 r., jak też obecnie w 2019, już jako program, który ma być kontynuowany przez następne 3 lata. Było to i jest możliwe dzięki podpisaniu porozumienia pomiędzy Ministerstwem Obrony Narodowej a Ministerstwem Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej, któremu podlega nasza Akademia. Do programu przystąpiło w jego pierwszej edycji 65 studentów ze wszystkich wydziałów. 30% ochotników stanowiły panie, co dowodzi, że program cieszył się dużym zainteresowaniem wśród studentek. Obejmował m.in. takie zagadnienia jak zasady żołnierskiego zachowania się, prawa i obowiązki żołnierza, zasady prowadzenia działań taktycznych, działania w obronie i ataku, budowa i przeznaczenie bojowej broni strzeleckiej, zasady strzelania z karabinka, prowadzenie rozpoznania, organizacja łączności, szkolenie topograficzne, zasady udzielania pierwszej pomocy, prawo humanitarne, survival oraz likwidacja skutków klęsk żywiołowych. Zajęcia odbywały się na przełomie



Fot. Andrzej Bąk

Zawody Legionistów – broń długa. Strzelanie na odległość 100, 200 i 300 metrów

marca i kwietnia 2018 r. systemem weekendowym. Instruktorami byli oficerowie z 12 Brygady Zmechanizowanej ze Szczecina, oficerowie z Wielonarodowego Korpusu Północny Wschód ze Szczecina, oficerowie Narodowych Sił Rezerwowych oraz oficerowie rezerwy będący jednocześnie pracownikami naszej uczelni.

To, co wyróżnia szkolenie LA w naszej Alma Mater od szkoleń prowadzonych w innych uczelniach, to możliwość uczestniczenia w interesujących zajęciach fakultatywnych oraz zawodach strzeleckich, tak by można było skonfrontować wiedzę z praktyką. Szkolenia dodatkowe prowadzone są z zakresu strzelectwa sportowego. Obejmuje to całe spektrum dyscyplin wykorzystujących zarówno broń pneumatyczną, jak i palną – krótką i długą. Dla szczególnie zainteresowanych legionistów prowadzone są zajęcia ze strzelectwa długodystansowego, na początku w formie wykładów i prezentacji, które w efekcie mają swoje zwieńczenie na strzelnicy otwartej podczas zawodów strzeleckich.

W 2018 r. podczas programu pilotażowego legionistów z naszej uczelni mieli możliwość sprawdzenia swoich umiejętności strzeleckich w strzelaniu zarówno z broni krótkiej, jak i długiej. Zawody na strzelnicy krytej Delve sprawdzały umiejętności studentów na dystansie 25 metrów w konkurencji „pistolet centralnego zapłonu”. Wszyscy uczestnicy zostali zaznajomieni z zasadami bezpiecznego obchodzenia się z bronią oraz z zasadami panującymi na strzelnicach. Po serii strzałów próbnych każdy oddawał po 10 strza-

łów ocenianych do tarczy. Wyniki były zdumiewające, niejedynemu strzelcowi z długim stażem mogłoby ich pozazdrościć. Zwycięzca zdobył 94 punkty na 100 możliwych, drugi i trzeci zawodnik odpowiednio 93 i 92 punkty. Wszyscy zostali uhonorowani pamiątkowymi dyplomami.

Podobnie sytuacja wyglądała na strzelnicy otwartej, gdzie studenci będący już po serii wykładów mieli możliwość sprawdzenia teorii w praktyce. Konkurencje dotyczyły strzelania z karabinu centralnego zapłonu na odległości 100, 200 i 300 metrów. Wyniki przeszły najśmielsze oczekiwania, zważywszy na fakt, iż na takich odległościach konieczna jest już wiedza z podstaw balistyki, a tę jak było widać, studenci przyswoili sobie bardzo dobrze.

Zwieńczeniem szkolenia teoretycznego był egzamin, do którego przystąpiły 52 osoby. Komisja składała się z instruktorów oraz przedstawiciela Wojskowej Komendy Uzupełnień ze Szczecina, pana kapitana Zbigniewa Wiśniewskiego. Poziom nabytej wiedzy oraz zaangażowanie studentów podczas całego procesu szkoleniowego pozwoliło im na zdanie egzaminu w pierwszym terminie.

Po zdaniu egzaminu z części teoretycznej student – ochotnik po złożeniu wniosku do organów wojskowych otrzymuje kartę powołania na ćwiczenia wojskowe – część praktyczną programu, która była i jest realizowana w wytypowanych jednostkach wojskowych, jednostkach szkolnictwa wojskowego w centrach szkoleniowych SZRP w okresie tzw. przerwy wakacyjnej,

w dwóch turach po 6 tygodni każda. Tura z kolei składa się z dwóch modułów:

- moduł szkolenia podstawowego trwający 21 dni, zakończony egzaminem i złożeniem przysięgi,
- moduł szkolenia podoficerskiego trwający 21 dni, zakończony egzaminem i mianowaniem na stopień kaprała rezerwy.

Za dzień szkolenia poligonowego student ochotnik, jak każdy szeregowy, otrzymywał 91,20 zł. Kwota ta w obecnej edycji została zwiększona do 103,46 zł. Dodatkowym wymiernym efektem jest zostanie żołnierzem rezerwy w pierwszej części, a w drugiej podoficerem wojska polskiego w rezerwie. Student nie musi od razu deklarować się na drugą część szkolenia, jeśli zaś stwierdzi, że chciałby być dowódcą, podoficerem, liderem, to szkoli się dalej. Program ten daje możliwość skonfrontowania wyobrażeń o wojsku z wojskiem.

Jak mówią studenci, którzy ukończyli pierwszy program pilotażowy LA, to wielka przygoda i alternatywa na kolejne lata. Jeśli ktoś myśli o służbie wojskowej, to świetny początek kariery. Można spotkać wielu wspaniałych ludzi, autorytetów, dowódców. Warto, zwłaszcza jeśli ktoś chce pokonać swoje bariery. To nie są wakacje – tylko ciężka praca i szkoła życia ucząca samodyscypliny.

Andrzej Bąk

Wszelkie informacje nt. szkolenia w ramach programu Legii Akademickiej w Akademii Morskiej w Szczecinie można znaleźć pod adresem: legia.am.szczecin.pl

CIEPŁO-ZIMNO

ZAPREZENTOWALIŚMY LABORATORIUM CHŁODNICTWA I KLIMATYZACJI

Laboratorium Chłodnictwa i Klimatyzacji powstało w Zakładzie Maszyn i Urządzeń Okrętowych Wydziału Mechanicznego Akademii Morskiej w Szczecinie.



Podczas prezentacji laboratorium 16 stycznia br. przedstawiono jako pierwsze stanowisko do badań automatyki chłodniczej. Zbudowane zostało według autorskiego projektu, w skali półtechnicznej. Składa się ono z układu chłodniczego, izolowanej cieplnie komory, układu do symulowania obciążenia cieplnego oraz systemu pomiarowego.

Sercem układu chłodniczego jest tłokowa sprężarka semihermetyczna, ponadto wyposażony jest on w skraplacz chłodzony powietrzem, wentylatorową chłodnicę powietrza zamontowaną w komorze, sterowany elektronicznie zawór rozprężny, automatykę zabezpieczająco-sterującą oraz armaturę (filtr – osuszacz, wziernik). Czynnik chłodniczy R404A.

Stanowisko automatyki chłodniczej wykorzystywane jest zarówno do celów dydaktycznych, jak i badań naukowych. Studenci uczą się na nim budowy i zasad działania aparatury chłodniczej. Mają możliwość poznania wielu algorytmów sterowania zaworem rozprężnym i ich wpływu na wydajność, a przede wszystkim efektywność układu chłodniczego.

Jako drugie zaprezentowano stanowisko do badań centrali wentylacyj-

nej z odzyskiem ciepła. Stanowisko powstało na bazie istniejącego systemu wentylacji nawiewno-wywiewnej. By umożliwić prowadzenie badań, wyposażone zostało w system pomiarowy, zapewniający ciągłą rejestrację najważniejszych parametrów pracy instalacji wentylacyjnej, tj. temperatur, wilgotności względnej oraz prędkości przepływu powietrza w poszczególnych kanałach oraz zużycie energii elektrycznej.

Na stanowisku wykonywane są badania współczynników sprawności temperaturowej oraz odzysku wilgoci w badanym rekuperatorze w różnych warunkach eksploatacyjnych (zależnych od pogody, temperatury powietrza na zewnątrz etc.).

Kolejnym punktem prezentacji było stanowisko dydaktyczne do napełniania i odzysku czynnika chłodniczego. Stanowisko składa się z zestawu manometrów, pompy próżniowej, wagi, stacji do odzysku czynnika chłodniczego oraz instalacji chłodniczej. Studenci poznają na nim podstawowe wyposażenie serwisowe urządzeń chłodniczych oraz uczą się ich prawidłowego zastosowania. Ćwiczą w praktyce procedury i metody napełniania instalacji czynnikiem chłodniczym.

Laboratorium powstało w Zakładzie Maszyn i Urządzeń Okrętowych, Wydziału Mechanicznego Akademii Morskiej w Szczecinie w oparciu o pracę i doświadczenie pracowników zakładu – ich autorskie projekty oraz programy kształcenia. Łączny koszt dostosowania sprzętu do wymogów szkolenia i prowadzenia badań w laboratorium to ok. 250 000 zł.

– W laboratorium skupiamy się na opracowywaniu rozwiązań energooszczędnych, a więc efektywnych ekonomicznie i przede wszystkim bezpiecznych dla środowiska – powiedział JM Rektor, Wojciech Ślęczka. – Urządzenia chłodzące mają ogromny wpływ na środowisko naturalne, a naszym zadaniem jest szukanie rozwiązań, dzięki którym efekty oddziaływania będą możliwie najmniejsze. To bardzo ważne dla nas laboratorium, głównie dlatego, że zostało sfinansowane ze środków uczelni, a powstało w oparciu o autorskie projekty naszych pracowników.

W systemach wentylacji mechanicznej czy klimatyzacji wraz z powietrzem usuwanym z pomieszczenia bezpowrotnie tracone są znaczne ilości ciepła.

– W obiektach mieszkalnych straty te mogą wynosić nawet 60% całkowitych strat ciepła. – tłumaczy dr inż. Ewelina Złoczowska, opiekun laboratorium, opisując działanie stanowiska do badań centrali wentylacyjnej z odzyskiem ciepła – Stąd wykorzystując strumień powietrza usuwanego z pomieszczenia w celu ogrzania lub chłodzenia powietrza świeżego doprowadzanego do pomieszczeń, można w znacznym stopniu zminimalizować te straty i poprawić ogólną efektywność energetyczną systemu wentylacji czy klimatyzacji.

Właśnie takie aspekty pracy z układami chłodzenia, klimatyzacji i wentylacji zgłębiają nasi studenci, którzy w przyszłości swoje umiejętności zastosują w pracy – na morzu lub na lądzie.

Weronika Bulicz

KOŁO LIGI MORSKIEJ I RZECZNEJ PRZY AKADEMII MORSKIEJ W SZCZECINIE



Fot. Dawid Stanek

Dziś Koło Ligi Morskiej i Rzecznej przy Akademii Morskiej w Szczecinie liczy sobie 28 członków. Cel Koła jest prosty: promowanie wartości marynarza patrioty i realizowanie celów związanych z reklamą uczelni, agitowaniem jej wizerunku na arenie ogólnokrajowej, a także poszanowanie polskiego morza i rzek. Kochamy swoją uczelnię, ponieważ jej historia, obyczaje i tradycja są bliskie naszym sercom.

W Kole Ligi Morskiej i Rzecznej nie ma dyskryminacji, szanujemy i lubimy wszystkich, którzy mają ten sam stosunek do nas, niezależnie od pochodzenia, koloru skóry czy wyznania. Łączymy osoby z kilku krajów, o różnych charakterach, poglądach, w różnym wieku i ze wszystkich wydziałów Akademii Morskiej – Mechanicznego, Nawigacyjnego i Inżynieryjno-Ekonomicznego Transportu.

Jesteśmy z tego dumni, że pomimo dość znaczącego zróżnicowania przyświecają nam takie same cele i wartości, ponieważ to my – młodzi ludzie morza kreujemy otaczającą nas rzeczywistość, kierując się takimi ideami jak: dobro, piękno, prawda, honor i solidarność. Wierzmy, że właśnie taka postawa

sprawi, że będziemy lepszymi ludźmi, jednocześnie pomagając osobom w potrzebie, zachowując się dobrze i solidarnie pomiędzy sobą i rówieśnikami – tak jak od wieków czynili ludzie morza. Mamy wiele autorytetów, ludzi, którzy pojawili się w historii Polskiej Marynarki Wojennej i Handlowej, a także tych, których spotykamy na co dzień, zarówno kobiety, jak i mężczyźni.

Kilka dni temu złożyliśmy prośbę do Urzędu Miasta Szczecina o nadanie tytułu „honorowego obywatela miasta Szczecina” pani kapitan ż.w. Danucie Kobylńskiej-Walas, która ukończyła Państwową Szkołę Morską w Szczecinie. Zależy nam, by promować tego typu osobowości, pokazujące hart ducha i walkę o wielkie idee, tak by były przykładem i wzorem dla kolejnych pokoleń marynarzy.

Liczymy, że za tym przykładem pójdą nasi rówieśnicy, których codziennie mijamy na korytarzach uczelni, by powstała grupa bardziej liczna i silna w wartości, bo – jak mówi powiedzenie: „w grupie siła” – tak i w nas jest ta siła i charakter ludzi morza.

Jednym z naszych celów jest ukazanie społeczeństwu, jak odpowiedzialna

i trudna jest praca marynarza, z jakimi obowiązkami jest związana i aspektami, które sprawiają, że nasza miłość do morza jest silniejsza niż własna wygoda i komfort w każdej dziedzinie życia. Dla studentów z pierwszych roczników przygotowaliśmy możliwość zwiedzenia statków, na których w przyszłości będą mogli pracować, by zorientowali się w zakresie pełnionych obowiązków z punktu widzenia różnych profesji.

Podczas takich odwiedzin spotykamy się z uprzejmością załogi, wymianą grzeczności i doświadczeń, czyli tym wszystkim, co dla nas najważniejsze. Na początku tego roku mieliśmy możliwość za sprawą nawiązanej współpracy z Polską Żegluga Morską obejrzeć zza kulis pracę marynarzy na statku pod dumną nazwą „Armia Krajowa”, który w styczniu przechodził remont pochwytu w Szczecińskiej Stoczni Remontowej. Nadarzyła się wówczas niespotykana okazja, by zobaczyć pracę na statku i sam statek w sytuacji niestandardowej, ponieważ remonty są okresowe lub w ramach konieczności, co sprawia, że możemy osobiście zobaczyć, czy to, co słyszymy o pracy na jednostce, to prawda. Cieszymy się, ponieważ dzięki temu

nabieramy doświadczenia i oglądy w później pełnionych na statku obowiązkach.

Nasze zadowolenie jest ponad miarę, że starsi koledzy z takim wielkim szacunkiem traktują nas, młodszych szczerów lądowych, którzy nie są jeszcze opierzeni w doświadczenia, przechodzących, by zobaczyć ich pracę. Życzymy każdemu, by mógł wspólnie z nami uczestniczyć w takich niecodziennych wydarzeniach.

Zależy nam, by promować Akademię Morską w Szczecinie, dlatego podczas ferii zimowych i czasu wolnego podjęliśmy decyzję, by wyruszyć w pięciodniową trasę. Odwiedziliśmy 7 miast w trzech województwach, 14 szkół średnich i spotkaliśmy się łącznie z 1200 uczniami, by merytorycznie i z humorem przedstawić wszystkie możliwości, jakie będą mogli przeżyć przyszli inżynierowie i oficerowie.

Szczególnie zależało nam, by konwencja naszych prezentacji była niestandardowa. Sami mieliśmy to nieszczęście podczas nauki w szkołach średnich przeżywać spotkania z paniami w garsonkach z działu promocji, które przedstawiały monotonnym tonem prezentację z 1997 roku w Powerpointcie, dlatego nie chcieliśmy, by i z naszej prezentacji młodzież wychodziła znudzona – tylko ciekawa, zainteresowana i w dobrym humorze.

Zaznaczaliśmy każdorazowo na początku, że jesteście tu dla nich, że mają czuć się dobrze i ma być im wygodnie. A zainteresowanie było tak ogromne, że nie dla wszystkich uczniów starczyło miejsc na krzesłach i ci, chcąc wspólnie z nami uczestniczyć w prezentacji, siadali na ławkach, parapetach, a nawet podłozie! Co ciekawe, po usłyszonym dzwonku uczniowie nie wstawali, co więcej, prosili, żeby kontynuować i nie przerywać prezentacji.

Jesteśmy naprawdę szczęśliwi z powodu tego wyjazdu, ponieważ wiemy, że będzie miał praktyczne przełożenie na tegoroczną rekrutację na kierunki przez nas prezentowane.

Naszym autorytetem i promotorem jest pan kpt. ż.w., ż.ś., pilot morski Włodzimierz Grycner, który od 23 lat jest komandorem „flisu odrzańskiego”. Swym doświadczeniem, mądrą radą, i „zapleczeniem” merytorycznym prowadzi i pokazuje, w jaki sposób do czegoś dążyć i dochodzić. To przykład osoby, która nas wspiera, zawsze pomaga



i wiemy, że możemy na niego liczyć. Jesteśmy nieustannie zapraszani do Kapiitańskiej Tawerny przez pana Kapitana, w której śpiewamy szanty, rozmawiamy i słuchamy opowieści z życia, kiedy jeszcze aktywnie pracował w zawodzie marynarza. Cieszymy się, mogąc mieć taką osobę w swym gronie, ponieważ jest to świadectwo łączności i porozumienia dwóch pokoleń, zupełnie od siebie różnych.

Pan Kapitan to istna kopalnia wiedzy i doświadczenia. Każdy kto go zna, wie, że to Wilk morski z żelaza – nie do zdarcia i pomimo 74 lat ma energii do działania więcej niż wielu naszych rówieśników – dlatego tak bardzo szanujemy tego człowieka.

Z pewnością będziemy przez lata starać się dorównać wartości pana Kapitana, temu co robi, jak szanuje drugiego człowieka i zawsze merytorycznie podchodzi do problemu czy tematu. Pierwszy raz spotkałem pana Kapitana 6 lat temu, w maju 2013 roku,

kiedy startowałem w konkursie „wiedzy o morzu”. Byłem wówczas jeszcze w gimnazjum, w drugiej klasie i już wtedy pan Kapitan imponował mi wesołością, uśmiechem, wiedzą na temat gospodarki morskiej i fachu marynarza.

Kolejny raz spotkaliśmy się w 2015 roku, kiedy miałem swoją pierwszą praktykę morską na najpiękniejszej polskiej fregacie żaglowej Darze młodzieży. Przypomniałem o sobie panu Kapitanowi i otrzymałem wiele miłych i uprzejmych słów.

Dziś nawiązujemy trwałą współpracę, ponieważ Włodzimierz Grycner jest wiceprezesem Zachodniopomorskiego Okręgu Ligi Morskiej i Rzecznej. Mamy wiele czynnych projektów, w których sam uczestniczy i swym doświadczeniem pomaga w ich realizacji. Dlatego szczególnie dziękujemy Mu za to, że dziś możemy być dumni marynarzami.

Dawid Stanek

AKADEMIA MORSKA NA TARGACH EDUKACYJNYCH



Fot. Tomasz Kwiatkowski

Jedną z form promocji Akademii Morskiej w Szczecinie, a zarazem aktywnej prezentacji jej oferty edukacyjnej jest udział w targach edukacyjnych. Imprezy te organizowane są na przestrzeni całego roku szkolnego w różnej formie organizacyjnej – od małych inicjatyw na poziomie jednego zespołu szkół po ogromne imprezy typu „Salon Perspektyw”. Dla przykładu „Salon Poznański” potrafi zgromadzić prawie 10 tysięcy odwiedzających z całej Wielkopolski i nie tylko. Uczelnia nasza od września ub. roku wzięła udział w ponad 40 tego typu

spotkaniach targowych. Z uwagi na niż demograficzny i małą liczbę maturzystów liczy się każdy zainteresowany uczeń.

Zaangażowanie pracowników Działu Promocji oraz przedstawicieli wszystkich wydziałów (z bardzo aktywnym udziałem studentów!) pozwoliło na zapoznanie licznej rzeszy naszych potencjalnych przyszłych uczniów z szeroką gamą oferowanych kierunków studiów związanych z gospodarką morską.

Wojciech Czyżewski



Fot. Mateusz Boniakowski



Fot. Mateusz Boniakowski

100. SESJA KOMITETU BEZPIECZEŃSTWA MORSKIEGO (MSC) MIĘDZYNARODOWEJ ORGANIZACJI MORSKIEJ

W dniach 3–7 grudnia 2018 r. w Londynie odbyła się 100. Sesja Komitetu Bezpieczeństwa Morskiego (MSC) Międzynarodowej Organizacji Morskiej (IMO).

Uczestniczyli w niej delegaci z państw członkowskich, obserwatorzy i konsultanci z organizacji międzypaństwowych oraz pozarządowych.

Przedmiotem obrad były m.in.:

- autonomiczne nawodne jednostki pływające (MASS), żegluga na wodach polarnych oraz poprawki do instrumentów IMO,
- bezpieczeństwo statków na wodach polarnych,
- standardy konstrukcyjne oparte na celu (*Goal-Based Standards* – GBS),
- zagadnienia limitu siarki w paliwie od 2020 r.

W obradach plenarnych i w pracach grupy roboczej ds. statków autonomicznych jako ekspert delegacji polskiej uczestniczył pracownik Wydziału Nawigacyjnego Akademii Morskiej w Szczecinie dr hab. inż. Zbigniew Pietrzykowski, prof. AM.

Prace grupy roboczej ds. statków autonomicznych dotyczyły opracowania zakresu uregulowań prawnych dla MASS i metodologii pracy. Rozpatrzone także wstępne zasady opracowywania wytycznych dla testów MASS.

Uwzględniono cztery stopnie autonomiczności:

- 1) statek ze zautomatyzowanymi procesami i ze wspomaganie decyzji obsadzony załogą;
- 2) statek sterowany zdalnie z załogą na burcie;
- 3) statek sterowany zdalnie bez załogi na burcie;
- 4) statek w pełni autonomiczny.

Zgodnie z zaproponowaną metodyką pracy, obejmującą dwa etapy (kroki), w kroku pierwszym przyjęto analizować obowiązujące instrumenty prawne dotyczące bezpieczeństwa z uwzględnieniem różnego zakresu zastosowań do MASS:

- 1) odnoszące się do jednostek MASS



Fot. Zbigniew Pietrzykowski

Jej Wysokość Księżniczka Anny Mountbatten-Windsor na uroczystości obchodów 100. Sesji Komitetu Bezpieczeństwa na Morzu Międzynarodowej Organizacji Morskiej

- i wykluczające ich żeglugę;
- 2) dotyczące tych jednostek, ale nie wymagające przekształceń;
- 3) odnoszące się do jednostek MASS, ale wymagające przekształcenia lub uzupełnienia;
- 4) nie mające zastosowania.

W kroku drugim określone zostaną dalsze działania uwzględniające m.in. czynniki: ludzki, technologiczny i operacyjny. Zakończenie prac nad opracowaniem zakresu uregulowań dla jednostek MASS przewiduje się w roku 2020.

W ramach prac grupy roboczej ds. MASS dyskutowano również zasady opracowywania wytycznych do testów jednostek autonomicznych i zaproponowano wstępne założenia dla ww. wytycznych. Jubileuszowej, 100. Sesji Komitetu MSC towarzyszyły dodatkowe wydarzenia, w tym wizyta Jej Wysokości Księżniczki Anny Mountbatten-Windsor.

W pierwszym dniu obrad odbyła się specjalna sesja dla upamiętnienia 100. posiedzenia Komitetu, na którą złożyły się: krótki film dotyczący bezpieczeństwa żeglugi, prezentacje

na temat czynnika ludzkiego, rozwoju technologicznego i ochrony środowiska w żegludze morskiej oraz panel dyskusyjny.

W przedostatnim dniu sesji, podczas uroczystej ceremonii obchodów 100. posiedzenia Komitetu wręczono nagrody i wyróżnienia: Międzynarodową Nagrodę Morską IMO pani Birgit-Sølling Olsen – byłej zastępcy dyrektora generalnego morskiej administracji Danii – za wkład w prace i cele Międzynarodowej Organizacji Morskiej i międzynarodowej wspólnoty morskiej oraz medale i wyróżnienia za niezwykłą odwagę na morzu.

Zbigniew Pietrzykowski

Polecane strony internetowe:

<http://www.imo.org/en/MediaCentre/IMOMediaAccreditation/Pages/MSC100preview.aspx>

<https://www.prs.pl/o-nas/wiadomosci/aktualnosci/2018/najwazniejsze-postanowienia-z-100-sesji-komitetu-bezpieczenstwa-morskiego-msc,year:,month:,news:1415.html>

<https://www.am.szczecin.pl/aktualnosci/5013-100-sesja-komitetu-bezpieczenstwa-morskiego-msc-miedzynarodowej-organizacji-morskiej>



CZY FALE MORSKIE STANĄ SIĘ ŹRÓDŁEM ENERGII...

W dniach 11–12 lutego br. na Uniwersytecie Arystotelesa w Salonikach miało miejsce pierwsze doroczne spotkanie uczestników Akcji COST nr CA17105 pn.

A pan-European Network for Marine Renewable Energy with Focus on Wave Energy (WECANet).

Akcja WECANet jest projektem finansowanym przez Stowarzyszenie Europejskiej Współpracy w Nauce i Technice (COST) i ma na celu rozwój morskiej energetyki odnawialnej w Unii Europejskiej. Jej uwaga skupia się na wykorzystaniu energii fal morskich i oceanicznych. Zapytaliśmy jednego z reprezentantów z Polski: dr. hab. inż. Leszka Chybowskiego, członka Komitetu Zarządzającego Akcji WECANet (pracownika Wydziału Mechanicznego AM) o szczegóły spotkania.

Paulina Mańkowska: Jest Pan członkiem Komitetu Zarządzającego Akcją WECANet. Proszę przybliżyć Czytelnikom AAM, jaki cel przyświeca tej akcji.

Leszek Chybowski: WECANet, a dokładniej Akcja COST o numerze CA17105, to projekt sieciujący pn. *A pan-European Network for Marine Renewable Energy with Focus on Wave Energy*, co po polsku można przetłumaczyć jako *Paneuropejska sieć morskiej energetyki odnawialnej ukierunkowana na energię fal*. WECANet jest akronimem będącym nawiązaniem do nieformalnej grupy naukowców współpracujących już wcześniej pn. WECAN – *Wave Energy Converters Array*

Network, co oznacza sieć zrzeszającą specjalistów w zakresie zespołów przetworników energii fal. WECANet jest jedną z pierwszych szeroko zakrojonych akcji sieciujących mających na celu rozwój morskiej energetyki odnawialnej w Unii Europejskiej ze szczególnym uwzględnieniem przetwarzania energii fal morskich i oceanicznych.

Ta sieć integruje uczelnie, instytuty badawcze i firmy, i obecnie liczy ponad 100 jednostek z 29 krajów. Celem współpracy jest wymiana wiedzy w powyższym zakresie oraz działalność naukowo-badawcza. Akcja jest finansowana przez Stowarzyszenie Europejskiej Współpracy w Nauce i Technice COST ze środków programu ramowego Horyzont 2020. Silna współpraca międzynarodowa i finansowanie zewnętrzne są kluczowe w obszarze morskiej energetyki odnawialnej z fal morskich ze względu na konieczność aplikacji wysokich technologii – innowacyjnych i zwykle bardzo kosztownych. Dodatkowo, informacja na temat postępów technologicznych w tym obszarze jest rozproszona, podwaliny prawne oraz analizy ekonomiczne i środowiskowe są skąpe. WECANet stanowi początek harmonizacji stanu wiedzy z zakresu konwersji energii z fal morskich i oceanicznych w wymiarze technologicznym i nietechnologicznym.



Fot. Archiwum Leszka Chybowskiego

Łuk Triumfalny Galeriusza i Rotunda

A więc Akcja wpisuje się w wykorzystanie fal morskich jako odnawialnego źródła energii w przyszłości? Jak Pan widzi realizację założeń Akcji?

Realizacja Akcji stanowi wielką szansę dla przyszłości energetyki europejskiej, gdyż energia z fal morskich i oceanicznych nie została jak dotąd skutecznie okiełzana przez człowieka, a liczba trudności związanych z produkcją tego typu energii i jej włączeniem do sieci jest wciąż bardzo duża. Istniejące demonstratory instalacji, które zostały uruchomione w kilku państwach europejskich, takich jak np. Wielka Brytania, Dania czy Portugalia, nie przyniosły jak dotychczas oczekiwanych rezultatów.

Wyniki realizowanych w trakcie Akcji badań będą upowszechniane na konferencjach tematycznych oraz w publikacjach naukowych. Akcja stanowi solidne podwaliny realizacji międzynarodowych projektów, w tym finansowanych ze środków Komisji Europejskiej z programu Horyzont Europa, czyli następcy programu Horyzont 2020. Można się bowiem spodziewać, iż Komisja Europejska pod wpływem uzyskanych wyników i lobby ze strony WECANet uzna obszar przetwarzania energii z fal za perspektywiczny i przeznaczy środki finansowe na jego rozwój.

Jakie dyscypliny naukowe mogą być zaangażowane w działalność sieci WECANet?

Według przyjętych ustaleń Akcja WECANet obejmuje prace czterech grup roboczych ukierunkowanych na główne wyzwania związane z rozwojem i upowszechnieniem technologii przetwarzania energii fal morskich i oceanicznych:

- grupa 1 – hydrodynamiczne modelowanie numeryczne;
- grupa 2 – modelowe badania eksperymentalne;

- grupa 3 – aspekty techniczne związane z przetwarzaniem energii fal obejmujące m.in. niezawodność, obsługiwalność, realizację przyłączenia do sieci energetycznej, sterowanie, wykorzystanie nowoczesnych materiałów itp.;

- grupa 4 – aspekty nietechniczne związane z przetwarzaniem energii fal obejmujące m.in. kwestie społeczne, ekonomiczne, prawne, środowiskowe itp.

Zatem znajdzie się tu miejsce dla wielu dyscyplin i specjalistów z różnych branż.

Jaka jest / będzie Pańska rola w projekcie?

Uczestnikami Akcji są kraje, które podpisały porozumienie o współpracy. W przypadku Polski porozumienie to zostało podpisane przez Ministra Nauki i Szkolnictwa Wyższego 30 maja 2018 roku. Od tego momentu w Akcji czynny udział mogą brać instytucje naukowe i podmioty biznesowe z naszego kraju. Zarządzanie akcjami COST ma charakter demokratyczny, na zebraniach komitetu zarządzającego każdy kraj może oddać swój głos we wszystkich poddanych głosowaniu sprawach związanych z realizacją Akcji od strony organizacyjnej, administracyjnej i finansowej.

Każdy kraj członkowski może zgłosić do Komitetu Zarządzającego dwóch członków i dodatkowo dwóch członków rezerwowych. W przypadku Polski mam przyjemność być członkiem Komitetu Zarządzającego, drugim członkiem jest pani profesor Małgorzata Robakiewicz z Instytutu Budownictwa Wodnego PAN, zaś członkami rezerwowymi są dr Maciej Reichel z Politechniki Gdańskiej oraz dr Marek Kraskowski z Centrum Techniki Okrętowej SA w Gdańsku.

Dodatkowo zaangażowałem się w prace grup roboczych 3 i 4, do uczestnictwa w których zaprosiłem pracowników Akademii Morskiej w Szczecinie, publikując informacje o WECANet i jej możliwościach na stronie uczelni oraz kie-



Fot. Archiwum Leszka Chybowskiego

Plac Arystotelesa

rując bezpośrednio zaproszenia do grupy osób, z którymi na co dzień współpracuję. W efekcie w skład zespołu wchodzi: dr Katarzyna Bryll, mgr Dorota Chybowska, prof. Katarzyna Gawdzińska, mgr Damian Kazienko, dr Andrzej Montwiłł oraz dr Bogusz Wiśnicki. Stworzyliśmy świetny zespół i liczę na wymierne efekty naszej pracy.

Czy realne są nadzieje, jakie wiąże się z projektem?

Jeśli pyta mnie Pani, czy w wyniku realizacji projektu fale morskie staną się powszechnym źródłem energii, to zapewne nie. Do tego jeszcze daleka droga. Niemniej jednak morza i oceany jako wszechobecny żywioł stanowią dla nas praktycznie niewyczerpalne źródło energii. Paliwa kopalne kiedyś się skończą, ich wydobycie staje się coraz droższe, a do tego ich wykorzystanie stanowi coraz większe obciążenie dla środowiska. Skutki widać już gołym okiem. Mam na myśli choćby smog. Do tego dochodzi coraz większe zapotrzebowanie na energię przez cywilizację ludzką. Jeśli odpowiednio wcześniej i możliwie szybko nie opracujemy efektywnych sposobów konwersji energii, to może się okazać, iż nasze wnuki dożyją czasów znanych nam obecnie z postapokaliptycznych filmów S-F, takich jak *Terminator* czy *Elizjum*. Realne i efektywne wdrożenie przez człowieka koncepcji, takich jak „gospodarka obiegu zamkniętego” czy też *sustainability* – choć wolę polskie tłumaczenie: „szanse na przetrwanie” – są kluczowe dla przyszłości ludzkości. Jednym z elementów powiązanych z tymi zagadnieniami są odnawialne źródła energii. A te mogą być rozwijane dzięki realizacji projektów naukowych, badawczo-rozwojowych oraz wdrożeniowych. Jednak, aby zacząć skutecznie współpracować, konieczna jest odpowiednia sieć współpracy i tu właśnie Akcja COST jest instrumentem, który może istotnie pomóc w rozwoju tego obszaru tematycznego. Założenia projektu, czyli stworzenie sieci współpracy, re-

alizacja konferencji, krótkoterminowych wyjazdów naukowych, organizacja szkoleń oraz opracowanie wytycznych co do kierunków finansowania badań w obszarze przetwarzania energii fal, są w pełni realne i jestem pewien, że wszystkie założone cele projektu zostaną skutecznie zrealizowane. Niniejszy projekt sieciujący uzyskał bardzo wysokie oceny i rekomendację finansowania właśnie ze względu na przekonującą argumentację skutecznej realizacji celów oraz ich istotność dla rozwoju Europy.

Trzeba wiedzieć, iż wskaźnik sukcesu w pozyskiwaniu finansowania akcji COST jest niższy niż w przypadku projektów finansowanych z programu Horyzont 2020. Niezaprzeczalnie podstawą doskonałego przygotowania projektu jest międzynarodowe grono naukowców, którzy uczestniczą w jego realizacji, wśród których są: dr Vicky Stratigaki, dr Matt Folley, prof. Peter Troch, prof. Moncho Gomez Gestera, dr Francesco Ferri, dr Irina Temiz, dr George Lavidas, prof. Milen Baltov, prof. Rumen Kishev czy też prof. Branka Gvozdenac Urošević.

Jakie są pomysły na przetworzenie energii fal?

Potencjał energetyczny fal jest bezdyskusyjny, a konwersja tej energii na elektryczną jest teoretycznie prosta. Cztery lata temu wspólnie z nieżyjącym już moim mentorem, śp. prof. Bolesławem Kuźniewskim, który nb. zaszczylił mi zainteresowanie tematyką przetwarzania fal morskich, przeprowadziliśmy szereg analiz, w tym przegląd różnych rozwiązań technicznych. Przytoczę fragmenty przeprowadzonej analizy. Otóż jak się okazuje, poważne wyzwanie stanowi infrastruktura takiej elektrowni i aspekty takie jak lokalizacja, efektywność energetyczna i ekonomiczna, wytrzymałość i stabilna praca, a także charakterystyka samych fal, np. zmienność ich wysokości. Wszystkie te elementy



Fot. Archiwum Leszka Chybowskiego

Pozostałości antycznej agory

warunkują zastosowanie takiego czy innego rozwiązania technicznego. Znane są różne sposoby i urządzenia do przetwarzania energii fal morskich na energię elektryczną.

Ze względu na głębokość wody i związaną z tym charakterystykę falowania urządzenia te można podzielić na:

- pływające, które są instalowane w strefie dużej głębokości;
- zakotwiczone, które są instalowane w strefie średnich głębokości;
- przytwierdzone do dna, które są instalowane w strefie wód płytkich;
- przybrzeżne, które instalowane są przy samym nabrzeżu.

Ze względu na sposób działania i lokalizację elementu wykonawczego urządzenia względem kierunku propagacji fali przetworniki energii fal można podzielić na trzy podstawowe grupy:

- absorbery punktowe, które charakteryzują się małymi wymiarami względem długości przewidywanej fali wodnej;
- attenuatory, w których osi główna urządzenia jest prostopadła do czoła fali, a przejmowanie energii realizowane jest poprzez ruch elementów urządzenia wywołany przemieszczającą się falą;
- terminatory, w których osi główna urządzenia jest równoległa do czoła fali, a samo przejmowanie energii realizowane jest poprzez wychwycenie fali.

Ze względu na zastosowane podsystemy przetwarzania energii wyróżniamy systemy przetwarzania energii fal oparte na układach:

- hydraulicznych;
- pneumatycznych;
- elektromagnetycznych;
- mechanicznych.

Widać więc, że wachlarz możliwych kombinacji rozwiązań technicznych jest spory.

Gdzie odbędzie się kolejne spotkanie członków Akcji?

Kolejne walne zebranie jest planowane na przełomie października i listopada br. w Porto, w Portugalii. W planach są jeszcze spotkania mniejszych grup powiązanych z Akcją, w tym spotkanie poświęcone kwestiom równouprawnienia kobiet w sektorze energetycznym, które planowane jest na Cyprze oraz spotkania aktywnych członków grup roboczych Akcji. Szczegółowe terminy na obecną chwilę nie są jeszcze znane.

Jakie inne wrażenia wyniósł Pan z pobytu w greckich Salonikach? Co najbardziej utkwiło w pamięci?

Saloniki są miastem portowym, o charakterystycznej współczesnej zabudowie w postaci bloków wielorodzinnych. Można by je przyrównać nieco do naszej Gdyni, tyle że są znacznie większe. Oczywiście, przechadzając się po mieście, można zobaczyć wiele zabytkowych ruin, często odkrytych podczas wykopalisk. Można znaleźć fragmenty zabudowy miasta z czasów późnej starożytności oraz średniowiecza. Pośród wartych obejrzenia miejsc należy wymienić rzymskie Forum, Łuk Triumfalny Galeriusza, Rotundę oraz tzw. Górne Miasto, gdzie można obejrzeć twierdzę, mury obronne oraz klasztor, w którym hodowane są pawie. Widok na Saloniki i morze z Górnego Miasta robi wrażenie. Poza tym wartymi obejrzenia miejscami uczęszczanymi przez turystów oraz lokalnych mieszkańców są nadmorska promenada, Biała Wieża i Plac Arystotelesa.

Co mi utkwiło w pamięci? Przede wszystkim kuchnia. Greckie jedzenie jest jednym z najlepszych na świecie. Przygotowanie posiłków, sposób ich podania i atmosfera w greckich restauracjach są wyjątkowe. A źródłem tej atmosfery są sami Grecy, którzy są życzliwymi i uśmiechniętymi ludźmi.

Rozmawiała: Paulina Mańkowska

WSPÓŁPRACA AKADEMII MORSKIEJ I ONZ W ZAKRESIE ŻEGLUGI ŚRÓDLĄDOWEJ



Fot. Marzena Małyszko

Palais des Nations – Pałac Narodów w Genewie – siedziba Organizacji Narodów Zjednoczonych

Europejska sieć śródlądowych dróg wodnych o międzynarodowym znaczeniu ma rozpiętość 29 000 km i obejmuje ponad 400 ważnych portów i terminali. Śródlądowy transport wodny jest uznawany za bezpieczny, wielofunkcyjny, niezawodny, ekonomiczny oraz przyjazny dla środowiska. Z tego powodu jest on ważną alternatywą i uzupełnieniem dla transportu drogowego oraz kolejowego w europejskich korytarzach. Mimo wielu swoich zalet drogi śródlądowe nie są wykorzystywane w pełni i obecnie zaledwie 6% wszystkich towarów przewożonych w Unii Europejskiej transportowanych jest tą metodą. Możliwości transportowe poszczególnych państw zależą przede wszystkim od żeglowności dróg i całorocznego dostępu do nich. Najbardziej rozwinięte są korytarze wzdłuż rzek Ren i Dunaj. Śródlądowym liderem jest Holandia, gdzie transport rzeczny stanowi aż 39% całego krajowego przewozu. W Belgii i Rumunii jest on na poziomie około 20%, a w Niemczech na poziomie 11%. W Polsce aktualnie transport śródlądowy jest zmarginalizowany i wg GUS nie przekracza 0,1% krajowych przewozów. Pomimo tego nasz region stanowi istotną część na perspektywicznej europejskiej mapie dróg śródlądowych i jest przedmiotem zainteresowania Organizacji Narodów Zjednoczonych. Europejska Komisja Gospodarcza bę-

dąca agendą ONZ działa na rzecz zrównoważonego i wydajnego transportu śródlądowego w całym regionie paneuropejskim już od 1956 r. Poprzez porozumienia i rezolucje agenda ustanawia kompleksowe ramy normatywne dla kluczowych aspektów żeglugi śródlądowej. W agendzie funkcjonują dwie grupy robocze poświęcone tym kwestiom. Grupa robocza ds. śródlądowego transportu wodnego zajmuje się środkami wspierającymi rozwój infrastruktury żeglugi śródlądowej, monitorowaniem wdrażania instrumentów prawnych, regularnym aktualizowaniem rezolucji oraz wytycznych i zaleceń dotyczących żeglugi śródlądowej. Grupa robocza ds. standaryzacji technicznych wymagań oraz bezpieczeństwa żeglugi śródlądowej omawia zasady nawigacji i przepisy techniczne dotyczące statków, zapobiegania zanieczyszczeniom, funkcjonowania serwisu informacji rzecznej, uznawania świadectw jednostek i kwalifikacji załogi.

Ostatnia, 54. sesja Grupy roboczej ds. standaryzacji wymagań technicznych i bezpieczeństwa żeglugi śródlądowej odbyła się w dniach 13–15 lutego 2019 r. w Genewie, w europejskiej siedzibie ONZ – Palais des Nations. Nadrzędnym celem spotkania było zebranie opinii ekspertów na temat możliwości harmonizacji zasad kształcenia w Europie, ujednolicenia zasad dostępności

zawodów w żegludze śródlądowej oraz poprawy bezpieczeństwa na drogach wodnych. Podczas sesji poruszono następujące aspekty:

- standardy edukacyjne oraz wymagania zawodowe w żegludze śródlądowej;
- zalecenia dla minimalnych wymagań dot. wydawania i uznawania certyfikatów w żegludze śródlądowej;
- infrastruktura śródlądowych dróg wodnych w Europie;
- standaryzacja wymagań technicznych oraz bezpieczeństwa w żegludze śródlądowej;
- automatyzacja oraz statki autonomiczne w żegludze śródlądowej;
- promocja Systemu Informacji Rzecznej (RIS) oraz technologii komunikacyjnych;
- nawigacja jednostek rekreacyjnych.

Do udziału w pracach grupy zaproszona została Akademia Morska w Szczecinie. Długoletnie doświadczenie uczelni w kwestii nauczania zwłaszcza w zakresie nawigacji morskiej i planowane rozszerzenie o nauczanie w zakresie nawigacji śródlądowej oraz posiadanie specjalistycznego zaplecza narzędzi edukacyjnych stawia Akademię Morską w Szczecinie w kręgu istotnych ekspertów. Rekomendację na udział uczelni udzieliło Ministerstwo Gospodarki Morskiej i Żeglugi

Śródlądowej. W spotkaniu uczestniczyło szerokie grono specjalistów, m.in. delegaci rządów państw europejskich oraz Unii Europejskiej, przedstawiciele międzynarodowych organizacji i stowarzyszeń, takich jak: Inland Waterway Transport Educational Network (EDINNA), European River–Sea–Transport Union (ERSTU), Comité Européen pour l'Élaboration de Standards dans le Domaine de Navigation Intérieure (CESNI), Central Commission for the Navigation of the Rhine (CCNR), Danube Commision (DC), Confederation of European Maritime Technology Societies (CEMT), European Boating Association (EBA), European Federation of Inland Ports (EFIP), International Labour Organization (ILO), International Transport Workers' Federation (ITF) oraz reprezentanci Word Maritime University, Odessa Maritime Academy, Maritime Academy Harlingen, Admiral Makarov State University of Maritime and Inland Shipping oraz Port of Hamburg.

W pierwszej części sesji przeprowadzono warsztaty, które koncentrowały się na pozyskaniu wiedzy ekspertów nt. aktualnej sytuacji w sferze zawodowej żeglugi śródlądowej, ram prawnych, standardów i wyzwań dla pracowników w branży śródlądowej, programach nauczania i narzędziach w kształceniu i szkoleniach. Warsztaty obejmowały dwa panele dyskusyjne:

- Kwalifikacje zawodowe w sektorze żeglugi śródlądowej;
- Nowoczesne podejścia, metody i narzędzia w edukacji na rzecz żeglugi śródlądowej.

Akademii Morską w Szczecinie reprezentowała mgr inż. st. of. pokł. Marzena Małyшко, pracownik naukowo-dydaktyczny Zakładu Ratownictwa i Ochrony Żeglugi na Wydziale Nawigacyjnym. W trakcie dyskusji zaprezentowała potencjał dydaktyczny i naukowy uczelni z podkreśleniem digitalizacji i innowacji stosowanej w programach nauczania, zakresu i charakteru kształcenia ustawicznego oraz sposobów współpracy z przemysłem i instytucjami edukacyjnymi w zakresie gospodarki morskiej oraz żeglugi śródlądowej. Szeroko omówione zostały metody i techniki nauczania i egzaminowania z wykorzystaniem symulatorów i innych nowoczesnych urządzeń w zakresie kształcenia w nawigacji, mechanice i transporcie.



Fot. Marzena Małyшко

Obrady Europejskiej Komisji Gospodarczej ONZ – 13 lutego 2019 r.

Kolejnym elementem sesji były obrady okrągłego stołu, na których podstawowym zagadnieniem było uzyskanie odpowiedzi na pytanie: na czym, wg ekspertów, powinny skupić się dalsze działania Europejskiej Komisji Gospodarczej w poprawie atrakcyjności i dostępności zawodów w żegludze śródlądowej. Efektem debaty było wskazanie następujących potrzeb, zadań i roli EKG: harmonizacja podejścia oraz wymiana dobrych praktyk związanych z żeglugą śródlądową, kontynuacja pracy dla eliminowania administracyjnych oraz prawnych utrudnień za pomocą międzynarodowych konwencji oraz rezolucji EKG, ułatwienie mobilności pracowników z krajów Unii Europejskiej oraz krajów spoza UE, harmonizacja zasad kształcenia oraz prowadzenia szkoleń, w tym rozszerzenie programów o technologie RIS, harmonizacja kwalifikacji zawodowych i ułatwienie uznawania świadectw na poziomie paneuropejskim, rozwój doskonalenia zawodowego pracowników i rozszerzania ich możliwości zawodowych, wspieranie zaangażowania rządów i przemysłu oraz dalszego rozwoju metod automatyzacji w żegludze śródlądowej.

Druga część sesji poświęcona była licznym pracom, m.in.: nad zaleceniami w sprawie minimalnych wymagań dotyczących wydawania świadectw dla kapitanów łodzi w żegludze śródlądowej w celu ich wzajemnego uznawania w ruchu międzynarodo-

wym; pracom związanym z wprowadzaniem zmian ustalonych podczas Międzynarodowej Konferencji Ministerialnej „Żegluga łączy”, która miała miejsce we Wrocławiu w dniach 18–19 kwietnia 2018 roku; pracom nad europejskim porozumieniem w sprawie głównych śródlądowych dróg wodnych o znaczeniu międzynarodowym (AGN); nad wykazem standardów i parametrów sieci dróg wodnych o oznaczeniu E (niebieska księga); nad mapą europejskiej sieci śródlądowych dróg wodnych; nad europejskim kodeksem śródlądowych dróg wodnych; nad zapobieganiem zanieczyszczeniom wód śródlądowych przez statki; nad zaleceniami dotyczącymi zharmonizowanych ogólnoeuropejskich wymagań technicznych dla statków żeglugi śródlądowej; nad automatyzacją w żegludze śródlądowej; nad serwisem informacji rzecznej oraz innymi technologiami informacyjnymi i komunikacyjnymi w żegludze śródlądowej, w tym zaleceń dla Inland ECDIS (*Electronic Chart Display and Information System*) oraz Inland AIS (*Automatic Identification System*); a także pracom nad funkcjonowaniem jednostek rekreacyjnych w żegludze śródlądowej.

Następna, lipcowa sesja poświęcona będzie między innymi działaniom na rzecz promocji wdrażania nowoczesnej floty, bezpieczeństwa w żegludze i wspierania innowacji.

Marzena Małyшко

KPT. Ż.W. STEFAN GORAZDOWSKI

Stefan Gorazdowski urodził się 5 lutego 1911 r. w Sartanie na Ukrainie. Miał starszego brata Tadeusza i dwie młodsze siostry Hannę i Marię.

W roku 1925 rodzina Gorazdowskich przenosi się do Warszawy, gdzie młody Stefan pobiera nauki i w 1930 r. otrzymuje świadectwo dojrzałości. W tym samym roku wstępuje do Państwowej Szkoły Morskiej w Gdyni na Wydział Pokładowy, który kończy w 1932 r.

16 lipca 1930 r. znalazł się wśród 40 kandydatów na Darze Pomorza, którym wówczas dowodził kpt. ż.w. Konstanty Maciejewicz. W latach 1932–33 odbywa służbę wojskową w Szkole Podchorążych Rezerwy i po jej zakończeniu awansuje do stopnia podporucznika.

Z dniem 1 września 1933 r. Stefan Gorazdowski wiąże się zawodowo z Darem Pomorza. Okrętuje w charakterze instruktora, aby poprzez stanowisko asystenta dojść do III oficera wachtowego. W czasie pracy na żaglowcu odbywa wiele wspaniałych podróży, w tym rejs na Białej Fregacie wokół globu ziemskiego oraz opływa Przylądek Horn. Obie te podróże mają wielkie znaczenie w morskiej historii Polski.

23 listopada 1935 r. Stefan Gorazdowski zawiera związek małżeński z Janiną Rachmielowską. Ślubu udziela im kapelan Daru Pomorza ks. Wojciech Kossak-Główczewski. Z tego małżeństwa urodził się syn Maciej i córka Monika.

Dyplom kapitana żeglugi wielkiej Stefan Gorazdowski uzyskuje z datą 11 października 1937 r. W sierpniu 1939 r. zostaje zmobilizowany i walczy w kampanii wrześniowej. W marcu 1940 r. ucieka poprzez Węgry, Jugosławię do wojsk polskich we Francji. W końcu maja 1940 r. zostaje odkomenderowany do dyspozycji Marynarki Handlowej do portu Lyantey. Tamn znalazł się w składzie załogi polskiego transportowca Wilja. Stefan Gorazdowski zajął się przygotowaniem statku Wilja i ORP Iskra do wyjścia w morze. Po przeprowadzeniu Iskry do Gibraltaru w lipcu 1940 r. udaje się do Anglii, gdzie zostaje skierowany do pracy w Związku Armatorów



Posel nadzwyczajny i minister pełnomocny Polski w Japonii Michał Mościcki w otoczeniu oficerów na pokładzie Daru Pomorza. Stoją od lewej: IV oficer Stanisław Kosko, lekarz dr Jarosław Truszkowski, kapitan statku Konstanty Maciejewicz, radiotelegrafista Alojzy Kwiatkowski, minister Michał Mościcki, I oficer Tadeusz Meissner, kapelan ks. Wojciech Główczewski. Stoją za nimi od lewej: III oficer Stanisław Rowiński, II oficer Konstanty Kowalski, V oficer Stefan Gorazdowski (Osaka 1935.03.05)

Polskich. W pierwszej połowie 1943 r. Stefan Gorazdowski decyduje się podjąć służbę wojenną na morzu. Od 21 maja 1943 r. służy na niszczycielu ORP Garland jako oficer nawigacyjny, a 3 maja 1944 r. awansuje do stopnia porucznika Marynarki Wojennej. Po zakończeniu działań wojennych, w listopadzie 1945 r. wraca do Polski. Zgłasza się do pracy w PSM w Gdyni.

Z dniem 1 lutego 1946 r. ówczesny wiceminister żeglugi dr Kazimierz Petruszewicz wyznacza kpt. ż.w. Stefana Gorazdowskiego na stanowisko komendanta statku szkolnego Dar Pomorza. Rozpoczyna się powojenny okres szkolenia polskich nawigatorów. Jesienią 1952 r. zostaje odwołany ze stanowiska komendanta Daru Pomorza. Po odejściu z Daru podejmuje pracę w Urzędzie Morskim w Gdyni, w charakterze inspektora nawigacyjno-pokładowego.

Z dniem 9 kwietnia 1956 r. Stefan Gorazdowski angażuje się do pracy w Polskich Liniach Oceanicznych. Pływa na statkach Sopot, Braterstwo, Reymont, Pokój, Stefan Okrzeja. Jesienią 1961 r. kpt. Gorazdowski postanawia zakończyć karierę morską i przejść do pracy na lądzie, którą miał podjąć po powrocie z rejsu. Niestety

– nie zdążył. W czasie rejsu na Morzu Śródziemnym, na pokładzie statku Monte Cassino, którym dowodził, dostał ostrego ataku wrzodu dwunastnicy. Nie zdążył dopłynąć do portu. Wrzód pękł, w warunkach statkowych nie zdołano kapitanowi pomóc.

Pierwszego lutego 1962 r. doszła do Polski i na Dar Pomorza niezwykle smutna wiadomość, która okryła żałobą nie tylko załogę szkolnej fregaty, ale też kadrę oficerską PMH, że na pokładzie m/s Monte Cassino zmarł w wieku zaledwie 51 lat jego dowódca – kpt ż.w. Stefan Gorazdowski, pierwszy powojenny w latach 1946–1952 komendant Białej Fregaty. Była to strata tym boleśniejsza, że dotyczyła człowieka w sile wieku, który jeszcze przez wiele lat mógł przekazywać swą wiedzę i doświadczenie kolejnym marynarskim pokoleniom.

Ja znalazłem się w gronie tych szczęśliwców, którzy mieli zaszczyt słuchać jego wykładów i odbyć dwie podróże szkolne pod dowództwem tego znakomitego kapitana. Był dla mnie wzorem kapitana i przez całe swoje zawodowe życie kierowałem się Jego naukami.

Cześć Jego pamięci.

Wiktor Czapp

DAR POMORZA HISTORIA I DOKONANIA

W roku 1877 dwaj panowie: Herman Blohm i Ernest Voss na bagnistej wyspie na rzece Łabie – dokładnie naprzeciw miasta Hamburg – założyli stocznię o nazwie Blohm & Voss Werft. Tej stoczni w 1908 roku Deutsche Schulschiff-Verein (Niemieckie Stowarzyszenie Statków Szkolnych) zleciło budowę drugiego już dla swoich potrzeb żaglowca, trzymasztowej fregaty.

Podczas wodowania kadłuba Wielki Książę Oldenburga – Fryderyk August, główny sponsor i darczyńca stowarzyszenia, był obecny w stoczni ze swoją córką, która oficjalnie nadała żaglowcowi imię Prinzess Eitel Friedrich, a na rufie fregaty widniał port macierzysty Oldenburg. Nikt z licznie zebranych na uroczystości wodowania w najśmielszych marzeniach nie przypuszczał, że ten piękny statek nazwany imieniem córki Wielkiego Księcia Oldenburga po 21 latach – w roku 1930 zmieni nazwę na Dar Pomorza i stanie się polskim statkiem szkolnym, podnosząc na swej rufie przez kolejne lata polską, białą-czerwoną banderę.

Wodowanie kadłuba żaglowca odbyło się w dniu 8 września 1909 roku. Po trwającym sześć miesięcy wyposażeniu żaglowiec 6 kwietnia 1910 roku został przekazany armatorowi do eksploatacji. Matką chrzestną została żona księcia Zofia Charlotta, córka Wielkiego Księcia von Oldenburga. Pierwszym kapitanem statku mianowano kpt. Richarda Dresslera. Do wybuchu pierwszej wojny światowej żaglowiec spełniał swoje szkoleniowe zadania. Okres wojny żaglowiec w większości spędził na kotwicy w rejonie portu Kiel, służąc jako hulk mieszkalny dla szkolących się marynarzy Kaiserlichmarine.

Obecnie w porcie Gdynia stoi żaglowiec-legenda Dar Pomorza, który liczy



Żaglowiec Dar Pomorza wpływa do portu. W głębi widoczna latarnia morska (1930–1939)

sobie ponad 100 lat, a od 1930 roku na swojej rufie podnosi polską, białą-czerwoną banderę. Żaglowiec ten jest pamiątką wielkiej ofiarności społeczeństwa Pomorza, które tę piękną fregatę nabyło ze składek społecznych.

Dar Pomorza oprócz tego, że sam jest narodową pamiątką, gromadzi także pamiątki z międzywojennej, wojennej i powojennej historii Polski na morzu. Dlatego słusznie jest nazwany Morskim Wawelem Rzeczypospolitej. Ten narodowy klejnot spełnia dziś funkcję statku muzeum na wodzie.

W 1981 roku, gdy w Stoczni Gdańskiej powstawał już Dar Młodzieży, a Dar Pomorza miał być wycofany ze służby morskiej, zastanawiano się co z tym żaglowcem począć. Niewiele bra-

kowało, by przez ówczesnych decydentów został sprzedany, a wielkim amatorem na ten piękny żaglowiec było miasto Hamburg, a i Sztokholm zabiegał o jednostkę. Tym poczynaniem sprzeciwiło się powstałe 21 marca 1983 roku Towarzystwo Przyjaciół Daru Pomorza, które postawiło sobie za cel zachowanie tej cennej pamiątki narodowej dla przyszłych pokoleń Polaków.

Każdy, kto po raz pierwszy ujrzal Dar Pomorza, stawał jak wryty z zachwytem. Elegancki łuk dziobu klipowego łączy się łagodnie ze sterczącym daleko w przód drzewcem bukszprytu. Szlachetna prosta, długa linia pokładu dodaje smukłości białemu kadłubowi, a całość kończy pięknie zaokrąglona typowa dla żaglowców rufa. Pod niebem wznoszą się trzy strzeliste maszty otoczone pajęczyną takielunku stałego i ruchomego. Każdy z nich przecina niby ramiona krzyża pięć rej, na których mocowano żagle. To fregata – najpiękniejszy typ ożaglowania na świecie!

Oto kilka szczegółów z historii żaglowca:

Dar Pomorza syg. rozm. SPCB ex Pomorze, ex Colbert, ex Prinzess Eitel Friedrich. Zbudowany w 1909 roku przez stocznnię Blohm & Voss w Hamburgu (Niemcy).

1561 BRT, 525 NRT, dł. z bukszprytem 91,0 m, dł. między pionami 72,6 m, szer. 12,6 m, zanurzenie 5,7 m.

Żaglowiec – 3-masztowa fregata. Po postawieniu wszystkich żagli 2260 m² powierzchni, łącznie ze sztakslami.

Jeden pomocniczy silnik MAN 6 cylindrowy 430 KM, jedna śruba. Szybkość pod silnikiem 9 węzłów.

Szybkość przeciętna pod żaglami 5–10 węzłów, największa osiągnięta 17 węzłów.

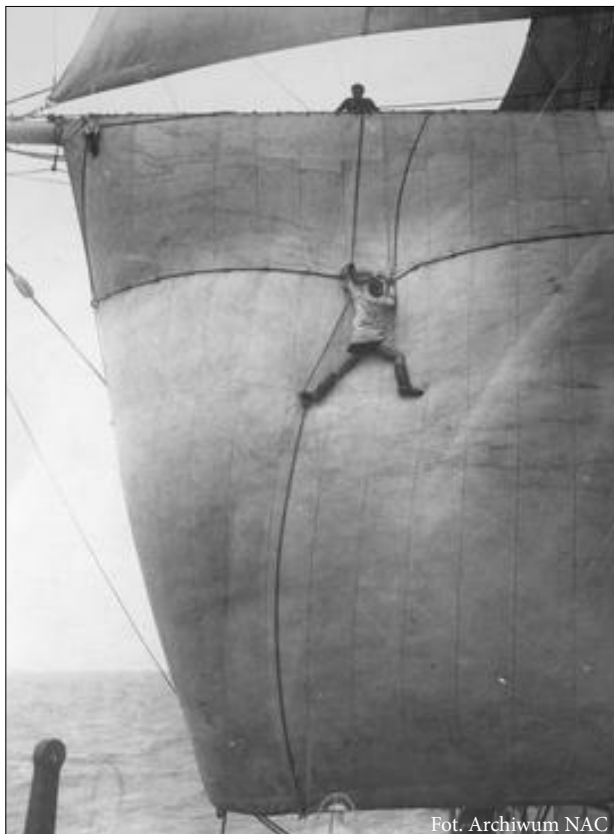
Statek ma 2 pokłady, 28 osób załogi,

w tym 12 oficerów oraz mógł zabrać od 150 do 200 uczniów.

Jeden z najpiękniejszych dużych żaglowców na świecie. Zbudowany jako statek szkolny niemieckiej marynarki handlowej (własność Deutscher Schulschiff Verein) wszedł do służby morskiej w 1910 roku pod nazwą Prinzess Eitel Friedrich, port macierzysty Oldenburg. W 1919 roku został po przegranej przez Niemcy wojnie przekazany w ramach reparacji wojennych Francji i przeholowany do portu w Saint Nazaire, gdzie stał nieużywany. W 1926 roku otrzymał nazwę Colbert, ale ta nazwa nigdy nie została wymalowana na burcie. Statek miał zastąpić francuski żaglowiec szkolny Richelieu, który się w tym czasie spalił. Zamiar ten nie został jednak zrealizowany. Statek przeszedł następnie na własność barona de Foreste z Nantes – obywatela brytyjskiego – jako odszkodowanie za utraconą podczas I wojny światowej jednostkę. Baron miał zamiar przekształcić go na jacht oceaniczny, ale do tego również nie doszło.

Stojący bezużytecznie w Saint Nazaire żaglowiec został wyszukany przez konsula RP we Francji Romana Winiarza. W czerwcu 1929 roku Pomorski Komitet Floty Narodowej ostatecznie zdecydował o zakupie Colbert w darze dla Państwowej Szkoły Morskiej. Pozytywną opinię o stanie technicznym i ogólnej przydatności trzymasztowej fregaty wydali: kmdr Aleksander Rylke (oceniający przed laty żaglowiec Nest, późniejszy Lwów) oraz komendant Lwowa kpt. ż.w. Konstanty Maciejewicz.

Statek został zakupiony ze składek społeczeństwa Pomorza i pod nazwą Pomorze opuścił w końcu grudnia 1929 roku Saint Nazaire, udając się na holu do duńskiej stoczni w Naskov celem przeprowadzenia adaptacji i remontu. W czasie silnego sztormu zerwały się hole i zdawało się, że statek ulegnie rozbiciu – mógł to być jego pierwszy, a zarazem ostatni rejs pod nazwą Pomorze i pod polską banderą. Dzięki kapitanowi Konstantemu Maciejewiczowi statek utrzymał się na kotwicach tuż przy skalistym brzegu. Po ustabilizowaniu się pogody dotarł do Naskov



Fot. Archiwum NAC

Poprawianie takielunku (1931)

9 stycznia 1930 roku. W czasie remontu i przebudowy wstawiono mu silnik pomocniczy, którego dotąd nie posiadał. Statek zmienił nazwę na Dar Pomorza.

Po adaptacji w stoczni żaglowiec udał się do Gdyni, gdzie 13 lipca 1930 r. odbyło się podniesienie biało-czerwonej bandery i poświęcenie. W uroczystości uczestniczyło trzech ministrów II RP i przedstawiciel Komitetu Floty Narodowej w osobie generała Mariusza Zaruskiego. Z tej okazji telegram gratulacyjny nadesłał marszałek Józef Piłsudski. Rodzicami chrzestnymi statku szkolnego zostali zasłużeni dla idei zbiórki pieniędzy na jego zakup Pani Maria Janda-Półczyńska – żona ówczesnego ministra rolnictwa oraz minister Eugeniusz Kwiatkowski.

17 maja 1930 r. wysłużony Lwów zostaje przekazany Marynarce Wojennej, który po zdjęciu takielunku pełni funkcję hulku mieszkalnego dla załóg okrętów podwodnych w porcie na Oksywiu.

Od 1930 do 1939 roku Dar odbywa coroczne 6-miesięczne oceaniczne podróże szkolne ze słuchaczami Państwowej Szkoły Morskiej w Gdyni. W roku 1931 był w Nowym Yorku, w 1932

w Indiach Zachodnich (Karaiby), na przełomie 1933/1934 w Brazylii i Afryce Południowej. W dniu 16 września 1934 r. wyrusza w rejs dookoła świata pod dowództwem kpt. ż.w. Konstantego Maciejewicza na trasie Gdynia–Kopenhaga–Santa Cruz–Port de France–San Domingo–Kanał Panamski–Balboa–Galapagos–Honolulu–Yokohama–Osaka–Nagasaki–Szanghaj–Hong-Kong–Singapore–Batavia–Saint Louis–Durban–Św. Helena–Antwerpia–Gdynia, do której wrócił 3 września 1935 r. Większość wymienionych portów odwiedził jako pierwszy statek w historii naszej bandery.

W 1936/1937 roku odbył rejs przez Kanał Panamski na Południowy Pacyfik, zawinął na Galapagos oraz Tahiti, po czym również jako pierwszy polski statek opłynął słynny Przylądek Horn i przez Buenos Aires wrócił do Gdyni. W 1936 roku przebywał ponownie na wodach Indii Zachodnich (Karaiby).

Gdy 1 czerwca 1938 r. kpt. Konstanty Maciejewicz przechodzi do pracy w Szkole Morskiej na lądzie, komendantem szkolnej fregaty zostaje kpt. ż.w. Konstanty Kowalski – absolwent z 1927 roku szkoły z Tczewa. W sierpniu 1939 roku na telegraficzne polecenie pod hasłem „Kostek” dyrektora Szkoły kpt. ż.w. Stanisława Kosko Dar Pomorza ma się schronić w najbliższym porcie szwedzkim. 28 sierpnia 1939 r. Dar wpływa do portu Oxelösund w Szwecji, gdzie zostaje internowany na okres II wojny światowej. Następnie 3 września Dar zostaje przeholowany do Sztokholmu, gdzie pozostaje do końca wojny. Komendant, oficerowie, załoga stała i uczniowie przedostają się przez Norwegię do Wielkiej Brytanii, gdzie podejmują walkę z flotą hitlerowskiej Kriegsmarine u boku Brytyjskiej Marynarki Wojennej. Grupa 20 członków załogi pod wodzą IV oficer Kazimierza Jurkiewicza polskim samolotem rejsowym wraca do kraju. Przez okres internowania Darem opiekuje się szkieletowa 7-osobowa załoga z radiooficerem Alojzym Kwiatkowskim na czele, pełniącym obowiązki komendanta statku oraz radiotelegrafisty

w Polskiej Ambasadzie w Sztokholmie. 24 października 1945 r. Dar Pomorza powraca do kraju pod banderą Marynarki Wojennej i pod dowództwem kpt. ż.w. Zbigniewa Żebrowskiego, zostaje przekazany Państwowej Szkole Morskiej w Gdyni, zmienia banderę na banderę Polskiej Marynarki Handlowej.

Pierwszym powojennym komendantem fregaty mianowany zostaje kpt. ż.w. Stefan Gorazdowski – absolwent PSM z roku 1932, starszym oficerem zaś kpt. ż.m. Kazimierz Jurkiewicz, późniejszy komendant Daru, a radiooficerem Alojzy Kwiatkowski. Od roku 1946 Dar Pomorza odbywa coroczne podróże szkolne ze słuchaczami PSM, a później ze słuchaczami Wyższej Szkoły Morskiej, głównie jednak po wodach europejskich – Atlantyk, Morze Śródziemne i Morze Czarne. Dopiero w roku 1967 Dar wypływa w pierwszy powojenny transoceaniczny rejs do Kanady na wystawę EXPO 67.

Żaglowiec jeszcze pod nazwą Prinzess Eitel Friedrich po raz pierwszy zawija do portu Stettin krótko po wybuchu I wojny światowej, w lipcu 1914 roku. Do polskiego już Szczecina po raz pierwszy przypływa w 1947 roku, cumuje przy reprezentacyjnym nabrzeżu Wałów Chrobrego i uświeta obchody Święta Morza – spełnia rolę trybuny honorowej defilady na Odrze jednostek pływających. Dar wizytuje ówczesny prezydent RP Bolesław Bierut, który wpisuje się do Księgi Pamiątkowej. Ta piękna fregata pojawia się w Szczecinie jeszcze w latach 1949, 1950, 1952, 1970. W 1953 roku Dar zawija do Szczecina

nie w rejsie szkoleniowym, ale jako przewoźnik wyposażenia likwidowanej Szkoły Morskiej przy Alei Piastów. Zabiera meble, gabinety oraz całe dobro szkoły i przewozi je w swoich międzypokładach do macierzystej Szkoły Morskiej w Gdyni.

W latach 1972, 1974, 1976, 1978, 1980 bierze udział w Operacji Żagiel. Zwycięza w regatach w latach 1972 i 1980 pod dowództwem komendanta kpt. ż.w. Kazimierza Jurkiewicza i kpt. ż.w. Tadeusza Olechnowicza. W roku 1981 Dar Pomorza odbywa swój ostatni rejs do Finlandii. Za całokształt osiągnięć zostaje odznaczony Krzyżem Kawalerskim z Gwiazdą Orderu Odrodzenia Polski.

4 lipca 1982 r. nastąpiło uroczyste podniesienie bandery na następcy – Darze Młodzieży, którego komendantem został kpt. ż.w. Tadeusz Olechnowicz – absolwent Państwowej Szkoły Morskiej 1957 roku. W związku z tym rektor Wyższej Szkoły Morskiej w Gdyni, kpt. ż.w. prof. dr Władysław Rymarz, uroczystie przekazuje Dar Pomorza Centralnemu Muzeum Morskiemu. Oznaczało to koniec 51-letniej czynnej fregaty pod biało-czerwoną banderą, którą w czasie swojej służby morskiej statek ten zawsze dumnie nosił na swym gaflu. Żaglowiec znany był na całym świecie. Docierał do najdalszych portów, godnie reprezentował morską Polskę. Biała Fregata – Dar Pomorza – symbol naszych dokonań na morzu, obecnie obiekt muzealny, żywy pomnik dawnej techniki okrętowej oraz dziejów polskiego szkolnictwa Morskiego,

odbył 105 podróży szkolnych. Przebył 509 804 mil morskich (droga, jaką pokonał w czasie swego pływania, równa się 16,5 okrążeniom kuli ziemskiej po równiku), zawinął 319 razy do 140 portów. Przez jego pokład przewinęło się i przeszkoliło 13 911 przyszłych oficerów, kapitanów i pracowników Polskiej Marynarki Handlowej.

Dar Pomorza miał i swoją satyryczną nazwę, wymyśloną przez młodych adeptów sztuki nawigacyjnej, a brzmiała ona tak: *Rzadko spotykany, jedyny w Polsce trójmasztowy cyrk pływający*.

Komendantami Daru Pomorza byli kolejno:

1930–1938 kpt. ż.w. Konstanty Maciejewicz

1938–1939 kpt. ż.w. Konstanty Kowalski, absolwent PSM z 1927 r.

1939–1945 R/O Alojzy Kwiatkowski komendant honoris causa w okresie internowania w Sztokholmie podczas II wojny światowej

1945 rok – powrót ze Szwecji – kpt. ż.w. Zbigniew Żebrowski

1946–1952 kpt. ż.w. Stefan Gorazdowski, absolwent PSM z 1932 r.

1953–1977 kpt. ż.w. Kazimierz Jurkiewicz, absolwent PSM z 1934 r.

1977–1981 kpt. ż.w. Tadeusz Olechnowicz, absolwent PSM z 1957 r.

Po przekazaniu Daru 4 lipca 1981 r. Centralnemu Muzeum Morskiemu jego kustoszem został mianowany wieloletni komendant statku – kpt. ż.w. Kazimierz Jurkiewicz, który te obowiązki piastował od 1982 do 1985 roku. W 1985 roku jego miejsce zajął kpt. ż.w. Tadeusz Wojciechowski, który te obo-



Fot. Archiwum NAC

Załoga Daru Pomorza podczas przemarszu przez Antwerpię (1930)



Fot. Archiwum NAC

I oficer Tadeusz Meissner na pokładzie Daru Pomorza (1930)



Fot. Archiwum NAC

Bosman Jan Kaleta na pokładzie Daru Pomorza (1930)



Fot. Archiwum NAC

Załoga Daru Pomorza w ubraniach roboczych na pokładzie (1930)

wiązki pełnił do 1990 roku. Po odejściu kpt. Wojciechowskiego obowiązki kapitana kustosa objął kpt. ż.w. Stefan Brąblewicz, sprawując tę funkcję od 1990 do 1993 roku. Kolejnym kustoszem w latach 1993–2002 był kpt. ż.w. Eugeniusz Łukaszewicz – absolwent PSM 1947 r. Następnie komendantem kustoszem statku muzeum został kpt. ż.w. Tadeusz Ambrozek, długoletni starszy oficer Daru Młodzieży. Od roku 2006 do 2007 funkcję tę powierzyło Centralne Muzeum Morskie kpt. Piotrowi Terleckiemu. W roku 2007 komendant Daru Młodzieży kpt. ż.w. Leszek Wiktorowicz zakończył swą służbę morską i objął kapitaństwo na Darze Pomorza. W 2009 roku stan zdrowia zmusił go do rezygnacji z funkcji (23 czerwca 2010 roku kpt. ż.w. Leszek Wiktorowicz odszedł na wieczną wachtę), a kapitaństwo Daru Pomorza objął kpt. Wojciech Szewczykowski i pełnił je do 2010 roku. Od 2010 r. na stanowisku kapitana kustosa jest kpt. ż.w. Jan Sokołowski. Obecnie Dar Pomorza stoi w porcie w Gdyni jako statek muzeum. Pokazuje historię Polski nad Bałtykiem i cieszy oczy licznie przybywających turystów z całego kraju, a jednocześnie uczy młodzież, jak kochać morze i polskie wybrzeże. Przez jego pokład przewijają się około 200 tys. zwiedzających rocznie.

Na temat tego statku i na temat ludzi, którzy kiedykolwiek na nim pływali, napisano wiele książek i artykułów

prasowych, wykonano tysiące zdjęć, nakręcono filmy krótko- i długometrażowe. Ten statek był natchnieniem dla malarzy, modelarzy, poetów i pisarzy. Wielu ludzi związało z nim całe swoje życie zawodowe. Powstałe Towarzystwo Przyjaciół Daru Pomorza postawiło sobie za cel wspomaganie statku-legendy dla zachowania go po wsze czasy w pamięci całego polskiego społeczeństwa, z którego drobnych składek został on zakupiony, na co wskazuje jego nazwa. Dar Pomorza to statek szczególny i to nie ze względu na jego napęd. Jest on symbolem marzeń Polaków o morzu – tak o nim powiedział kpt. ż.w. Kazimierz Jurkiewicz, odchodząc po 25 latach dowodzenia na emeryturę, podczas przekazywania go swojemu uczniowi – kpt. ż.w. Tadeuszowi Olechnowiczowi.

Jak już wspomniano, statek ten był natchnieniem dla pisarzy. Do najwspanialszych pozycji należą: album redaktora i fotoreportera Henryka Kabata pt. *Daru Pomorza*, książka Andrzeja Perepeczki pt. *Biała Fregata*. Wielu uczniów, którzy zdobywali nawigacyjne umiejętności na tym żaglowcu, opisało swoje wspomnienia z niezapomnianych podróży na pięknej fregacie w formie książkowej.

W roku 2003 długoletni starszy oficer żaglowca (29 lat służby) kpt. ż.w. Józef Kwiatkowski napisał książkę pt. *Daru Pomorza Rejsy i Załoga*. Na 547 stronach spisana została cała historia stat-

ku. Książka ta pozwala nam poznać tę część stałej załogi Daru, która związała z tym żaglowcem swoje życie zawodowe. Do rekordzistów należą:

kpt. Kazimierz Jurkiewicz – 32 lata pracy, w tym 25 lat jako komendant;

R/O Alojzy Kwiatkowski – 28 lat pracy;

st. bosman Antoni Wałdoch – 31 lat pracy;

bosman wachtowy Paweł Katowski – 30 lat służby.

Wielu członków stałej załogi spędziło na tym statku 20–25 lat.

Na 100-lecie wodowania żaglowca w 2009 roku kustosz muzealny dr inż. Marek Twardowski napisał i wydał album *Fregata DAR POMORZA*. Na okładce jest zdjęcie Daru pod pełnymi żaglami na wzburzonym morzu. Na 200 stronach książki formatu A4 zawarta jest historia żaglowca i wiele historycznych zdjęć dotąd niepublikowanych. Jest starannie wydana w twardej oprawie.

We wszystkich portach świata, do których zawijał Dar Pomorza, na wejście i wyjście żaglowca „śpiewały” okrętowe syreny, łopotwały w gali flagi kodu w salucie ceremoniału morskiego, zniżały się obce bandery. Były to nie tylko pozdrowienia dla pięknej białej fregaty, ale i dla romantyzmu minionej epoki żaglowców. Ryk syren, łopot flag, salut bander mówiły więcej:

Chwała polskiej banderze!

Wiktor Czapp

WZRUSZAJĄCA HISTORIA Z MARYNARSKIM TANGIEM W TLE...

Pani Halina w Szczecinie mieszka od 1945 roku. Przyjechała tu, bo groziła jej wywózka na Sybir. W więzieniu byli już jej bracia, żołnierze Armii Krajowej. Prześladowań „nowej władzy” doświadczała cała rodzina. Jej udało się uciec. W Szczecinie spotykała takich jak ona, widywali się na placu Grunwaldzkim. Z tego czasu zapamiętała młodego mężczyznę, który jak nie grał w szachy, to śpiewał *Marynarskie Tango*. Jednak któregoś dnia nie przyszedł. Dowiedziała się od innych, że wywieziono go na Syberię. Pozostawił po sobie piosenkę. Pani Halina nie potrafiła o nim zapomnieć. Poprosiła więc Chór Akademii Morskiej w Szczecinie, by w hołdzie nieznanemu marynarzowi wykonał *Marynarskie Tango*.

Przez jakiś czas zastanawialiśmy się, czy wypada nam dzielić się tak osobistą historią – historią pani Haliny Pieniak, 95-letniej Pionierki Szczecina.

Jednak nasze wątpliwości rozwiała sama bohaterka tej opowieści, której to życzeniem jest, by jak największe grono usłyszało o tajemniczym Marynarzu, a wspomnienie o nim i jego *Marynarskim Tangu* jeszcze przez długi czas pozostało w pamięci szczecinian.

Klika tygodni temu na adres siedziby naszego chóru przyszedł list. List wyjątkowy, bo – jak się z czasem okazało – napisany ręką starszej, urodzonej w 1924 r., pani Haliny. Wspominała w nim 1946 rok – czas, w którym wraz z innymi pionierami Szczecina spotykała się przy placu Grunwaldzkim. Szczególnie w pamięci pani Haliny zapisał się młody mężczyzna, który pojawiał się w miejscu spotkań i śpiewał szanty. Mężczyzna okazał się być marynarzem służącym w czasie wojny w Marynarce Wojennej w Anglii. Niewiele opowiadał o sobie, zawsze posiadał przy sobie karton z szachami.

Niestety, z czasem Marynarz przestał pojawiać się na placu. Po kilku miesiącach nieobecności okazało się, iż został on aresztowany przez UB i zesłany na Sybir.

Marynarz zniknął, lecz śpiewana przez niego melodia i tekst *Marynarskiego Tanga* pozostały z panią Haliną przez ponad 70 lat.

Pani Halina – niezwykle życzliwa, kulturalna i elokwentna osoba, bardzo nieśmiało zwróciła się do nas z prośbą, byśmy wyśpiewali dla niej *Marynarskie Tango*, pieśń, którą nosi w sercu od wielu lat...

Niebywała pamięć Pionierki sprawiła, iż byliśmy w stanie odtworzyć zarówno słowa, jak i melodię utworu – wielkie ukłony w stronę Piotra Krzyżanowskiego, który napisał aranżację.



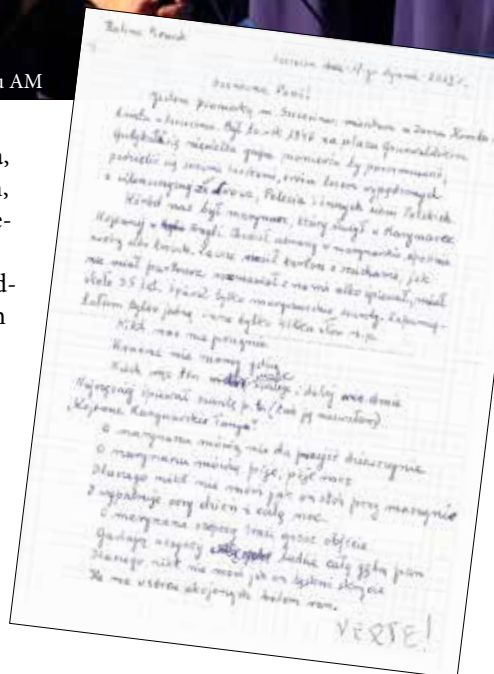
Fot. Archiwum Chóru AM

Utwór wykonaliśmy 1 marca, podczas koncertu w 13 Muzach, dedykując go wszystkim Żołnierzom Wyklętym.

Nie ukrywamy, że było to jedno z najbardziej emocjonalnych przeżyć w całej historii naszego zespołu, szczególnie gdy dostrzeżliśmy ze sceny reakcję pani Haliny i kresowiaków zgromadzonych na koncercie.

Po wysłuchaniu utworów, pani Halina wyznała nam, że niewiele przeżyła tak pięknych chwil i wciąż ma poczucie, że to był tylko sen.

Halina Pieniak jest osobą absolutnie niezwykłą. Niezmiennie pisze artykuły historyczne do Książnicy Pomorskiej, dba, by kolejne pokolenia nie zapomniały, o co walczyli nasi przodkowie – najbliżsi pani Haliny zginęli, walcząc o niepodległość. Sama była harcerką – zresztą, jak mówi: „harcerzem jest się do końca życia”, łączniczką Armii Krajowej.



Historia ta jest dla nas wielką lekcją wrażliwości, pokory i – chyba w każdym z nas – poruszyła najczulsze struny duszy. To dla nas niewyobrażalne wyróżnienie, że pani Halina zwróciła się właśnie do nas z prośbą o spełnienie Jej marzenia.

Sylvia Fabiańczyk-Makuch

8,4 W 10-PUNKTOWEJ SKALI DLA KORABIA

Od wielu lat administracje domów studenckich świadczą usługę wynajmu pokoi gościnnych. By dotrzeć do jak największej liczby gości, pracownicy administracji podejmowali liczne działania w celu rozreklamowania pokoi. Przynosiło to efekty, ale nie takie, które byłyby satysfakcjonujące.

W lipcu 2016 r. nastąpiła zasadnicza zmiana – akademik Pasat podpisał umowę na wynajem pokoi z portalem internetowym Booking.com. Od tego momentu liczba rezerwowanych pokoi zaczęła się zwiększać z roku na rok. Do portalu Booking.com w lutym 2017 r. dołączył akademik Korab.

Dzięki współpracy z tym portalem akademiki goszczą u siebie coraz większą liczbę gości z całego świata. Rezerwacje dokonywane przez portal internetowy wymusiły zmianę sposobu obsługi gości. Pracownikom administracji domów studenckich doszło wiele obowiązków. Zmienił się sposób rozliczania i raportowania wpływów, uzgadniania sald wpływów i wysokości odprowadzanej prowizji, bieżącego śledzenia nowych i odwoływanych rezerwacji, udzielania odpowiedzi na pytania od klientów. Z kolei panie dbające o czystość mają do sprzątania coraz większą liczbę pokoi.

Wysokość oceny jest średnią ocen pozytywnych i negatywnych wystawionych nam przez gości. Goście wysoko oceniają nas za czystość, miłą obsługę, świetną lokalizację i stosunek ceny do jakości pokoi. W ocenach negatywnych przewija się głośnie zachowanie mieszkańców domów studenckich oraz brak recepcjonistów władających językami obcymi. W perspektywie wynajmów liczymy na to, że uda nam się – jeżeli nie wyeliminować, to złagodzić niedogodnienia, na które skarżą się goście. Zależy nam na tym, gdyż im wyższa ocena w Booking.com, tym większa liczba rezerwacji, a te przekładają się na wysokość wpływów do uczelni.

Wpływy te między innymi dzięki zwiększaniu liczby pokoi gościnnych oraz podwyższaniu ich standardu w obu akademikach zwiększają się z roku na rok:

232 175,00 zł w 2015 r.

336 414,00 zł w 2016 r.

350 348,88 zł w 2017 r.

490 348,00 zł w 2018 r.

Ocena, jaką zostaliśmy wyróżnieni przez portal Booking.com, jest wynikiem zaangażowania zespołu pracowników, dbających o czystość oraz miłą atmosferę w trakcie dokonywania formalności związanych z zameldowaniem i rezerwacją. Choć zostaliśmy wysoko ocenieni, dołożymy wszelkich starań, aby tę ocenę podnieść.

Ewa Kaźmierczak

Booking.com Guest Review Awards 2018

Drogi Partnerze!

Pozytywna opinia to najlepsza reklama Twojego obiektu. W 2018 roku tak otwarcie, przyjacielsko i profesjonalnie przyjmowałeś swoich gości, że zdecydowali się jeszcze raz Ci podziękować. Dzięki temu Twój obiekt ma teraz jedną z najwyższych ocen na Booking.com.

Dlatego też pragniemy Ci wręczyć nagrodę od gości Guest Review Award 2018. Cały zespół Booking.com jest dumny, że mamy takich partnerów jak Ty. Gratulacje!

Nagroda Guest Review Award ma już swoją renomę na Booking.com. Jej przyznanie oznacza poświęcenie, pasję i ciężką pracę naszych partnerów, by pobyt gości był jak najlepszy i niezapomniany. Abyś mógł pochwalić się tym osiągnięciem, warto wywiesić tę nagrodę w obiekcie, jak również zamieścić o niej informację online, oznaczając post hashtagem #GuestsLoveUs.

Jesteśmy dumni, że jesteś naszym partnerem i, podobnie jak Twoi goście, chcemy Ci ogromnie podziękować za Twoje zaangażowanie i osiągnięcia.

Cieszymy się, że czeka nas jeszcze wiele wspólnych lat współpracy i rozwoju.

Pozdrawiam serdecznie



James Waters

James Waters
Zastępca Prezesa ds. Obsługi Partnerów i Klientów
Booking.com

Jakiś nasz adres otrzymasz drogą e-mail, aktualizując swoje dane, klikając w ten link: <https://go.partners.booking.com/CN.html>



Fot. Ewa Kaźmierczak

DOFINANSOWANIE DZIAŁALNOŚCI WYDAWNICZEJ AMS

Ministerstwo Nauki i Szkolnictwa Wyższego ogłosiło wyniki konkursu o dofinansowanie zadań z zakresu działalności upowszechniającej naukę (DUN). W grupie wniosków dotyczących działalności wydawniczej, które zostały zakwalifikowane do finansowania ze środków MNiSW w 2019 r. znalazła się Akademia Morska w Szczecinie, która otrzyma łączne wsparcie w wysokości 132 000 zł, w tym 66 000 zł w roku 2020.

Leszek Chybowski

Scientific Journals of the Maritime University of Szczecin 54(125)

Praca zbiorowa pod redakcją Leszka Chybowskiego
ISSN:1733-8670 (printed), 2392-0378 (online),
2018, s. 142



Artykuł wprowadzający przygotował prof. Srećko Krile – redaktor naczelny siostrzanego czasopisma *Naše more (Our Sea)* i profesor Uniwersytetu w Dubrowniku – światowej klasy specjalista w zakresie optymalizacji procesów logistycznych. Niniejszy materiał powinien być atrakcyjny dla wszystkich czytelników zainteresowanych zagadnieniami poprawy efektywności przewozowej w transporcie morskim. W Zeszytach zamieszczono artykuły m.in. poświęcone zużyciu elementów maszyn czy minimalizacji zużycia paliwa i poprawie jakości usług bunkrowania.

Scientific Journals of the Maritime University of Szczecin 55(126)

Praca zbiorowa pod redakcją Leszka Chybowskiego
ISSN:1733-8670 (printed), 2392-0378 (online)
2018, s. 104



W 55(126) numerze Zeszytów Naukowych AMS opublikowane zostały wyniki najnowszych badań z zakresu techniki okrętowej, transportu i logistyki, nawigacji oraz zagadnień rozwoju kariery zawodowej w branży morskiej. Artykuł wprowadzający przygotował światowej sławy specjalista w rozwijaniu innowacji Valeri Souchkov. Praca przedstawia wybrane zagadnienia związane z wykorzystaniem metodologii TRIZ w rozwiązywaniu innowacyjnych problemów w branży morskiej.

Scientific Journals of the Maritime University of Szczecin 56(127)

Praca zbiorowa pod redakcją Leszka Chybowskiego
ISSN:1733-8670 (printed), 2392-0378 (online)
2018, s. 94



Artykuł wprowadzający do tego wydania przygotował światowej sławy specjalista w zakresie mechaniki płynów prof. Hassan Ghassemi. Praca przedstawia wybrane zagadnienia związane z modelowaniem hydrodynamicznym pędników śrubowych. W Zeszytach zamieszczone zostały artykuły m.in. poświęcone badaniom odporności stali austenityczno-ferrytycznej na erozję kawitacyjną, modelowaniu mosiężnych / stalowych struktur wlewków, określaniu właściwości kompozytów z dodatkiem recyklingowanego szkła poliestrowego i ocenie jakości spawów.

Nawigator XXI od kuchni

Praca pod red. Ewy Atroszko
2018, s. 30



Nawigator XXI jest statkiem szkoleniowo-badawczym zbudowanym 20 lat temu dla Akademii Morskiej w Szczecinie. Każdy szczecinianin kojarzy ten statek, który w przerwach między rejsami stoi zacumowany przy kei u stóp Wałów Chrobrego. Niezależnie od tego, czy jednostka pływa czy nie, w jej kuchni zawsze wręca praca. Kuchmistrz wydający miesięcznie 1360 posiłków zawsze dba o dobry nastrój załogi i przygotowuje dania, które cieszą się uznaniem. W książce przedstawiono potrawy typowe, podawane na statku, ulubione przez zespół i pracowników Akademii Morskiej.

Kurs na wynalazczość

Dorota Chybowska
ISBN: 978-83-64434-17-4
2017, s. 46



Wynalazki odgrywają bardzo ważną rolę w codziennym życiu każdego człowieka, choć nie zawsze to widać. Wsiadając do samochodu czy odbierając telefon, rzadko kto zastanawia się, w jaki sposób i za czyją sprawą te maszyny i urządzenia trafiły do powszechnego użytku. A co istotniejsze – również rzadko rozmyślamy nad tym, jak bardzo wynalazki ułatwiają nam życie. Po prostu od zawsze towarzyszą ludzkości. Jasnym jest również, że gdyby nie pewna grupa ludzi, ich ciekawość, spostrzegawczość i nieustannie dokonujący się proces myślowy, nie byłoby rozwoju cywilizacji. Mowa tu o wynalazcach i odkrywca, którzy popełniając wynalazek lub dokonując odkrycia, zaspokajają przede wszystkim swoją ciekawość, lecz jednocześnie odpowiadają na jakąś potrzebę. Bez wynalazków nie ma postępu. To fakt.

Kurs na naukę

Dorota Chybowska
ISBN: 978-83-64434-19-8
2018, s. 66



Publikacja ma dwa główne zadania do spełnienia: pierwszym z nich jest dostarczenie pracownikom Akademii Morskiej w Szczecinie niezbędnych informacji z ostatnich dziesięciu lat w zakresie pozyskiwania przez uczelnię środków z zewnątrz na prowadzenie przez nią działalności naukowej oraz rozwój zaplecza, m.in. do takiej właśnie działalności. Informacje te z pewnością okażą się przydatne w kolejnych latach

podczas procesu aplikowania przez pracowników Akademii Morskiej w Szczecinie do wielu programów i źródeł finansowania działań naukowych. Drugim zadaniem jest zaprezentowanie czytelnikom kierunków przedsięwzięć naukowych podjętych przez pracowników AM i przekonanie potencjalnych partnerów do współpracy naukowo-badawczej z Akademią Morską w Szczecinie.

Diagnostowanie silników okrętowych z zapłonem samoczynnym w oparciu o analizę procesów wtrysku i spalania paliwa

Leszek Chybowski

ISBN 978-83-64434-22-8

2019, s. 122



Monografia stanowi przewodnik w zakresie analizy wykresów indykatorowych i jest skierowana do operatorów siłowni okrętowych, diagnostów maszyn i urządzeń okrętowych oraz studentów kierunków mechanicznych uczelni wyższych. W pracy przedstawiono syntezę zagadnień dotyczących oceny stanu technicznego okrętowego silnika wielkiej mocy, opartej na analizie zmian ciśnienia spalania i ciśnienia wtrysku paliwa. Dokonano wprowadzenia w podstawowe zagadnienia związane z indykowaniem silnika, w tym omówiono zasadnicze procesy zachodzące w silniku spalinowym.

Badania symulacyjne układów mechatronicznych w stanach dynamicznych

Sergiej German-Galkin, Dariusz Tarnapowicz

ISBN: 978-83-64434-20-4

2018, s. 246



Niniejsza publikacja zawiera opis podstawowych narzędzi pakietu MATLAB-SIMULINK niezbędnych do przeprowadzenia badań symulacyjnych stanów dynamicznych układów mechatronicznych. Zawiera również przykłady symulacji w układach różnych typów maszyn elektrycznych.

W badaniu i nauczaniu przekształtników energoelektronicznych, jak wykazała praktyka, najlepsze wyniki osiąga się za pomocą wykorzystania wirtualnych urządzeń laboratoryjnych. Rzeczywiste układy laboratoryjne mające szereg wad (uszkodzenie układów, niedostateczna uniwersalność, zagrożenie porażeniem) mogą być wspomagane przez laboratorium wirtualne. Znaczne rozszerzenie możliwości zindywidualizowanego nauczania poprzez stosowanie metod modelowania i symulacji komputerowej pozwala w znacznym stopniu zwiększyć jakość kształcenia oraz podnieść skuteczność prac badawczych.

Modelowanie i optymalizacja sieci transportowych w aspekcie ich niezawodności i wrażliwości

Sambor Guze

ISBN 978-83-64434-26-6

2019, s. 160



Monografia dostarcza metod i narzędzi do modelowania niezawodności i wrażliwości sieci transportowych oraz ich optymalizacji. Jednak nie jest do tego zakresu ograniczona, gdyż metody w niej zaprezentowane są uniwersalne i pozwalają na rozwiązanie z ich pomocą innych problemów dotyczących sieci transportowych. Przedstawia wyniki kilkuletnich badań autora nad tymi zagadnieniami. Przeznaczona jest dla naukowców i praktyków zajmujących się zagadnieniami obszaru dyscypliny transport, studentów kierunków studiów związanych z tą dyscypliną oraz informatyków i specjalistów z zakresu bezpieczeństwa systemów.

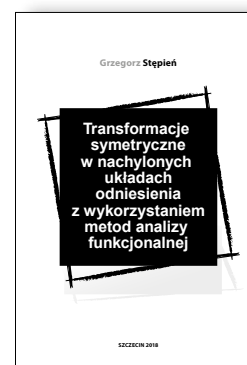
Transformacje symetryczne w nachylonych układach odniesienia z wykorzystaniem metod analizy funkcjonalnej

Grzegorz Stępień

ISBN 978-83-64434-23-5

2019, s. 164

W publikacji podjęty został problem transformacji symetrycznych w nachylonych układach odniesienia. Rozwiązanie tak sformułowanego zagadnienia pro-



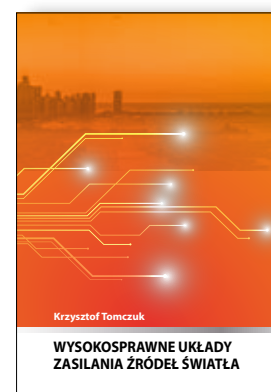
wadzi w praktyce do realizacji metody pomiarowej nazwanej przez autora jako „stanowisko zupełnie swobodne” – *Total Free Station* (TFS). Metoda pomiarowa TFS, jak i zaproponowane podejście transformacyjne nie nakładają konieczności poziomowania i centrowania instrumentu (tachimetru) przed pomiarem i dlatego mogą być wykorzystane podczas pomiarów geodezyjnych na niestabilnych podłożach, takich jak pokłady statków, gdzie spoziomowanie instrumentu jest chwilowe i przybliżone. Proponowane podejście obliczeniowe może być zastosowane wszędzie tam, gdzie zachodzi potrzeba transformacji pomiarów wykonanych w nachylonych układach odniesienia, np. dla celów budownictwa okrętowego lub w układzie własnym obiektu, gdy obiekt znajduje się w ruchu.

Wysokosprawne układy zasilania źródeł światła. Analiza i badania eksperymentalne

Krzysztof Tomczuk

ISBN 978-83-64434-25-9

2019, s. 222



W pracy przedstawiono zagadnienia związane z zasilaniem wybranych typów źródeł światła (LED oraz HID) przy zastosowaniu przekształtników energoelektronicznych umożliwiających poprawę sprawności nowoczesnych systemów oświetleniowych. W wyniku uzyskuje się oszczędności energii elektrycznej przeznaczonej na cele oświetleniowe oraz redukcję emisji substancji szkodliwych do atmosfery. Podano wyniki badań wybranych, komercyjnie dostępnych źródeł światła, dokonano przeglądu topologii współczesnych przekształtników stosowanych do zasilania źródeł światła oraz opisano oryginalne układy zasilania zaproponowane przez autora.

AKADEMICKIE MISTRZOSTWA ZACHODNIOPOMORSKIEGO

SIATKÓWKA

Zakończyła się rywalizacja o mistrzostwo akademickie województwa zachodniopomorskiego 2018/2019 w siatkówce kobiet i mężczyzn. Tak jak w ubiegłym roku, nasi studenci utrzymali wysoki poziom, uzyskując wicemistrzostwo. W przypadku panów zespół Uniwersytetu Szczecińskiego był nie do ogrania, zaś panie z KU AZS AM stoczyły zacięty bój z US, ponownie zdobywając wicemistrzostwo.

Wyniki Akademickich Mistrzostw Województwa Zachodniopomorskiego w siatkówce kobiet 2018/2019:

Organizator: KU AZS AM

Uczestnicy: US, ZUT, PUM, AM

Wyniki:

1. ZUT – AM 0:3

2. US – ZUT 3:0

3. AM – PUM 3:0

4. US – PUM 3:1

5. AM – US 1:3

6. ZUT – PUM 0:3

Tabela końcowa:

I miejsce US (9 pkt.)

II miejsce AM (6 pkt.)

III miejsce PUM (3 pkt.)

IV miejsce ZUT (0 pkt.)



Fot. FOTOPAN

Skład drużyny AM:

Stoją od lewej: Maja Peciak, Natalia Borys, Nikola Zagórska, Marika Zagórska, Lidia Kornas. Siedzą od lewej: Magdalena Thiel, Katarzyna Wiejkuć, Zuzanna Pulikowska (kapitan drużyny), trener Norbert Marchewka

BADMINTON

W sobotę 19 stycznia 2019 r. w hali sportowej Zachodniopomorskiego Uniwersytetu Technologicznego odbyły się Akademickie Mistrzostwa Województwa Zachodniopomorskiego w Badmintonie. Organizatorem zawodów był KU AZS AM przy wsparciu OŚ AZS Szczecin. W sportowych zmaganiach wzięły udział trzy uczelnie: Zachodniopomorski Uniwersytet Technologiczny, Uniwersytet Szczeciński oraz Akademia Morska. Nasza reprezentacja prowadzona przez mgr. Artura Lipeckiego po emocjonujących rozgrywkach uplasowała się na drugim miejscu.

Wyniki Mistrzostw:

I miejsce – Uniwersytet Szczeciński

II miejsce – Akademia Morska
(skład: mgr Artur Lipecki, Joanna



Fot. Picasa

Szozda, Ewelina Graczyk, Wiktor Redelbach, Wojciech Ożarowski)

III miejsce – Zachodniopomorski Uniwersytet Technologiczny

Gratulujemy wszystkim startującym zawodnikom!

Norbert Marchewka