



Akademickie Aktualności Morskie



Magazyn Informacyjny Akademii Morskiej w Szczecinie nr 1(65) / 2010

ISSN 1508-7786



*Świętowaliśmy jubileusz
80. urodzin Profesora
Aleksandra Walczaka*

W numerze

ROZMOWA Z DR. INŻ. ZBIGNIEWEM SZOZDĄ

Sukces pracownika – sukcesem instytucji 2–3

JUBILEUSZ

80 lat w konstelacji Koziorożca 4–5

Refleksje 80-latka Profesora Aleksandra Walczaka 6–7

PROJEKTY

Biblioteka Główna w nowym systemie zintegrowanym 8–9

Budowa stochastycznego modelu oceny bezpieczeństwa nawigacyjnego 10–11

SAIL 2009 na pokładzie STS „Pogoria” 12–13

O UCZELNI

Zadania i sukcesy Biura Karier AM 14–17

A conference of professors from student point of view 17

NAUKA

Język w komunikacji 18

W prezencie dla Pań 19

Potyczki językowe / Jak zapisać 20

Technologia plazmy – rozwiązania dla nowych przedsięwzięć 21

WYDARZENIA

Kronika 22–24

Morski powiew w Sejmie RP 25

Walka z wodą 26

SPORT

X Regaty Unity Line wystartują z Wałów Chrobrego 27

Żeglarstwo regatowe – sposób na życie 28–30

Nie bądź ambitny – bądź wytrwały! 31

NOWOŚCI WYDAWNICZE 32

Zdjęcie na okładce: Prof. A. Walczak przyjmuje życzenia od min. Anny Wypych-Namiołko
Autor: Andrzej Szkocki

Szanowni Czytelnicy!



Trafia do Państwa rąk kolejny numer Akademickich Aktualności Morskich, który inauguruje drugi rok naszej redakcyjnej pracy. Dzięki Waszemu zaangażowaniu i podjętej współpracy każda edycja staje się ciekawsza. Serce uczelni bije bardzo mocno, stąd dzieje się wiele, co odnotowujemy skrupulatnie. W pierwszym tygodniu roku fetowaliśmy 80-lecie Profesora Aleksandra Walczaka, niedługo potem gratulowaliśmy dr. inż. Zbigniewowi Szozdzie, któremu powierzono funkcję przewodniczącego Podkomitetu ds. stateczności, linii ładunkowych i bezpieczeństwa statków rybackich Międzynarodowej Organizacji Morskiej, a dyrektorowi Instytutu Nawigacji Morskiej dr. inż. Januszowi Uriaszowi za wybór na członka polskiej delegacji sesji IMO w Londynie.

Pracownicy akademii włączyli się w realizację wielu projektów naukowo-badawczych. Szczególnie na uwagę zasługuje przygotowany przez AM projekt budowy Centrum Terminalu LNG i Symulatora Ładunkowego Statków do Przewozu Ładunków Ciekłych. Biblioteka Główna zaś zapracowała na miano pierwszej morskiej biblioteki cyfrowej. O tych i innych wydarzeniach traktuje niniejszy magazyn, do którego lektury serdecznie zapraszam. Z pozdrowieniem wiosennym –

Redaktor Naczelny
prof. dr hab. inż.
Bernard Wiśniewski

Akademickie Aktualności Morskie

Magazyn Informacyjny Akademii Morskiej

ISSN 1508-7786

Nakład: 350 egz.

Adres redakcji:

Akademia Morska w Szczecinie
ul. Starzyńskiego 8, 70-506 Szczecin
tel. 091/ 48 09 645, fax. 091/48 09 575
e-mail: bw@am.szczecin.pl,
e.goryczko@am.szczecin.pl
www.aam.am.szczecin.pl

Zespół redakcyjny:

Bernard Wiśniewski – Redaktor Naczelny,
Elwira Goryczko, Monika Jagielska,
Teresa Jasiunas, Paulina Mańkowska,
Adriana Nowakowska
Opracowanie graficzne i skład komputerowy:
Monika Jagielska

Redakcja przyjmuje teksty wyłącznie w formie elektronicznej, zastrzega sobie prawo do skracania i adiustacji tekstów oraz zmiany ich tytułów. Nie zwracamy materiałów niezamówionych. Autorzy publikacji zamieszczanych w biuletynie nie otrzymują honorariów, akceptując ukazanie się artykułów w wersji drukowanej i internetowej magazynu.

Sukces pracownika

Dr inż. Zbigniew Szozda został nowo wybranym przewodniczącym Podkomitetu ds. Stateczności, linii ładunkowych i bezpieczeństwa statków rybackich (Sub-Committee on Stability and Load Lines and on Fishing Vessels Safety – SLF) Międzynarodowej Organizacji Morskiej (IMO).



Nowo wybrany przewodniczący dr inż. Zbigniew Szozda

FOT. ELLE

AAM: *W trakcie 52. Sesji Podkomitetu SLF, która odbyła się w dniach 25–29 stycznia 2010 r. w siedzibie IMO w Londynie, został Pan wybrany na przewodniczącego tego podkomitetu na rok 2010. Proszę przyjąć serdeczne gratulacje z tej okazji. Myślę, że wielu Czytelników zainteresuje, jak do tego doszło.*

Zbigniew Szozda: W posiedzeniach podkomitetu biorę udział jako delegat Polski nieprzerwanie od roku 1998. Sprawy szczególnie ważne omawiane są w trakcie kolejnych sesji w tzw. grupach roboczych. Z racji swoich zainteresowań zawodowych uczestniczę z reguły w posiedzeniach grupy roboczej, która zajmuje się statecznością statków w stanie nieuszkodzonym. Staram się być aktywnym członkiem tej grupy. Od 2006 do 2009 roku byłem wiceprzewodniczącym podkomite-

tetu. Fakty te z pewnością były wzięte pod uwagę przy wyborze kandydata na przewodniczącego. Wybierając moją osobę na przewodniczącego, podkomitet dał wyraz uznania dla wkładu całej polskiej delegacji, który jest wnoszony do prac IMO od wielu lat, co zostało podkreślone przez Sekretarza Generalnego w trakcie jego wystąpienia po korzystnych dla mnie wyborach. Sekretarz Generalny wymienił dwa nazwiska profesorów: Doerrferra i Kobylińskiego.

AAM: *Czym zajmuje się Podkomitet SLF?*

Z.S.: Zakres działalności podkomitetu jest bardzo szeroki. Główne jego elementy są zawarte w samej nazwie. Gdybym miał wymienić dwie najważniejsze z aktualnie prowadzonych spraw, to moim zdaniem należy podkreślić:

Po pierwsze: kryteria oceny stateczności statku w stanie nieuszkodzonym nowej generacji (new generation of intact stability criteria). Zamierzeniem podkomitetu jest wprowadzenie do projektowania statków najnowocześniejszych światowych osiągnięć naukowych z dziedziny hydromechaniki okrętu, badań modelowych i symulacji komputerowych. Stateczność statku jest jedną z najważniejszych jego cech, determinującą użytkowanie statku jako środka transportu i niezbędną dla bezpieczeństwa żeglugi. Warto podkreślić, że Polska ma pewien wkład w tworzenie przepisów statecznościowych, które zostały wprowadzone w życie w grudniu 2008 r. przez przywołanie ich w konwencjach SOLAS i Load Line. Przepisy te znane są jako International Code on Intact Stability (2008 IS Code). Będą obowiązywać od lipca 2010 r.

sukcesem instytucji

Po drugie: przepisy bezpieczeństwa statków rybackich. Jest to bardzo ważne, a jednocześnie bardzo trudne zagadnienie do realizacji dla IMO. Statystyki podają, że w światowym rybołówstwie morskim dochodzi rocznie do około 240 000 wypadków śmiertelnych. Wprowadzenie międzynarodowych przepisów bezpieczeństwa statków rybackich to prawdopodobnie jedyna możliwość zmniejszenia tej liczby. Międzynarodowa Organizacja Morska już dwukrotnie podejmowała próbę wprowadzenia ich w życie – w latach 1977 i 1993. Drugie podejście skutkowało uchwaleniem tzw. Torremolinos Protocol. Aby postanowienia tego protokołu weszły w życie, potrzebne jest ratyfikowanie go co najmniej przez 15 państw dysponujących flotą rybacką większą niż 14 000 statków rybackich. Przez kilkanaście lat, jakie upłynęły od uchwalenia postanowień Torremolinos Protocol, został on ratyfikowany przez 17 państw, które dysponują flotą statków rybackich niewiele większą niż 3500 statków. Dlatego protokół ten nie wszedł dotychczas w życie. Wnioskować można z tego, że świat nie chce z różnych przyczyn przepisów bezpieczeństwa statków rybackich. W związku z tym IMO poszukuje nowych możliwości, czym zajmuje się właśnie Podkomitet SLF. Warto podkreślić, że Unia Europejska wprowadziła w życie postanowienia Protokołu Torremolinos odpowiednią dyrektywą.

Podaję dwa przykłady, ale chciałbym zaznaczyć, że podobnych tematów jest więcej, a konkretnie szesnaście.

AAM: *Jakie są dalsze Pana plany związane z pełnieniem funkcji przewodniczącego SLF?*



FOT. ARCHIWUM

Z.S.: Pełnienie nowej funkcji to oczywiście nowe obowiązki. Podkomitet SLF jest jednym z kilku podkomitetów wchodzących w skład Komitetu Bezpieczeństwa na Morzu (Maritime Safety Committee – MSC). Do moich obowiązków będzie należało między innymi reprezentowanie podkomitetu w trakcie obrad komitetu, zabieganie o wyrażenie zgody komitetu na propozycje, z którymi występuje podkomitet, a także realizacja wytycznych komitetu. Do nowych obowiązków należy także śledzenie postępu prac w Międzyzesesyjnych Grupach Roboczych. Podkomitet powołał cztery grupy robocze, które prowadzą określone prace i przygotowują materiały na następną sesję, wyznaczoną na styczeń 2011 r. Natomiast plany zawodowe związane z pracą na uczelni nie ulegają zmianom.

AAM: *Proszę powiedzieć, czym dla Pana i dla akademii jest osiągnięcie przez Pana sukces?*

Z.S.: Wybór pracownika uczelni, w tym przypadku mnie, na przewodniczącego jednego z technicznych Podkomitetów IMO, to dowód na to, że Akademia Morska zatrudnia wysokiej klasy specjalistów w zakresie związanym z prowadzonymi kierunkami studiów i badaniami naukowymi. Jest

to niezmiernie ważne dla wysokiej oceny uczelni jako ośrodka akademickiego i ośrodka szkolącego marynarzy. Oczywiście, jest to czynnik jak najbardziej budujący prestiż akademii. Nie bez znaczenia jest także możliwość przełożenia wiedzy, jaką pozyskuje się, piastując ważne funkcje w międzynarodowych organizacjach, na jakość zajęć dydaktycznych prowadzonych zarówno ze studentami, jak i ze słuchaczami SDKO. Jest także druga strona medalu. Mianowicie zwiększone obowiązki i zwiększone koszty działalności uczelni. Pełnienie funkcji przewodniczącego SLF to konieczność częstszych wizyt w Londynie w siedzibie IMO i być może także w innych miejscach. Z tego powodu bardzo gorąco dziękuję kierownictwu Akademii Morskiej – JM Rektorowi oraz prorektorom za wsparcie, jakiego udzielili mi, gdy przygotowywałem się do objęcia tej funkcji. Mam na myśli zarówno wsparcie finansowe, jak i organizacyjne. Jestem przekonany, że w przyszłości uczelnia osiągnie szereg korzyści wynikających z tego tytułu.

Jeżeli chodzi o mnie, to wybór na przewodniczącego SLF postrzegam przede wszystkim w kategoriach awansu zawodowego. W pewnym sensie objąłem „ster” w najważniejszych sprawach, jakie dzieją się aktualnie na świecie w zakresie moich zainteresowań zawodowych – stateczności statków, a także „przy okazji” linii ładunkowych i bezpieczeństwa statków rybackich. Liczba osób na świecie, które przewodniczyły pracom podkomitetów IMO, jest ograniczona i dlatego jest dla mnie wielkim zaszczytem, że mogłem znaleźć się w tym gronie.

Dziękuję za rozmowę.

Rozmawiała Elwira Goryczko

80 lat w konstelacji

Świętowaliśmy w pierwszej dekadzie stycznia w naszej uczelni jubileusz 80. urodzin Profesora Aleksandra Walczaka. Z tej okazji odbyła się wielka uroczystość, w której uczestniczyło ponad 120 osób. Przybyła rodzina oraz przyjaciele Jubilata, wychowankowie i współpracownicy, liczni goście z wielu polskich uczelni, przedsiębiorstw związanych z morzem i organizacji morskich.



W uroczystości wzięło udział wielu znakomitych gości

Ceremonii otwarcia dokonał Prodziekan ds. Studiów Niestacjonarnych mgr inż. kpt. ż.w., kpt. ż.ś. Jacek Frydecki, wybijając tradycyjne „szklanki”, a całą uroczystość uświetnił występ chóru uczelnianego, który przygotował na tę okoliczność specjalny program, nie zapominając o „kapitańskim tangu”.

Sylwetkę Jubilata, prozę Jego życia jako wybitnego wychowawcy, na-

uczyciela, naukowca i praktyka, przełożonego i członka rodziny przybliżył Dziekan Wydziału Nawigacyjnego dr inż. kpt. ż.w. Jerzy Hajduk, prof. AM:

(...) obserwowałem w tym czasie działania Szanownego Jubilata na niwie dydaktycznej, naukowej i wychowawczej z nieukrywaniem uznaniem, cały czas podziwiając Jego niesamowitą aktywność, entuzjazm w działaniu, życiowe podejście i życzliwość dla ludzi. (...)

Jest wybitnym wychowawcą pokoleń nawigatorów w Polsce, autentycznym współtwórcą polskiego szkolnictwa morskiego, orędownikiem zarówno klasycznego podejścia do służby na morzu, jak i wdrażania nowych rozwiązań technologicznych. (...) Przez całe życie oddawał się swoim pasjom, związując się na dobre i na złe z morzem oraz z gospodarką morską, realizując konsekwentnie swoje idee, równocześnie starając się nie konfliktować współpracowników (...).

W imieniu Samorządu Studenckiego wystąpiła Iga Kwiecińska, przewodnicząca, która wyraziła stanowisko elewów:

Szanowny Jubilationie, dostojni Goście! Niezwykle trudno ubrać w słowa wyrazy wdzięczności całych pokoleń młodych adeptów sztuki inżynierskiej, którzy mieli zaszczyt pod Pańskim dowództwem walczyć o solidne wykształcenie, konsekwentnie kształtować własną osobowość i ciężko pracować dla lepszego jutra. Dzięki Pańskiej charyzmie, oddaniu, pracowitości



Tort urodzinowy w klimacie marynistycznym

Koziorożca

i ogromnej wierze w nas, wielu młodym ludziom udało się z tego boju wyjść zwycięsko. Dziękujemy.

Wiele bitew w życiu zawodowym musiał Pan stoczyć własnymi siłami, a pola tych bitew na przestrzeni dziejów kryły sporo zasadzek i niebezpieczeństw. Trwałe świadectwa Pańskiej niezłomności w ich pokonywaniu dostarczyły kilku pokoleniom zarówno godnego wzoru do naśladowania, jak i owoców, z których czerpiemy i czerpać będziemy pełnymi garściami. Dziękujemy.

Drodzy goście! Niejednokrotnie wspierając Pana Kapitana w jego działaniach, w rzeczach wielkich, jak i tych prozaicznych, wspieraliście nas, studentów. Za wszelki wysiłek włożony we współtworzenie sukcesu Pana Profesora, naszej Alma Mater, jaki i całej polskiej marynarki – dziękujemy.

Drodzy Studenci! Akademia Morska jest waszym drugim domem, a chwile spędzone tutaj będą śmiało konkurować o tytuł najpiękniejszych i najciekawszych momentów waszego życia. Nigdy nie zapominać o gospodarzach tego domu, którzy uczynili z was tych, kim jesteście dzisiaj.

My, studenci Akademii Morskiej w Szczecinie mamy pewność co do dwóch rzeczy. Pierwszą jest to, że spotkało nas niesamowite szczęście, iż w naszym życiu zetknęliśmy się i pokochaliśmy żeglugę morską, która w murach akademii kształtuje nas jako elitarnych inżynierów i dobrych obywateli, a w przyszłej pracy zawodowej daje

pełnię możliwości samorealizacji i godnego życia. Drugą rzeczą, co do której jesteśmy przekonani, jest to, że to polska żegluga morska miała wielkie szczęście, iż spotkała i pokochała ze wzajemnością Pana Kapitana. Bez Pana, jak oblubieniec bez oblubienicy, nie byłaby tym, czym jest dzisiaj. Dziękuję.

Wśród wielu wystąpień padały liczne słowa podziękowań, gratulacji i życzeń kolejnych sukcesów, dalszej aktywności zawodowej, zdrowia. Oprócz serdecznych i wzruszających słów Jubilata obdarowano licznymi pamiątkami, będącymi wyrazem uznania dla Jego osoby. A na pewno w pamięci zebranych na długo pozostanie przemówienie (utrwalone na dalszych stronach), które wygłosił Profesor Aleksander Walczak.

Po oficjalnej części uroczystości Jubilat zaprosił gości na przyjęcie okolicznościowe, podczas którego przyjął jeszcze wiele indywidualnych życzeń, a niespodzianką dla Profesora był okazały rozmiarów tort.

Uczestnicy spotkania w dowód wdzięczności za pamięć otrzymali publikację Jacka Frydeckiego pt. *Aleksander Walczak – współtwórca polskiego wyższego szkolnictwa morskiego*. W monografii, opatrzonej słowem wstępnym JM Rektora Stanisława Gucmy, przedstawiono życie Jubilata, Jego dorobek naukowy, osiągnięcia na polu zawodowym, co znalazło odzwierciedlenie w załączonej bibliografii. Publikację wzbogacają zdjęcia z archiwum Jubilata.

Tekst i zdjęcia: elle



Szanowny Jubilat po otrzymaniu jednego z wielu prezentów

Refleksje 80-latka

Profesora Aleksandra Walczaka

Pani Minister,
Magnificencjo Rektorze,
Panie Dziekanie,
Szanowni, Drodzy i Dostojni Goście!

Fakt, że się urodziłem – widać i że było to bardzo dawno temu – także można dostrzec. Przyznam się, nie wiem, jaką konwencję przyjąć w swoim wystąpieniu. Z płątaniny myśli i chęci wypowiedzenia wielu spraw i uporządkowania ich wobec tego, co zostało wcześniej szeroko przedstawione, wynika trudność mojej sensownej wypowiedzi.

Jednocześnie zdaję sobie sprawę, że dzisiejsza uroczystość wypływa z istnienia określonych zwyczajów, tradycji akademickich i morskich. Z tych kłopotów wybawił mnie Józef Hen i zainspirował. Kiedy stanął nagi przed wojskową komisją lekarską, zapytany przez lekarzkę, dlaczego jest w skarpetach, odpowiedział: „bo jestem wstydlivy”. Otóż przy pełnym zrozumieniu obrzędowości i dokonanych ocen postanowiłem sam przedstawić nagość mojego życia w ujęciu własnych odczuć, w retrospektywnym spojrzeniu na ich przebieg. Będzie to skrót przewodnika po samym sobie.

Żyłem w kilku okresach dziejów mojego kraju, II RP, w czasie okupacji hitlerowskiej, w PRL-u, III RP, nawet próbowano mnie obdarować szansą życia w IV RP. 80 lat to szmat przebytej drogi. (...)

Swój los związałem z morzem. Byłem mu wierny przez 63 lata swego dorosłego zawodowego życia, zarówno na okrętach, statkach lub poza nimi, ale zawsze związany z morzem – tzn. z krajowym i zagranicznym szkolnictwem morskim oraz Międzynarodową Organizacją Morską.

W wystąpieniach dzisiejszych było dużo pochwał, słów życzliwych, które są każdemu miłe, nawet gdy się nie czuje megalomanem. Rozumiem, że przy tego rodzaju jubileuszowych uroczystościach mówi się zawsze dobrze, choć osobiście nie staram się oślepić nikogo aureolą swojej świętości. Mówi się, że „Errare humanum est”, czyli mylić się jest rzeczą ludzką, pod warunkiem, że nie jest ona niesprawiedliwym i krzywdzącym działaniem.

Według mojej filozofii – swoje życie traktuję jako sinusoidę. Raz powyżej osi x, raz poniżej, ale w rezultacie bilansuje się ono, pozostając na linii dzielącej te wartości. Nie mówię o amplitudzie, która z wiekiem maleje. Najprościej można powiedzieć: „bywało się raz na wozie, raz pod wozem”.

Miałem szczęśliwe, choć krótkie dzieciństwo. Potem ponury czas okupacji. Dzieliłem los z innymi, biedę i ciągły strach o życie swoje i najbliższych. Obserwowałem łapanie, widziałem ludzi idących na śmierć. Nie wykazywali patriotycznego patosu, raczej zdradzali paniczny, obłądny strach oraz bezsilność i bezradność. Nie doszukiwałem się wśród nich bohaterów i tchórzów. Wynosiłem przekonanie, że w tych szeregach jest to bardzo mała różnica. Ale zostawmy to historykom, psychologom, literatom i poetom. Otrzymamy rzetelne opisy albo mity.

Po tym marazmie – krótkie zachłpienie się wolnością. Dalej to złożoność panującego wówczas systemu, czas zakończony dla mnie pozbawieniem rycerskich marzeń w szeregach Marynarki Wojennej. Wrzucono mnie w szkolnictwo morskie. Szybko tam się odnalazłem. Dostrzegłem szansę i mo-

żliwości sprecyzowania sensownego celu życiowego.

Dynamiczny rozwój ówczesnych, polskich flot wymagał wykształconych kadr. Widziałem tam siebie. Było to wyzwanie, które podjąłem. Nie było łatwe. Ono stało się podmiotem moich rozległych badań w aspekcie bezpieczeństwa żeglugi. Refleksja – trzeba poznać gorzki smak życia, aby poważnie traktować każdego człowieka.

Za szczęśliwe chwile uważam poznanie wielu znakomitych ludzi, od których czerpałem wiedzę i którzy w dużym stopniu pomogli mi w realizacji wspomnianych celów. Miałem możliwość słuchania wykładów profesorów: Eugeniusza Kwiatkowskiego, Józefa Kulikowskiego, Stanisława Darskiego, jak również Arkadiusza Piekary i Stanisława Turskiego. Wprowadzali mnie w tajniki wiedzy zawodowej komandorzy, m.in.: Stanisław Mieszkowski i Zbigniew Przybyszewski, zanim odebrano im życie. Doznałem zaszczytu pracować z profesorami: Jerzym Doerfferem, Jerzym Bukowskim, Kazimierzem Kopeckim, Franciszkiem Gronowskim, Zygmuntem Meyerem, Bolesławem Mazurkiewiczem, Eugeniuszem Skrzymowskim i kolegami z roku: adm. Witoldem Glińskim, prof. Józefem Urbańskim i późniejszymi komendantami AMW, adm.: Kazimierzem Bossym, Antonim Komorowskim i obecnym tutaj adm. Czesławem Dyrzem. Dumny jestem ze współpracy z kapitanami: Antonim Ledóchowskim, Karolem Borchardtem, Witoldem Poincem, Tadeuszem Meissnerem, Henrykiem Borakowskim, Wiktozem Gorządkim, Zbigniewem Szymańskim, Eugeniuszem Daszkowskim, Andrzejem Hużą i innymi.



FOT. ELLE

Miałem również wyjątkową sposobność i przyjemność dwukrotnej osobistej rozmowy z Ojcem Świętym Janem Pawłem II, z angielską królową Elżbietą II oraz uściśnięcia dłoni prezydentowi Francji Charles'owi de Gaulle'owi, prezydentowi Cypru Glafkos Kleridesowi, spotkań z przewodniczącym Rady Państwa prof. Henrykiem Jabłońskim i prezydentem RP Lechem Wałęsą oraz Aleksandrem Kwaśniewskim.

Do takich najważniejszych i bardzo trudnych chwil zaliczam okres stanu wojennego i usiłowań likwidacji naszej uczelni. Podejmowane wówczas przeze mnie decyzje w obliczu zagrożeń dla dziesiątek studentów i pracowników wyzwały we mnie śmiałość sprzeciwu, wyrażanie protestów i oporu, przy wierze w pełne poparcie całej społeczności uczelni.

Do wstrzymania likwidacji uczelni dołączyły się do nas dodatkowe siły przedsiębiorstw szczecińskiej gospodarki morskiej, a przede wszystkim osobiste zaangażowanie ówczesnego biskupa diecezji szczecińsko-kamieńskiej ks. prof. Kazimierza Majdańskiego. Przekazał mi on znamienne dla naszej WSM swoje stanowisko: „Dopóki tutaj jestem, nie upadnie w Szczecinie żadna uczelnia. To potencjał intelektualny tej ziemi, szczególnie ważny w jej geograficznym położeniu”.

Przeżyłem długie lata – trudne, lecz także i piękne. Do nich zaliczam okresy pływania. Pływanie jak to pływanie, przede wszystkim wyzwalało człowieka od biurokracji lądowej. To inny charakter pracy, inne problemy, inne trudności i uroki. To różnorodność łamigłówek eksploatacyjnych, sytuacji pogodowych i nawigacyjnych. Inny tryb życia okrętowego ustalonego tradycją pokoleń.

Zaokrętowaniem swym wywoływałem często niepotrzebny popłoch wśród oficerów, śmieszne skojarzenia prowadzące do odkurzania książek z obawą, że „stary” może „odpytywać”.

Był to oddzielny rozdział mego życia, bardzo ważny i niezapomniany.

Przez większość dorosłego życia pracowałem w Szczecinie. W dziejach naszego miasta i regionu bywały różne chwile splątane z historią kraju, polityką naszej przynależności, usiłowania prostowania granic. Żyliśmy w tymczasowości istnienia z Polską. Nie zawsze nas kochano w stolicy.

Tak było i z naszą uczelnią i jej ludźmi, odbierającymi skutki niezawinionych przyczyn. Z tym, że powoli nabieraliśmy wszyscy doświadczenia i siły zwartej jedną myślą i czynem ich stanowiących.

Żyłem i pracowałem w różnym czasie i etapach mojej pracy, wśród

serdecznych i szczerze oddanych uczelni ludzi. Ludzi, których cechowała świadomość znaczenia nauki i edukacji oraz roli gospodarki morskiej w rozwoju kraju. Te nadzwyczajne narzędzia i możliwości nie tylko służyły do przygotowania młodzieży do zawodu, lecz także do życia, do spełniania i wykonywania wielu ról społecznych.

Wszystkim współpracownikom za ich pracę, postawę i pomoc oraz okazywaną mi życzliwość – dzisiaj serdecznie dziękuję. (...)

W końcowej konkluzji na podkreślenie zasługują trzy zasadnicze fakty: że miałem możliwość czerpania należytych wzorców od znaczących, wybitnych osób. Pozwoliło mi to na dokonywanie własnego wartościowania obserwowanych zjawisk oraz ustalenie swoich celów życiowych; że miałem szczęście pracować z odpowiedzialnymi ludźmi rozumiejącymi i realizującymi z zaangażowaniem swoje zadania; że u schyłku swojej aktywności społecznej doznaję uczucia satysfakcji z tysięcy wychowanków, którzy godnie reprezentują polskie szkolnictwo morskie w kraju i na świecie oraz z efektywnych wyników działań moich następców odpowiadających współczesnym i przyszłościowym wymaganiom cywilizacji.

Ale jednocześnie poza tymi pozytywnymi rodzi się we mnie pewien niepokój, gdy obserwuję ludzkość pełną sporów, nienawiści, gwałtów i rozwarstwień oraz utrzymujący się czarno-biały schemat ocen zjawisk, faktów i ludzi.

W wahadle możliwości ewaluacyjnych najczęściej wymieniane są skrajne położenia: dobry – zły, przyjaciel – wróg, genialny – idiota, bohater – tchórz. Można tutaj wyliczać setki antonimów na różnych poziomach i przekrojach współczesnego życia. NAJTRUDNIEJ JEST DOSTRZEC ZWYKŁEGO CZŁOWIEKA. Nie tracę jednak nadziei w poprawę tych negatywnych obrazów, a konsekwencją tego będzie, że pominę tę kwestię podczas następnego jubileuszu. ■

Biblioteka Główna w nowym

Stworzyć pierwszą w Polsce branżową bibliotekę cyfrową z zakresu gospodarki morskiej – taka myśl przyświecała w 2008 r. przy wystąpieniu o dofinansowanie projektu Biblioteka Cyfrowa Świat Morskich Publikacji. Pomysłodawcą jest Prorektor ds. Morskich Wojciech Ślęczka.

Biblioteka Główna AM posiada potencjał w postaci młodego zespołu oraz doświadczenia w tworzeniu i udostępnianiu informacji przy zastosowaniu nowych technologii. Od 10 lat wszakże współpracuje z 22 bibliotekami uczelni technicznych w tworzeniu ogólnopolskiej bazy bibliograficzno-abstraktowej, zawierającej unikatową kolekcję opisów artykułów z polskich czasopism technicznych BAZTECH. Od 2 lat pracownicy biblioteki opracowują katalog tematyczny witryn internetowych BazTol z zakresu oceanologii i oceanografii. Od roku biblioteka jest jednym z uczestników projektu Zachodniopomorska Biblioteka Cyfrowa „Pomerańia”. W 2005 r. zrealizowała swój pierwszy projekt w ramach ZPORR „Czytelnia Multimedialna”, który był bardzo udanym i niewątpliwie potrzebnym przedsięwzięciem.

Wraz z Programem Operacyjnym „Innowacyjna Gospodarka” i działaniem 2.3 „Inwestycje związane z rozwojem infrastruktury informatycznej nauki” pojawiła się szansa na realizację biblioteki cyfrowej oraz na zakup i wdrożenie nowoczesnego zintegrowanego systemu bibliotecznego. Jest to już drugi realizowany projekt unijny.

Głównym celem projektu jest umożliwienie i ułatwienie szerokiego

zdalnego dostępu do źródeł wiedzy i zasobów cyfrowych oraz najcenniejszych wydawnictw z szeroko pojętej gospodarki morskiej. Obecnie brak jest biblioteki cyfrowej dającej bezpłatny pełnotekstowy dostęp do publikacji z tego zakresu. Świat Morskich Publikacji będzie pierwszą w Polsce branżową biblioteką cyfrową dotyczącą gospodarki morskiej. Będzie ona służyła wielu grupom odbiorców, zarówno instytucjom, jak i indywidualnym użytkownikom, a efektem zaimplementowania jej będzie niewątpliwie:

- wymiana myśli i prac naukowo-badawczych oraz doświadczeń między kadrą naukową i podmiotami gospodarczymi;
- podniesienie konkurencyjności Akademii Morskiej w Szczecinie na rynku krajowym i europejskim jako instytucji naukowej, dbającej o rozwój form kształcenia;
- podniesienie atrakcyjności naszej uczelni jako partnera w międzynarodowych projektach badawczych w dziedzinie gospodarki morskiej.

W początkowej fazie realizacji projektu wprowadzane będą publikacje z regionu zachodniopomorskiego, następnie baza zostanie poszerzona o cyfrowe utwory/dzieła innych ośrodków w Polsce, a także za granicą. Znajdą się w niej między innymi:

- wydawnictwa ciągłe uczelni morskich;
- skrypty, podręczniki, materiały dydaktyczne;
- dorobek naukowy pracowników AM w Szczecinie i innych uczelni związanych z gospodarką morską;
- materiały konferencyjne;
- doktoraty;
- czasopisma i artykuły z czasopism;
- adresy portali i stron internetowych powiązanych z gospodarką morską;
- aktywne linki dostępu do baz IMO i EMSA;

- pełnotekstowe bazy morskie zakupione przez Bibliotekę Główną akademii;
- materiały dotyczące historii szcześcińskiej uczelni.

Istnieje duże zapotrzebowanie środowiska użytkowników na takie właśnie publikacje, które ułatwią swobodny i prosty dostęp do poszukiwanych informacji. Jednak w przypadku zasobów cyfrowych potrzeby użytkowników weryfikowane są uwarunkowaniami prawnymi. Publikacje elektroniczne muszą więc mieć uregulowany status prawny. Toteż przed podjęciem pracy nad digitalizacją zbiorów bibliotecznych czy też nad archiwizacją niezbędne jest uzyskanie zgody autorów lub właścicieli praw wydawniczych na zwielokrotnienie utworu techniką cyfrową i umieszczenie w ogólnodostępnych sieciach komputerowych. W związku z powyższym może zdarzyć się, iż dostęp do niektórych materiałów będzie ograniczony w różnym stopniu – w zależności od decyzji autora.

Do gromadzenia i udostępniania publikacji w formie cyfrowej zainstalowano oprogramowanie d’Libra, służące do budowy profesjonalnych repozytoriów obiektów elektronicznych. Zasób Biblioteki Cyfrowej Świat Morskich Publikacji będzie podzielony na kolekcje, czyli zbiory o określonym charakterze. Opis bibliograficzny każdej udostępnianej publikacji będzie sporządzony wg międzynarodowego formatu Dublin Core, a także zgodnie z polskimi normami katalogowania. Dla przeszukiwania zasobów – opartych na dziedzinach wiedzy, słowach kluczowych, słowach z opisu publikacji lub też z treści – przez użytkownika zainstalowana zostanie wyszukiwarka. Czytelnik będzie mógł więc na kilka sposobów wyszukać i przeglądać materiał zawarty w bibliotece cyfrowej.

systemie zintegrowanym

Biblioteka prowadzi starania nad pozyskaniem jak największej ilości publikacji w wersji papierowej, które zostaną poddane digitalizacji i umieszczone w katalogu cyfrowym.

Oprócz zbiorów zdigitalizowanych znajdują się artykuły napisane specjalnie na potrzeby biblioteki cyfrowej, które w trakcie trwania projektu będą wygradzane. Wszyscy autorzy chcący zamieścić swoje artykuły będą również twórcami Świata Morskich Publikacji.

Pozyskanie środków z projektu umożliwiło zakup 6 pełnotekstowych baz morskich, z których można skorzystać, pracując w sieci AM:

- Internet Ships Register – baza obejmuje informacje na temat statków handlowych i ich właścicieli, operatorów;
- Guide to Ports and Terminals Information Online – baza zawiera informacje na temat portów i terminali na całym świecie;
- Sea-web Lloyd's Register of Ships Online – podaje informacje dotyczące statków, budownictwa okrętowego, wypadków morskich, rzeczywistej pozycji statku, kontroli portów;
- Sea-Sentinel – rejestruje informacje o wydarzeniach o zasięgu globalnym mającym wpływ na bezpieczeństwo portów i statków;
- AISLIVE. The First Global AIS Network – baza aktualizowana na bieżąco pokazuje rzeczywistą pozycję statków oraz dostarcza szczegółowych informacji na temat statku;
- Baza IMO.

Drugą ogromną korzyścią płynącą z aplikowania do Programu Operacyjnego „Innowacyjna Gospodarka” jest zakup nowoczesnego zintegrowanego systemu bibliotecznego. Dotychczasowy system wykorzystywany przez Bibliotekę Główną AM jest jednym z pierwszych w dobie komputeryzacji bibliotek szczecińskich. W roku 2000



został zamknięty katalog kartkowy biblioteki i od tego czasu istnieje tylko dostęp do katalogu komputerowego. Mimo to jednak integracja z innymi katalogami bibliotek naukowych Szczecina czy Polski nie była możliwa ze względu na środowisko DOS, w którym działa obecny system SOWA. Ze środków projektu zakupiono system biblioteczny ALEPH, który posiada większość szczecińskich bibliotek naukowych. Jest to nowoczesny system biblieczny pozwalający na integrację katalogów i zbiorów danych z innymi bibliotekami w kraju i za granicą. W systemie tym możliwe jest w trybie on-line: wyszukiwanie bezpośrednio w katalogu, zamawianie lub rezerwowanie publikacji, a także przedłużanie terminu wypożyczenia.

Z racji tego, że system ten jest zintegrowany z innymi systemami bibliotecznymi, także wyszukiwanie w katalogach naukowych bibliotek szczecińskich będzie możliwe bez specjalnego przełączania się na strony tychże bibliotek.

Niebagatelną pomocą dla samych bibliotekarzy jest możliwość przejmowania rekordów opisów bibliograficznych z innych ośrodków, co niewątpliwie skróci czas opracowania zbiorów. Przy wypożyczeniach międzybibliecznych skróci się czas oczekiwania na sprowadzane zbiory z innych bibliotek, zaistnieje też możliwość przesyłania on-line pełnych tekstów artykułów z czasopism w formie

plików. Wdrożenie tego nowoczesnego systemu bibliotecznego niewątpliwie zwiększy możliwości współpracy z innymi bibliotekami, co w konsekwencji spowoduje podniesienie rangi Biblioteki Głównej AM w skali regionu i kraju. Aby zapewnić właściwe wdrożenie i funkcjonowanie tych systemów, konieczna była i jest modernizacja sieci internetowej, zakup niezbędnego sprzętu informatycznego oraz skanera. Nastąpiła również zmiana filozofii zarządzania systemami informatycznymi oraz procesami bibliotecznymi. Odbłyły się szkolenia w zakresie administracji i użytkowania systemów, a także redakcji rekordów do biblioteki cyfrowej.

Przed pracownikami stanęły nie lada wyzwania. Wprowadzenie nowego systemu bibliotecznego wiąże się z wieloma szkoleniami, zmianą systemu i organizacji pracy w każdym dziale biblioteki oraz ze zwiększoną ilością pracy – bo to przecież początki.

Praca związana ze sprawdzaniem poprawności konwersji oraz przygotowanie wszystkich ustawień systemowych spoczywa na pracownikach biblioteki i informatykach, którzy są bardzo mocno zaangażowani we wdrażanie nowego systemu oraz cyfryzację zbiorów bibliecznych.

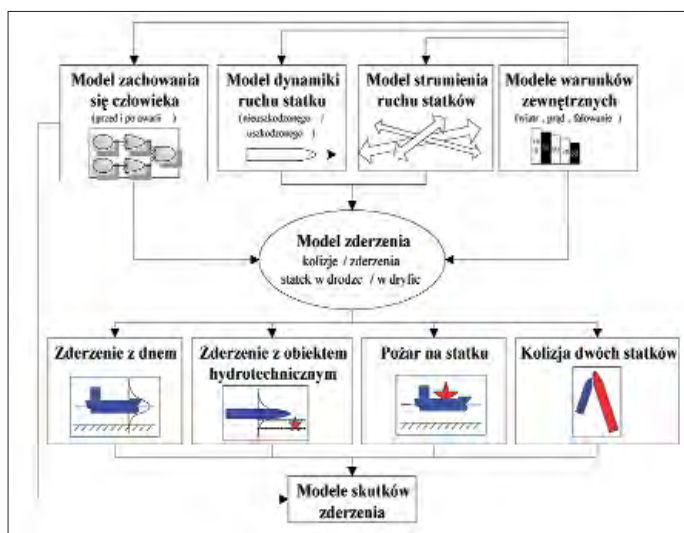
Od stycznia 2010 roku nasza biblioteka rozpoczęła pracę w nowym systemie ALEPH.

Elżbieta Edelman

Budowa stochastycznego modelu oceny

W związku z rozwojem floty i towarzyszącą mu zwiększoną liczbą awarii, takich jak: wejścia statków na mieliznę, kolizje statków, pożary na statkach, zaistniała potrzeba opracowania narzędzia pozwalającego na ocenę bezpieczeństwa nawigacyjnego kompleksowych systemów inżynierii ruchu morskiego. Jednym z najodpowiedniejszych podejść do tego problemu jest zastosowanie stochastycznych modeli symulacyjnych. Modele takie były już budowane, jednak nie uwzględniały one wszystkich czynników wpływających na bezpieczeństwo nawigacyjne, a w efekcie nie pozwalają na pełną ocenę bezpieczeństwa kompleksowych systemów inżynierii ruchu morskiego. Z tego powodu podjęto decyzję o budowie nowego modelu symulacyjnego uwzględniającego możliwie szeroki zakres czynników wpływających na bezpieczeństwo nawigacji.

Proponowany model uwzględnia takie czynniki, jak: zachowanie się nawigatora, dynamikę ruchu statku, parametry strumieni ruchu statków, zewnętrzne warunki hydrometeorologiczne. Pozwala on również na badanie wpływu zmian parametrów strumieni ruchu na bezpieczeństwo nawigacyjne. Schemat w pełni rozwiniętego modelu oceny bezpieczeństwa nawigacyjnego przedstawiono na rysunku 1.

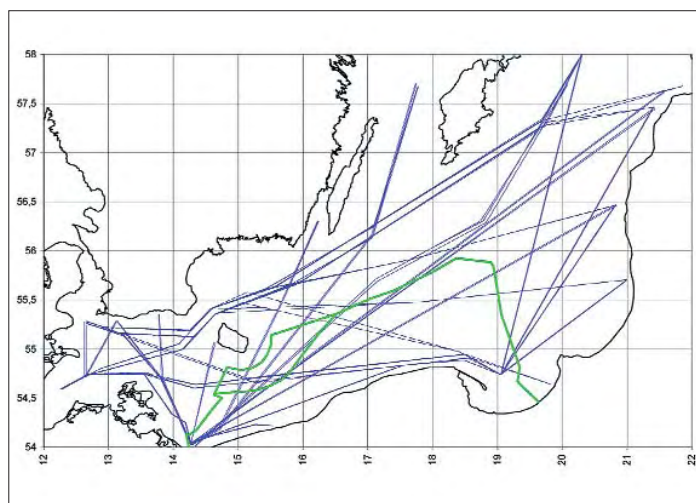


Rys. 1. Schemat modelu oceny bezpieczeństwa

Model ruchu statków

Ruch statków opisany został na podstawie analizy danych z systemu AIS oraz danych statystycznych o wejściach i wyjściach z portów. Dane nawigacyjne pochodzą z map nawigacyjnych.

Jako obszar badań wybrano rejon południowego Bałtyku. Wybór ten podyktowany był dużą dynamiką rozwoju



Rys. 2. Badany akwen i wyznaczone główne trasy

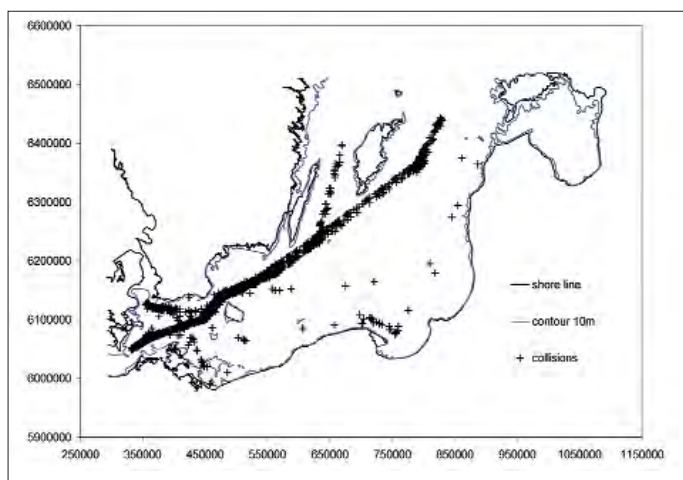
żeglugi, katastrofalnymi potencjalnymi skutkami awarii oraz dostępnością danych. W celu zamodelowania ruchu statków na badanym akwenie wyznaczono główne trasy żeglugowe. Trasy te przedstawione są na rysunku 2.

Ruch statków na poszczególnych trasach symulowany jest jako niestacjonarny proces Poissona, jego intensywność określona została na podstawie danych z systemu AIS. Zgromadzone dane AIS wykorzystane zostały również do określenia parametrów rozkładów typów, długości, prędkości i zanurzenia statków. Do budowy modelu warunków hydrometeorologicznych wykorzystane zostały dane z polskich stacji meteorologicznych.

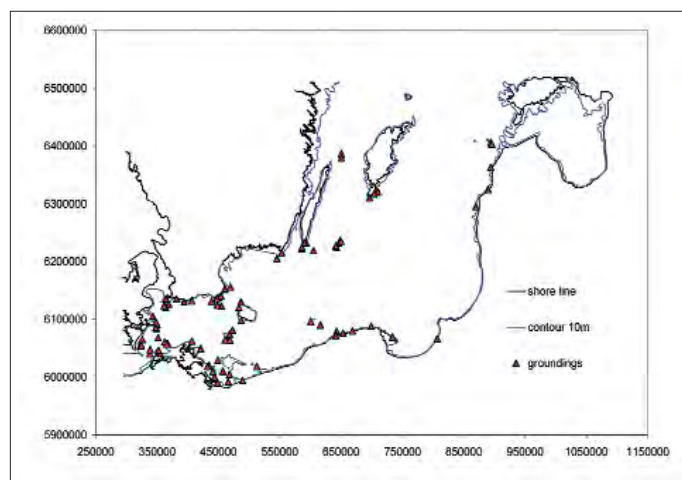
Model kolizji

Do symulowania kolizji statków zastosowano uproszczony model statystyczny. Pomija on szereg zależności, ale ponieważ oparty jest na danych statystycznych, uzyskiwane wyniki są bardzo bliskie danym rzeczywistym. Najtrudniejszym do oszacowania parametrem koniecznym do obliczenia prawdopodobieństwa kolizji statków jest liczba spotkań statków. Została ona określona za pomocą przedstawionego modelu symulacyjnego. Odległości pomiędzy statkami, w których nawigator podejmuje decyzję o manewrze antykolizyjnym, przyjęte zostały na podstawie opinii nawigatorów-ekspertów osobno dla trzech typów spotkań (kursy przeciwne, równoległe i przecinające się). Do określenia prawdopodobieństwa kolizji wykorzystane zostały dane z symulacji oraz dane o liczbie kolizji na badanym akwenie. Obliczone prawdopodobieństwa wynoszą około $2 \cdot 10^{-5}$. Jest to typowa wartość przyjmowana w badaniach prawdopodobieństwa wystąpienia kolizji.

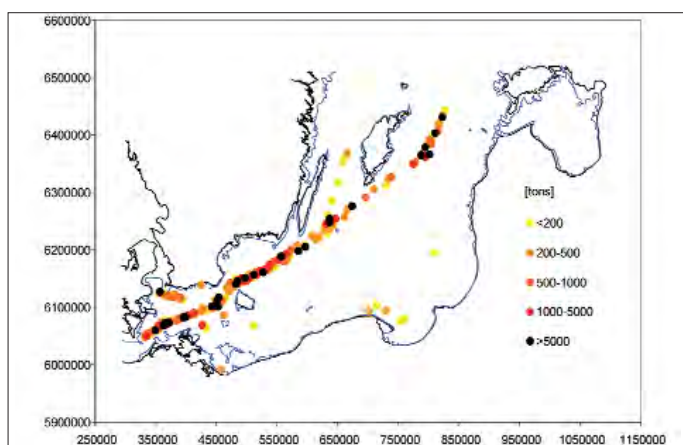
bezpieczeństwa nawigacyjnego



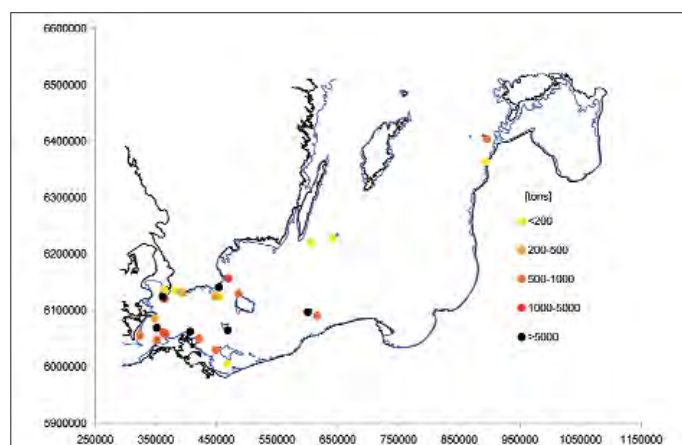
Rys. 3. Pozycje symulowanych kolizji statków (700 lat obliczeniowych)



Rys. 4. Pozycje symulowanych wejść na mieliznę (700 lat obliczeniowych)



Rys. 5. Pozycje symulowanych rozlewów olejowych spowodowanych kolizją statków (700 lat obliczeniowych)



Rys. 6. Pozycje symulowanych rozlewów olejowych spowodowanych wejściem na mieliznę (700 lat obliczeniowych)

Model wejścia na mieliznę

Model został opracowany przy założeniu, że prawdopodobieństwo wejścia na mieliznę zależy od odległości do izobaty bezpiecznej (lub brzozy). Prawdopodobieństwo wejścia na mieliznę wyrażone jest iloczynem prawdopodobieństwa geometrycznego i prawdopodobieństwa błędu człowieka.

Prawdopodobieństwo geometryczne jest obliczone na podstawie analizy rzeczywistego ruchu statków. Aby opisać ruch statków w pobliżu niebezpieczeństw, zastosowany został specjalny rozkład kombinowany. Jest on złożeniem dwóch rozkładów normalnych o średniej równej zero i różnych odchyleniach standardowych. Prawdopodobieństwo błędu człowieka określone zostało na poziomie $1 \cdot 10^{-4}$, co jest typową wartością przyjmowaną w badaniach dotyczących błędów człowieka, potwierdzoną w wielu badaniach dotyczących wejść statków na mielizny.

Model pożaru

Na podstawie analizy szeregu baz danych założono, że prawdopodobieństwo wystąpienia pożaru na statku handlowym jest zależne od przebytych przez statek kilometrów. Podczas podróży morskiej średnie prawdopodobieństwo wystąpienia pożaru na statku wynosi $5,18 \cdot 10^{-5}$ na kilometr podróży.

Wyniki

Model pozwala: na określenie pozycji symulowanych kolizji statków, wejść na mielizny oraz pożarów na statkach; na określenie pozycji i wielkości rozlewów olejowych.

Przykładowe wyniki symulacji przedstawione zostały na rysunkach 3–6. Długi czas obliczeniowy pozwala na uzyskanie stabilnych statystycznie wyników.

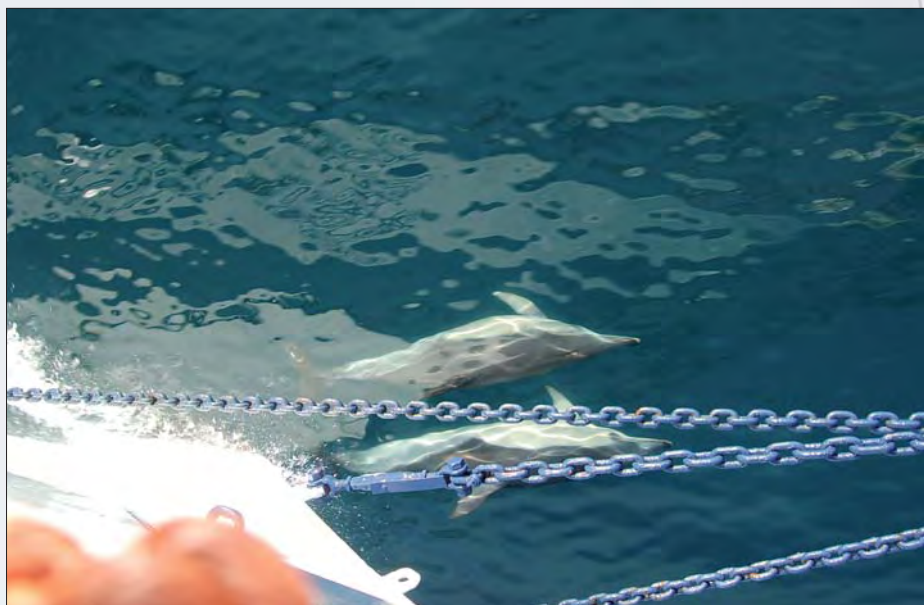
Marcin Przywarty

SAIL 2009 na pokładzie

Program Uniwersytetu Bałtyckiego realizowany przy Uniwersytecie w Uppsali zrzesza ponad 220 uczelni wyższych rejonu bałtyckiego. Akademia Morska w Szczecinie aktywnie w nim uczestniczy poprzez udział zarówno nauczycieli akademickich, jak i studentów.

Pewnego rodzaju eksperymentem było zorganizowanie letniego kursu SAIL na pokładzie żaglowca „Pogoria”. Szczególną rolę w tym przedsięwzięciu mieli odegrać reprezentujący naszą uczelnię studenci. Organizatorzy kursu ocenili, że ich zdolności organizacyjne i aktywność, czego dowiedli już w innych działaniach programu, pozwalają na objęcie obowiązków przełożonych (starszych) wacht.

I tak Arkadiusz Hrysiukowicz z II roku Transportu Morskiego oraz autor niniejszego artykułu stanęli 25 września 2009 roku na nabrzeżu holenderskiego portu Delfzjil, aby wziąć udział w tym kursie pod żaglami, z za-



Wyścig przez Zatokę Biskajską – „Pogoria” nadrabia zaległości w uroczym towarzystwie

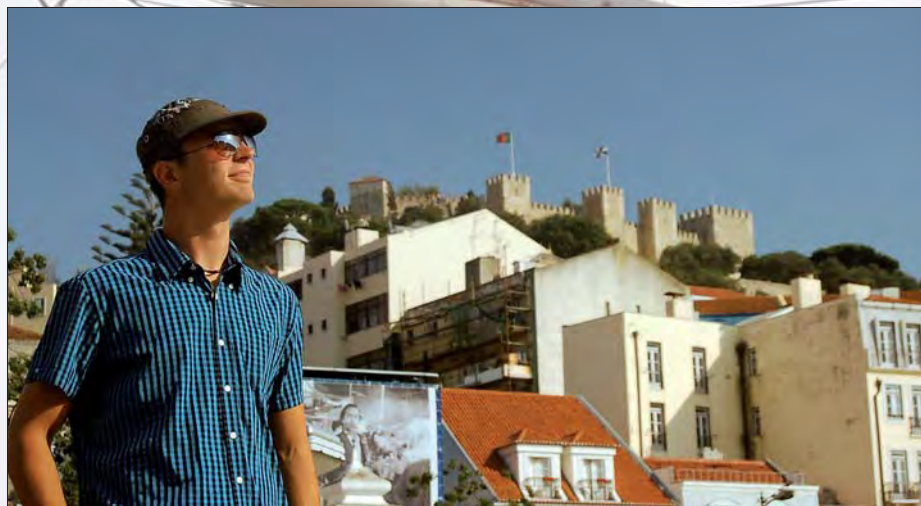
miarem dotarcia wraz z „Pogorią” do Lizbony. Po obowiązkowym przeszkoleniu i zabawie na odbywającym się w mieście zlocie żaglowców (Delfsail 2009) „Pogoria” wyruszyła w siedemnastodniowy, obfity – jak się potem okazało – w niespodzianki rejs.

Tuż po nocnym wyjściu z portu nastąpiła dość poważna awaria silnika. Żaglowiec musiał wrócić do portu, by dokonać niezbędnych napraw. Sytuacja powtórzyła się następnego dnia,

jednak kapitan Jerzy Rakowicz zdecydował, że nie wróci już do Delfzjil, lecz popłynie dalej. Przycumowaliśmy więc do urokliwie wyludnionego nabrzeża, będącego sercem upstrzonej wiatrakami, rozległej elektrowni wiatrowej. Niestety, po kolejnym dniu drogi i ten postój nie zdał się na wiele. „Pogoria” posuwała się naprzód bez silnika w żółtym tempie, brnąc ostro pod wiatr, w coraz to bardziej pogarszającej się pogodzie.

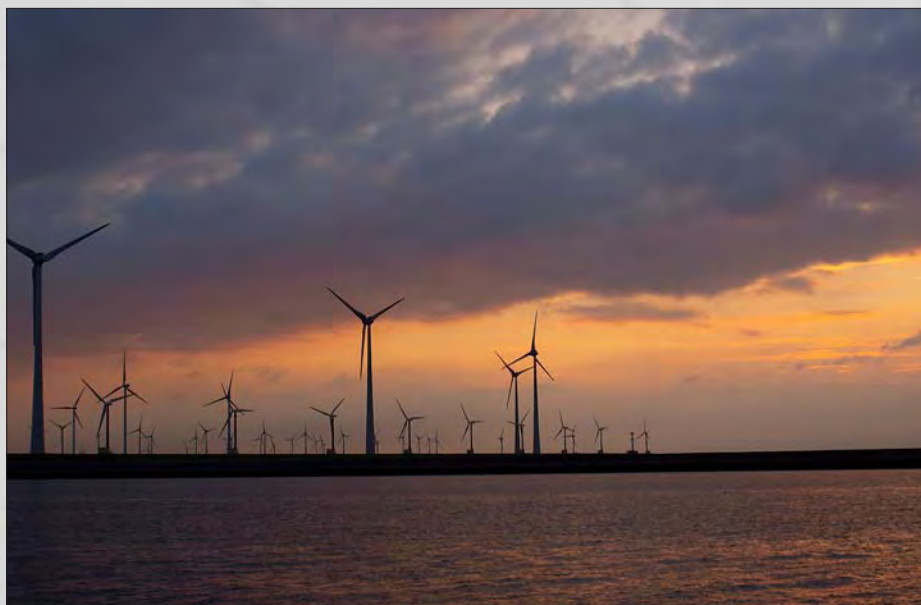
Szybko wyszło na jaw, że prowadzenie zajęć w sztormowych warunkach jest niemożliwe – choroba morską nasilała się u większości studentów i nauczycieli. My też cierpieliśmy, jednak nie daliśmy za wygraną. Dzięki temu przeżyliśmy jedno z najwspanialszych, a zarazem najbardziej przerażających chwil w życiu. Bodaj najwierniejszym świadkiem krytycznych sytuacji był wiatromierz, który po wskazaniu prędkości wiatru ponad 50 węzłów (9 stopni w skali Beauforta), odmówił posłuszeństwa i przestał wskazywać cokolwiek.

Po długim i nieefektywnym halśowaniu dotarliśmy wreszcie do portu,



Akademia Morska zdobyła Lizbonę! Arek Hrysiukowicz pod zamkiem Św. Jerzego

STS „Pogoria”



Wybrzeże Holandii – przerwa na kolejne naprawy



Ćwiczenia z bezpiecznej obsługi żagli rejoych

który zechciał przyjąć nasz niesprawny statek w celu dokonania napraw. Było to Scheveningen w Holandii. Niektórzy nauczyciele i studenci zeszli z burty i pożegnali się tym samym z kursem.

Kurs SAIL obejmował tematykę dotyczącą nie tylko zrównoważonego rozwoju jako pojęcia, ale też wszystkich jego czynników technicznych, socjalnych i ekonomicznych. Studenci brali udział w warsztatach, wykładach i panelach dyskusyjnych na temat organizacji różnych dziedzin życia w warunkach zrównoważonego rozwoju. Rodzajem sprawdzianu było polecenie stworzenia statku, który miałby, bez zawijania do portu, i bez jakichkolwiek emisji substancji szkodliwych oraz odpadków pływać po morzach i oceanach przez 6000 lat z załogą liczącą 6000 osób. Mimo nieograniczonych możliwości finansowo-technicznych projekt ten okazał się nie lada wyzwaniem.

Tymczasem to wiatry okazały się bardziej sprzyjające i wpuściły „Pogorię” do Kanału Angielskiego, aby otworzyć przed nami Zatokę Biskajską. Powitała ona zachwyconych studentów słoneczną, niemal bezwietrzną pogodą. Ze statkiem zaczęło się ścigać małe stado delfinów, budząc powszechne zainteresowanie. Aby poprawić nastroje załogi, w trakcie pełnej flauty kapitan polecił zrzucić żagle, a tym samym umożliwić studentom chwilę kąpieli w błękitno-kryształowych wodach zatoki.

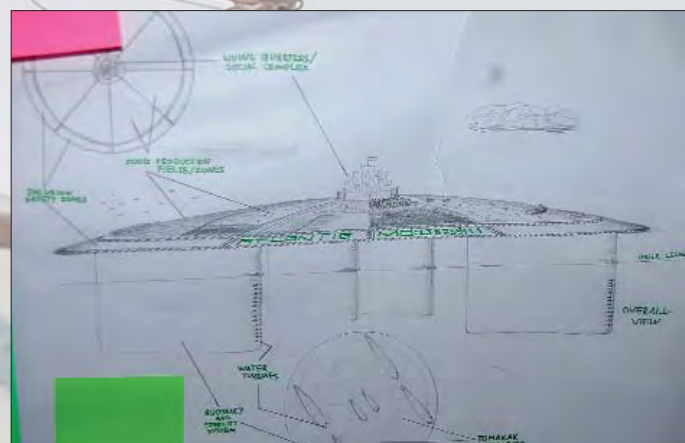
Na Morzu Północnym wiatr opóźnił nas na tyle skutecznie, że nie dotarliśmy na czas do portu przeznaczenia. Nawet przy bardzo sprzyjających wiatrach mogliśmy dotrzeć najwyżej w okolicę Porto.

Kurs również dobiegał końca. Pięć grup przedstawiło swoje projekty, a dzięki technicznym zdolnościom i wiedzy studentów z naszej akademii to ich projekty otrzymały wysokie oceny zarówno od kolegów, jak i od nauczycieli.

Ostatecznie „Pogoria” przybiła do kei rybackiego portu w Leixoes, nieopodal Porto. Część załogi udała się na zwiedzanie miasta, a reszta zaś śpiewając narodowe pieśni państw biorących udział w projekcie, pożegnała statek.

Udział w SAIL 2009 był dla polskich uczelni bardzo prestiżowy – wstępnie uniwersytet w Uppsali przyznał Polsce tylko pięć miejsc, z czego aż dwa otrzymała Akademia Morska w Szczecinie. Świadczy to o docenieniu zaangażowania naszych studentów w Program Uniwersytetu Bałtyckiego i rozumienia problemów współczesnego świata.

Tekst i zdjęcia: **Sławomir Wójcik**



Zwycięski projekt studentów AM – sterowana wyspa „ATLANTIS”

Zadania i sukcesy

Rozmowa

z Justyną Cejrowską
doradcą zawodowym
Biura Karier
Akademii Morskiej
w Szczecinie

AAM: Jaka idea przyświecała tworzeniu biur karier na uczelniach?

Justyna Cejrowska: Pierwsze biura powstały w Wielkiej Brytanii już na początku XX wieku. Zakres działania Careers Services doskonale oddaje genezę tych instytucji – powstawały one przy głównych i liczących się uniwersytetach jako element całego systemu poradnictwa psychologicznego dla młodzieży oderwanej od domu rodzinnego w wyniku specyfiki systemu prywatnego szkolnictwa brytyjskiego. Biura brytyjskie główny nacisk kładą na poradnictwo, pomoc w określeniu dalszej zawodowej drogi życiowej studentów.

Biura karier (BK) w Polsce działają od 1993 r. Inicjatorem utworzenia biur karier w naszym kraju był John C. Franks, dyrektor BK na Uniwersytecie w Hull w Wielkiej Brytanii. Właśnie dzięki jego staraniom powstało pierwsze polskie biuro karier na Uniwersytecie Mikołaja Kopernika w Toruniu. Biura w Polsce organizowane były przy wsparciu programów międzynarodowych, chociaż wsparcie to często ograniczało się do szkoleń prowadzonych przez ekspertów unijnych lub wyjazdów pracowników BK na szkolenia zagraniczne, a główny ciężar finansowy, czyli płace, pomieszczenia i sprzęt ponosiły uczelnie.



Justyna Cejrowska

FOT. ELLE

W grudniu 1998 roku powstała Ogólnopolska Sieć Biur Karier (OSBK), będąca wynikiem porozumienia o powołaniu Sieci – nieformalnej struktury partnerskiej, grupującej biura karier w naszym kraju – podpisana przez kierowników tychże instytucji, działających w polskich ośrodkach akademickich. Celem Sieci było przede wszystkim wsparcie nowo powstających biur oraz wypracowanie standardów ich funkcjonowania. Obecnie OSBK zawiesiło swoją działalność.

W latach 2002–2004 minister ds. pracy ogłosił za pośrednictwem Wojewódzkich Urzędów Pracy 4 konkursy grantowe na tworzenie i rozwój biur karier przy polskich uczelniach w ramach programu „Pierwsza praca”. W efekcie powstało 207 BK. Obecnie na 456 szkołach wyższych w Polsce działa ok. 200 BK, najwięcej jest w woj. mazowieckim, bo aż 27, a w zachodniopomorskim funkcjonuje 9.

AAM: Kiedy w Akademii Morskiej powstało Biuro Karier?

J.C.: Zgodnie z Zarządzeniem Rektora Akademii Morskiej w Szczecinie z dnia 15.02.2008 r. utworzono Biuro Karier w strukturze Działu Spraw Morskich i Praktyk. Zostałam zatrudniona 18.03.2008 r. i moim zadaniem było utworzenie oraz organizacja Biura Karier na szczecińskiej akademii.

AAM: Miała Pani wcześniej jakieś doświadczenia związane z tym zagadnieniem?

J.C.: Tak, to jest już trzecie biuro karier, w którym mam przyjemność pracować. Moja współpraca z tymi jednostkami zaczęła się w 2002 roku, kiedy brałam udział w tworzeniu Biura Karier Studenckich na Politechnice Gdańskiej. Następnie w roku 2007 przeprowadziłam się do Szczecina i dostałam propozycję pracy w Akademickim Biurze Karier przy Uniwersytecie Szczecińskim. Tam też zorganizowałam spotkanie zachodniopomorskich biur karier, w którym uczestniczyła Monika Wiese – kierownik Działu Spraw Morskich i Praktyk (w tym czasie Akademia podjęła działania zmierzające do utworzenia takiej jednostki w swoich strukturach). Wkrótce zostałam zaproszona do współpracy z Akademią Morską, gdzie miałam możliwość stworzenia całej jednostki od podstaw, co uczyniło tę pracę jeszcze bardziej atrakcyjną.

AAM: Jakie są zadania Biura Karier na naszej uczelni?

J.C.: Misją Biura Karier jest przygotowanie i wsparcie studentów oraz absolwentów naszej uczelni w procesie planowania i realizacji kariery zawodowej. Zadanie nadrzędne to doradztwo zawodowe – każdy student czy absolwent AM może zwrócić się do doradcy zawodowego, aby porozmawiać

Biura Karier AM

o wątpliwościach związanych z własną drogą zawodową, przygotować się do rozmowy kwalifikacyjnej czy skorzystać z testów określających m.in. preferencje zawodowe.

Organizują również bezpłatne warsztaty i szkolenia poświęcone planowaniu kariery zawodowej, poszukiwaniu pracy, doskonaleniu własnych umiejętności dotyczących autoprezentacji, radzeniu sobie ze stresem itp.

Ponadto nasi studenci i absolwenci mogą się rejestrować na portalu Biura Karier i uzyskać dostęp do aktualnych ofert pracy, praktyk i staży. Pracodawcy zainteresowani zatrudnieniem naszych absolwentów i studentów mogą poprzez stronę internetową dokonać bezpłatnej rejestracji, umieścić wizytówkę swojej firmy oraz aktualne ogłoszenia. W siedzibie Biura Karier można otrzymać wydawnictwa adresowane do studentów i absolwentów uczelni wyższych, np. „Informator Kariera”, „Pracodawcy”, przejrzeć aktualną prasę i literaturę związaną z funkcjonowaniem na ryn-



www.biurokarier.am.szczecin.pl – tu można znaleźć rozwiązania nurtujących problemów

ku pracy. Bardzo nietypową działalnością, jak na Biuro Karier, jest coroczny konkurs fotograficzny, który obecnie ma swoją trzecią edycję.

AAM: Skąd pojawił się pomysł na konkurs fotograficzny?

J.C.: Kiedy rozpoczęłam pracę na Akademii, wymyśliłam ten konkurs, albo wiem uważałam, że jest to dobry sposób na promocję nowej jednostki w uczelni. Zależało mi na tym, aby jak najwięcej studentów dowiedziało się, że istnieje takie miejsce, do którego mogą przyjść po poradę, informację czy wiedzę z zakresu umiejętności miękkich. Na pierwszy konkurs wpłynęło 66 zdjęć. Te nagrodzone i wyróżnione zostały wydane w postaci kalendarza, który wysłałam do firm i instytucji związanych z kierunkami kształcenia na AM. Muszę przyznać, że kalendarz Biura Karier cieszy się dużym zainteresowaniem. Dzięki niemu chcę promować naszych studentów jako wartościowych i ciekawych przyszłych pracowników, którzy oprócz wiedzy mają jeszcze swoje pasje. Dlatego też w tym roku tematem III konkursu jest: „Akademia Morska – nie tylko studia, nie tylko praca. Pasje w obiektywie”.



Wręczenie nagród podczas I edycji konkursu fotograficznego Biura Karier

FOT. ARCHIWUM BK

CIĄG DALSZY NA STR. 16

Zadania i sukcesy Biura Karier AM



Spotkanie z Organizacją Marynarzy Kontraktowych „NSZZ Solidarność” cieszyło się dużym zainteresowaniem studentów – 2 lutego 2010 r.

FOT. ELLE

AAM: *Mijają już dwa lata działalności Biura Karier, co w tym czasie udało się osiągnąć?*

J.C.: Z satysfakcją mogę powiedzieć, że udało mi się stworzyć jednostkę, która realizuje zadania wg modelu brytyjskiego, jaki przyświecał tworzeniu pierwszych biur karier w Polsce na UMK w Toruniu (notabene którego jestem absolwentką) i m.in. na Politechnikach: Krakowskiej, Śląskiej, Świętokrzyskiej, Wrocławskiej, SGGW w Warszawie.

Jeśli chodzi o prowadzenie doradztwa zawodowego (indywidualnego i grupowego) – w minionym roku przeprowadziłam ponad 100 rozmów

doradczych, 85 studentów uczestniczyło w warsztatach związanych z tematyką poszukiwania pracy oraz kompetencji miękkich.

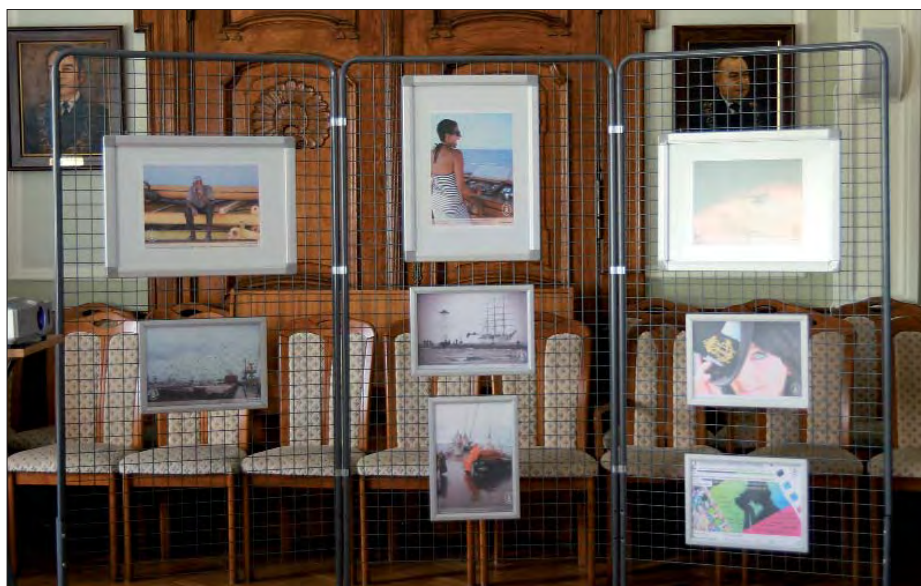
Ponadto biuro dostarcza informacji o rynku pracy i możliwościach podnoszenia kwalifikacji zawodowych – miesięcznie średnio odwiedza nasze Biuro Karier 40–50 studentów.

Zbieranie, klasyfikowanie i udostępnianie ofert pracy, staży i praktyk zawodowych oraz prowadzenie bazy danych studentów i absolwentów zgłaszających się w celu znalezienia pracy – to zadanie realizuję za pomocą portalu Biura Karier, który został uruchomiony pod koniec 2008 roku.

Umieszczam tu więc aktualne oferty, które wysyłam do załogowanych studentów i absolwentów naszej uczelni, ponieważ tylko oni mają do tego dostęp. W chwili obecnej załogowanych jest ok. 500 studentów i 260 absolwentów. Dostęp do portalu mają też 52 firmy, które – jak wspomniałam wcześniej – również mogą się logować i umieszczać swoje oferty pracy, chociaż częściej po prostu przesyłają je za pomocą e-maila. Niemniej jednak jest to też forma nawiązywania i utrzymywania kontaktów z pracodawcami. Realizacja powyższych zadań była niezbędna do otrzymania w 2009 roku certyfikatu wpisu do podmiotów prowadzących agencje zatrudnienia, który jest dowodem na to, że prowadzimy działalność zgodną z Ustawą o promocji zatrudnienia i instytucjach rynku pracy. W listopadzie 2009 roku Biuro Karier było kontrolowane w kontekście tych zadań i otrzymało pozytywną opinię o prowadzonej działalności, co poczytuję również za sukces.

AAM: *Jakie są najbliższe Pani plany związane z Biurem Karier?*

J.C.: Od tego roku zaczynam realizację projektu dla Biura Karier, który jest ujęty w całonastopniowym projekcie „Rozwój i promocja kierunków technicznych w Akademii Morskiej w Szczecinie”. Projekt ten będzie realizowany



Wystawa pokonkursowa prezentująca nagrodzone zdjęcia II edycji konkursu BK

FOT. ARCHIWUM BK



Podczas Targów Pracy Pomorza Zachodniego 2009 r.
FOT. ARCHIWUM BK

od września 2010 r. do 2014 r. Moje plany z nim związane to zaoferowanie naszym studentom 210 miejsc w warsztatach z autoprezentacji, asertywności, poruszania się po rynku pracy, komunikacji w pracy oraz 2 kursy przygotowujące do licencji na agenta celnego i 2 kursy podstawowe z eksploatacji zbiornikowców. Jednocześnie przewiduję organizację spotkań studentów z firmami. Ponadto będę dysponować funduszami na 50 trzymiesięcznych płatnych staży w firmach związanych z kierunkami kształcenia na Akademii Morskiej. Jednocześnie będę mogła rozbudować Informatarium Biura Karier m.in. o literaturę, kolejne testy predyspozycji oraz zainstalować komputer do „Kącika Studenta” z dostępem do internetu. Powstanie też przewodnik „Kierunek → praca”, w którym będą zawarte wszystkie informacje, gdzie szukać i znaleźć pracę, jak wygląda ścieżka kariery w branży morskiej. Na polskim rynku nie ma takiego przewodnika, dlatego zależy mi na tym, aby pierwsza taka publikacja wyszła z Biura Karier Akademii Morskiej w Szczecinie. Mam zamiar przesłać go do wszystkich biur karier w całej Polsce, a przede wszystkim udostępnić go naszym studentom.

Dziękuję za rozmowę. Życzę sukcesów w realizacji planów i zamierzeń.

Rozmawiała: **Teresa Jasiunas**

A conference of professors from student point of view

Ships of different flags, ports of all continents, seafarers of all nationalities... plus a necessity to preserve the environment, increase profits and fight to survive... how can all this be compatible? There is just one answer. With the same language. Maritime English.

In order to reap the same possibilities of perception, learning and use of maritime knowledge, unification of standards and use of them is the only thing to do. Meanwhile, we mustn't forget the appropriate and interesting way of introducing that knowledge.

Therefore, professional expert professors are necessary evil. Their university knowledge, academic experiences, thoughts from books, tales of sailors everyday life and even the experience of sea life is written in various articles and books with professional content. To preserve all this knowledge and even upgrade it, it is important for them to meet on an international level. An example of such a meeting was IMEC–21 Conference, which took place between 6th and 10th October 2009, at the Maritime University of Szczecin, with the help and good will of the organizers and sponsors. In addition to professors from many countries of Europe and other parts of the World, a presentation was also made by a representative of one of Polish ship owners and maritime insurance company representatives. We could see more than 30 presentations with different titles, contents and different views, however with frequently the same keywords such as cultural diversity, STCW, flag of convenience, human error, evaluation, education and certification, marine claims, maritime English, environmental protection, non-using SMCP properly.



All this may have been too often said, and perhaps hardly ever heard. But the purpose remains the same. If we save at least one precious human life, at least one sinking ship and do not pollute at least one ocean, all the efforts will be rewarded, and this year's conference slogan improving communication and cultural awareness fulfilled. Maritime english lecturers can, instead of (more than) necessary teaching, keep the joy of discovering surroundings, cultural sights and outgoing life.

Dziękuję Szczecin.

Witamy w Aleksandrii.

Živa Cankar

Erasmus student University
of Ljubljana
Faculty of Maritime Studies and
Transport
Slovenia

P.S. It was a pleasure, knowledge and dignity for me to attend the conference IMEC–21 2009 at Maritime University of Szczecin.

Język angielski – sukces w komunikacji

Nauka języków obcych zaczęła odgrywać istotną rolę wraz z wejściem Polski w strukturę Unii Europejskiej, która otworzyła nam granice innych państw. Swoboda migracji, otwartość rynku pracy czy możliwość podjęcia studiów na zagranicznych uczelniach – to wielka szansa dla młodych Polaków. To właśnie znajomość co najmniej jednego języka obcego, a w szczególności języka angielskiego, daje rozległe perspektywy na rynkach europejskich. Stąd coraz większą wagę przywiązuje się do nauki języków obcych i reform w tym obszarze. Mimo to język angielski, którego uczy się większość Polaków, ciągle nie jest językiem dobrze znanym.

W wielu krajach UE język angielski traktowany jest jako język drugi. Niestety, w Polsce ciągle uczy się języka angielskiego jako języka obcego. Angielski nie jest językiem urzędowym w naszym państwie, ale może mógłby chociaż funkcjonować jako język międzynarodowy, którego nie boimy się używać i którego jednocześnie potrafimy się dobrze nauczać, zdając sobie przy tym sprawę, że świat staje się jedną „globalną wioską”. Globalizacja jest już pojęciem nie tylko ściśle ekonomicznym. Przenika ono właściwie wszystkie sfery naszego życia, między innymi i te związane z komunikacją. Zatem wymusza to szeroko rozumianą integrację, zarówno w obszarze języka, jak i poza nim.

Thomas L. Friedman, znany felietonista *New York Times*, opisuje to znakomicie w swojej książce pt. *Świat jest płaski* (Farrar, Straus and Giroux, New York, 2005). Pokazuje on zjawiska, które w fundamentalny sposób przekształcają globalny układ sił i możliwości w XXI wieku. Osią książki jest stwierdzenie autora o spłaszczeniu świata. Poprzez owe spłaszczenie Friedman rozumie połączenie ludzi

różnych kultur i cywilizacji w globalnej sieci powiązań. Zniesienie barier, hierarchii, podziałów i ograniczeń jest możliwe dzięki postępowi technologicznemu. Píše on także o wielkich perspektywach i możliwościach, jakie wynikają ze spłaszczenia świata i wspólnoty informacyjnej, a także gospodarczej, w której uczestniczą ze swymi aspiracjami, talentami i możliwościami różne społeczeństwa. Podstawą do zapewnienia tej wymiany i komunikacji jest właśnie język angielski. Umiejętność komunikowania się, która otwiera przed wszystkimi różne zachodnie rynki pracy, wymusza na nauczycielach czy wykładowcach posiadanie i umiejętne przekazywanie wielu kompetencji, nie tylko tych z wąskiej dyscypliny ich przedmiotu. Każdy wykładowca powinien chcieć, by jego student był w przyszłości pracownikiem, który będzie potrafił przystosować się do różnych warunków pracy i będzie wszechstronny, a nie zamknięty i ograniczony wiedzą dotyczącą tylko wyuczonej specjalizacji.

Tak więc wspomniana dynamika przemian zachodzących w świecie wywiera wpływ między innymi na procesy edukacyjne. To właśnie każdy nauczyciel czy wykładowca jest tą osobą, która musi te przemiany zauważyć, zrozumieć i odnieść do praktyki edukacyjnej. To wymaga jednak nie tylko rzetelnego przygotowania do zawodu, który potrzebuje ciągłego doskonalenia swoich umiejętności, ale ważna jest tutaj także wiedza o człowieku i zdolność do refleksji, która umożliwi wykładowcy krytyczną i twórczą zmianę w razie konieczności.

Jedną z takich zmian zainicjowanych przez wykładowcę mogłoby być kształcenie umiejętności językowych. Pierwszy krok w poszerzaniu i szlifowaniu warsztatu językowego, nie tylko angielskiego, niechby stanowiły np.

koła naukowe tworzone przez wykładowców, a może i samych studentów oraz współczłonków, którzy w przyszłości chcieliby studiować na uczelni. Sądzę, że osoby, które osiągnęły poziom językowy B2, są w stanie przygotować się do prowadzenia lub uczestniczenia w tego typu kołach.

Spotkania mogłyby sprzyjać wielu kwestiom takim jak: poszerzanie wiedzy z danej dyscypliny naukowej, wzbudzenie zainteresowania przedmiotem, wymiana doświadczeń, a przede wszystkim otwieranie się ludzi na poglądy innych osób i przełamywanie strachu przed rozmową w języku obcym. Być może nawet niewielkie grupy, ale odpowiednio zmotywowani ich członkowie, mający za cel podniesienie swoich umiejętności językowych, daliby początek i wzór kolejnym potencjalnym uczestnikom.

Posługiwać się bezbłędnie językiem obcym, bez popełniania błędów, nie nauczymy się nie ćwicząc. A co gorsze, nie przełamiemy bariery językowej, która jest naprawdę silna po obu stronach, zarówno wykładowców, jak i studentów. Może należałoby potraktować to jako pewnego rodzaju przyjemność, a nie przymus. Obopólny wysiłek i zrozumienie potrzeby doskonalenia znajomości języka obcego powinno obie strony zmotywować w równym stopniu. Być może warto spróbować i odczuć pewną satysfakcję, gdyż to wzbudza chęć do dalszej pracy i do dalszego rozwoju przede wszystkim przyszłych pokoleń, które wkraczają w otwarty świat i reprezentują wizerunek swojej uczelni i kraju.

To, czy odniesiony zostanie sukces, zależy tylko i wyłącznie od nas samych. Tylko ci, którzy podejmują pewien trud, są w stanie cokolwiek zmienić.

Milena Gucma

W prezencie dla Pań

A że Pan Bóg ją stworzył, a Szatan opętał,
Jest więc odtąd na wieki i grzeszna i święta,
Zdradliwa i wierna, i dobra i zła,
I rozkosz i rozpacz, i uśmiech i łza ...
I anioł i demon, i upiór i cud,
I szczyt nad chmurami, i przepaść bez dna.
Początek i koniec ...

(Julian Tuwim)

As a gift for women

And that God created it and possessed by Satan,
So it is now and forever a sinner and a saint,
Treacherous and true and good and evil,
And a delight and a despair and a smile and a tear ...
And an angel and a demon and a ghost and a miracle,
And a summit above the clouds and a bottomless abyss.
Beginning and the end ...

Como un regalo para Usted

Y que Dios lo creó, y poseído por Satanás,
Por lo que es ahora y para siempre un pecador y un santo,
Traicionero y verdadero y bien y mal,
Un placer y una desesperación y una sonrisa y una lágrima ...
Y un ángel y un demonio y un fantasma y un milagro
Y una cumbre sobre las nubes y un abismo sin fondo.
Principio y final ...

Comme un cadeau pour les femmes

Et que Dieu l'a créé et Satan possédait,
Elle est donc maintenant pour les siècles péché et sacré,
Perfides et vrai, bien et mal,
Et un plaisir et un désespoir et un sourire et une larme ...
Et un ange et un démon et un fantôme et un miracle
Et un sommet au dessus des nuages et un abîme sans fond.
Début et fin ...

Подарок для женщин

Господь создал её, а сатана сосватал
Потому грешна на век, потому и святая
Изменчива, верна, коварна и добра
Блаженство и отчаяние, улыбка и слеза ...
Святая и демон, вампир и кумир
Любовь и ревность, вражда и мир
Пик над облаками, пропасть у крыльца.
Начало начал и конец без конца ...

Als Geschenk für Damen

Und das Gott geschaffen hat und vom Satan besessen,
So ist es jetzt und für immer ein Sünder und ein Heiliger,
Tückisch und wahr und gut und böse,
Und eine Lust und eine Verzweiflung, und ein Lächeln und eine Träne ...
Und ein Engel und ein Teufel und ein Geist und ein Wunder,
Und ein Gipfel über den Wolken und eine bodenlose Tiefe.
Beginn und Ende ...

Tłumaczenie:

Adriana Nowakowska
Ewgenij Łusznikow

Potyczki językowe

Z pierwszym numerem Akademickich Aktualności Morskich w nowym roku otwieramy minirubrykę porad językowych. Spróbujemy na bieżąco wytłumaczyć „niejasności” i „zawiłości” języka polskiego, które najczęściej pojawiają się w tekstach.

Jednym z takich kłopotliwych zagadnień jest na pewno odmiana skrótów tytułów naukowych. Zastanawiacie się czasem pewnie, dlaczego raz napisane jest **dr**, innym razem **dr.**, a czasem jeszcze **dra**; albo czy skrót na początku zdania napisać małą czy wielką literą. Śpieszę z odpowiedzią.

Otóż kropki nie stawiamy, jeżeli ostatnia litera skrótu jest zarazem

ostatnią literą skracanego wyrazu (**mgr** = magister, **dr** = doktor) – to oczywiste i nikomu, zdaje się, nie trzeba tłumaczyć. Analogicznie do tej zasady kropkę stawiamy wtedy, gdy ostatnia litera skrótu nie jest ostatnią literą skracanego wyrazu (**prof.** = profesor, **mgr.** = magistra, magistrzem, magistrze, magistrowie itd.).

Innym sposobem na odmianę skracanych tytułów jest dostawianie końcówki fleksyjnej – **dra**, **drzy**, **mgrem**, **mjrze** itd. Tu oczywiście nie stawiamy już kropki.

Oba sposoby odmiany skrótów są poprawne, jednak ten z dostawianiem końcówki, choć uściśla użyty przypadek, razi czasem – moim zdaniem

– swoją sztucznością: *W rozważaniach mgra Kowalskiego i dra Nowaka prze-wijał się wątek ostatniego nru AAM.* Czy efekt jest korzystny? Oceńcie sami.

Skrót na początku zdania piszemy oczywiście wielką literą: **Dr** Nowak pochodzi ze Szczecina. Wielkiej litery można też użyć dla okazania szczególnego szacunku (również w środku zdania), ale wówczas raczej wypada posłużyć się pełnym słowem.

To na tyle w temacie skracania tytułów naukowych. Pozdrawiam serdecznie wszystkich mgrów, drów, prof. i wszystkich czytelników AAM.

Paulina Mańkowska

Jak zapisać

Tak jak wszystko w życiu rządzi się swoimi prawami, także i język. Żyje i ulega zmianom, a te w obowiązujące normy ubiera Komisja Kultury Języka i Rada Języka Polskiego przy Polskiej Akademii Nauk. Nam użytkownikom wypada je znać i stosować, szczególnie zauważalne zmiany są w zapisie języka. Na początek zastanówmy się nad wielką literą w tytułach. Otóż:

■ Nazwy języków programowania, programów i systemów komputerowych bez względu na to, czy są z pochodzenia wyrazami pospolitymi, czy skrótowcami głoskowymi, piszemy wielką literą, np. Basic, Algol, Norton Commander, Windows, Lisp, Novell, Pascal, Simula, Word, Tag. Uznano za dopuszczalną pisownię wielkiej litery wewnątrz wyrazów będących nazwami własnymi lub wchodzących w ich skład, np. EuroCity, WordPerfect, Cobol (a. COBOL), Fortran (a. FORTRAN).

■ Nazwy urzędów jednoosobowych w aktach prawnych należy pisać wielką literą, np. ...akceptuje Prezydent Rzeczypospolitej Polskiej; ...zawierza Rektor Akademii Morskiej.

■ Tytuły programów radiowych i telewizyjnych: jeśli program radiowy lub telewizyjny ma charakter cykliczny, wszystkie wyrazy w tytule (oprócz wewnętrznych przymków i spójników) można pisać wielką literą, np. Telewizja Edukacyjna, Program dla USA i Kanady, ale dopuszczalny jest zapis małymi literami (Szansa na sukces, Świat bez tajemnic). Zapis ten jest bardziej rozpowszechniony.

■ Tytuły czasopism i cykli wydawniczych oraz w nazwach wydawnictw seryjnych wielką literą piszemy wszystkie wyrazy (z wyjątkiem przymków i spójników występujących wewnątrz tych nazw): Gazeta Wyborcza, Głos Szczeciński, Zeszyty Naukowe Akademii Morskiej, Przegląd Uniwersytecki, Akademickie Aktualności Morskie, Kobieta i Życie, Państwo

i Prawo, Wiedza i Życie, Listy z Teatru, Literatura na Świecie.

■ W tytułach czasopism i serii wydawniczych, które się nie odmieniają, wielką literą piszemy tylko pierwszy wyraz: Po prostu, Żyjmy dłużej, Mówią wieki, Cała naprzód.

■ Nazwy krajów czcionek drukarskich bez względu na to, czy są utworzone od nazw własnych czy nie, też zapisujemy wielką literą: Arial, Bodoni, Courier, Excelsior, Futura, Paneuropa, Półtawski, Silesia, Times New Roman.

Wszelkie wątpliwości najlepiej rozwiąże słownik ortograficzny – zalecamy edycję Wydawnictwa Naukowego PWN.

TJ



Technologia plazmy - rozwiązania dla nowych przedsięwzięć

Związek BalticNet-PlasmaTec to sieć zajmująca się wprowadzaniem nowoczesnych technologii, bazujących na fizycznych plazmach w metaregionie obejmującym Danię, Estonię, Finlandię, Łotwę, Litwę, Polskę, Szwecję oraz Niemcy, Norwegię, północno-zachodnią Rosję, a także Białoruś, zwanym także Obszarem Bałtyckim.

BalticNet-PlasmaTec został założony 24 marca 2006 r. Celem związku jest promowanie wiedzy i badań naukowych oraz wspieranie kształcenia i dokształcania dalszego w zakresie technologii plazmowej.

Wspiera on kooperację pomiędzy uniwersytetami, przemysłem, małymi i średnimi przedsiębiorstwami, instytucjami publicznymi, użytkownikami i innymi ważnymi osobami z branży technologii plazmowej. Dąży do spopularyzowania technologii plazmowej poprzez zastosowanie nauki w przemyśle i w społeczeństwie.

BalticNet-PlasmaTec to pośrednicząca i koordynująca sieć niemająca organizacyjnej władzy. Prężność i efektywność zależy od siły poszczególnych partnerów. Składa się na nią zarówno koordynacja istniejących już układów i działań partnerskich, jak również promocja oraz tworzenie nowych pól działalności. Ma na celu:

- zaprezentowanie technologii plazmowej zarówno w Obszarze Bałtyckim, jak i wśród członków sieci;
- przyciąganie kapitału i zasobów ludzkich;
- zapoczątkowanie i ułatwienie procesów tworzenia „masy krytycznej” przy podejmowaniu współpracy i współdziałania;



- koordynację wspólnych dążeń w badaniach naukowych, w kształceniu oraz w transferze technologii;
- tworzenie współpracy pomiędzy światem akademickim, instytucjami publicznymi, przedsiębiorstwami prywatnymi oraz pojedynczymi osobami;
- tworzenie dialogu z instytucjami transgranicznymi.

BalticNet-PlasmaTec promuje wprowadzanie technologii plazmowej w Obszarze Bałtyckim jako jedynej wykorzystywanej globalnie. Kładzie szczególny nacisk na wykształcenie, badania naukowe oraz transfer technologii w zakresie technologii plazmowej, przy czym celem nadrzędnym jest promocja stosowania tej technologii w Obszarze Bałtyckim.

Jest on realizowany poprzez organizację i przeprowadzanie imprez naukowych, takich jak warsztaty, sesje, organizację i koordynację zamierzeń badań naukowych oraz organizację imprez informacyjnych, a także doty-

czących kształcenia i kształcenia dalszego.

Dokonania związku:

- organizacja 11 spotkań grup roboczych;
- uczestnictwo w 20 targach międzynarodowych;
- udział w 9 konferencjach międzynarodowych;
- organizacja 4 własnych konferencji;
- realizacja 30 spotkań grup roboczych;
- 47 artykułów naukowych opublikowanych w czasopismach międzynarodowych;
- zainicjowanie 9 projektów – grantów międzynarodowych – wszystkie zostały zaakceptowane do realizacji, w tym jeden z Akademią Morską w Szczecinie.

Współpraca Akademii Morskiej w Szczecinie z BalticNet-PlasmaTec datuje się od grudnia 2005 r. poprzez:

- udział naszych pracowników w referatach krajowych i międzynarodowych konferencjach (Kones 2007 i Kones 2008 oraz PolishCimac 2008);
- zorganizowanie wspólnych badań z grupą TZV (Technologiezentrum Vorpommern) Greifswald, Politechniką Szczecińską na bazie naszego Laboratorium Siłowni Okrętowych;
- uczestnictwo Akademii Morskiej w dwóch edycjach Międzynarodowych Targów Poznańskich POLEKO 2007 i 2008.

Ze strony Akademii Morskiej członkami czynnymi są pracownicy ITESO-ZSO: st. of. mech. dr inż. Tadeusz Borkowski prof. AM oraz st. of. mech. dr inż. Jarosław Myśków.

Jarosław Myśków

■ 30 października 2009 r. odbyło się uroczyste pasowanie na uczniów pierwszej klasy Szkoły Podstawowej nr 56 w Szczecinie imienia kpt. ż.w. K. Maciejewicza. Aktu pasowania przyszłych „wilków morskich” dokonał Prodziekan ds. Studiów Niestacjonarnych Wydziału Nawigacyjnego Akademii Morskiej w Szczecinie mgr inż., kpt. ż.w., kpt. ż.ś. Jacek Frydecki.

■ W październiku 2009 r. Ośrodek Szkoleniowy Ratownictwa Morskiego przeprowadził kurs „Sternika ratunkowej łodzi zrzuconej” dla grupy techników z ESSO Exploration Angola Limitada. Było to pierwsze szkolenie zorganizowane przez ośrodek dla przedstawicieli tej firmy. Kolejne planowane jest na 28 października 2010 r. Centrum treningowe cieszy się uznaniem również na arenie międzynarodowej. Gwarantuje wysokiej jakości szkolenia podnoszące kwalifikacje kadry starającej się utrzymać konkurencyjność w branży morskiej. OSRM oferuje kursy również dla innych zainteresowanych osób i instytucji.



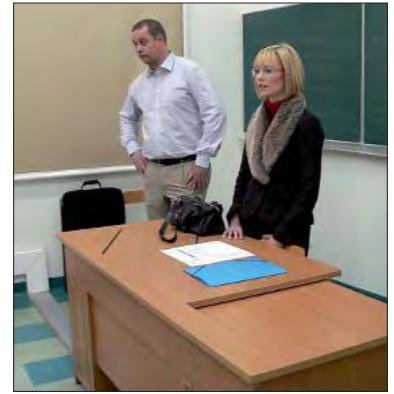
■ Morski Ośrodek Szkoleniowy w Świnoujściu 20 października 2009 r. pozytywnie przeszedł audyt zewnętrznej jednostki certyfikującej Lloyds.

■ Akademia Morska w Szczecinie uzyskała status Akredytowanego Centrum Certyfikacji Językowej Marlinsa. Pozwala to na przeprowadzanie testów ustnych i pisemnych w zakresie rejestru morskiego języka angielskiego oraz wydawanie certyfikatów uznawanych we wszystkich flotach świata, z uwzględnieniem floty brytyjskiej.



■ Mistrzostwa Akademii Morskiej w ergometrze wioślarskim odbyły się 26 listopada 2009 r. Rokrocznie w listopadzie wioślarze sprawdzają swoje umiejętności na ergometrze. Na starcie stanęli studenci i studentki, medaliści Mistrzostw Polski. Rozegrany został także wyścig dzieci z niedosłuchem, co było inicjatywą firmy OTI-CON Polska Production SA.

■ 4 grudnia 2009 r. w uczelni gościli przedstawiciele firmy Buss Crew Management GmbH & Co – Julia Eilers i Ole Steinbach. Firma jest częścią przedsiębiorstwa żeglugowego Reederei Buss, będącego fundatorem stypendiów armatorskich dla kilkunastu studentów Wydziału Nawigacyjnego i Wydziału Mechanicznego AM. W trakcie spotkania ze stypendystami omówiono plany zamustrowania studentów na statki armatora w celu odbycia programowych praktyk oraz dodatkowych podczas przerwy wakacyjnej. Goście uważnie przyjrzyli się ocenom studentów, ponieważ niezadowalające wyniki w nauce mogą być jedną z przyczyn zerwania umowy stypendialnej. Studenci zadawali wiele pytań związanych przede wszystkim z zasadami zatrudnienia. Również przedstawiciele firmy Reederei Buss spotkali się ze studentami zainteresowanymi odbyciem praktyki u tego armatora. Przedstawili firmę, typy posiadanych statków oraz zasady współpracy. Zachęcali studentów do składania aplikacji w firmie Baltimex, która działa w imieniu Reederei Buss.



■ W ośrodku ds. IMO przy PRS w Gdańsku 10 grudnia 2009 r. odbyło się zebranie sekcji ds. szkolenia zawodowego i obowiązków wachtowych. Uczelnię naszą reprezentował dyrektor Instytutu Nawigacji Morskiej dr inż. Janusz Uriasz, który został wybrany także na członka delegacji Polski. Podczas sesji w Londynie, w styczniu 2010 r., zaprezentował polskie stanowisko w sprawie propozycji zmian do Konwencji i Kodu STCW zgłoszonych przez państwa – strony konwencji, a także wystąpił na forum IMO z prezentacją Akademii Morskiej w Szczecinie i projektu Martel.



■ Jednym z ważniejszych wydarzeń minionego roku było podpisanie umowy o dofinansowanie projektu budowy Centrum Terminalu LNG i Symulatora Ładunkowe-



LNG & LCH
SIMULATION CENTER

go Statków do Przewozu ładunków Ciekłych. Projekt został przygotowany przez AM w Szczecinie i pomyślnie przeszedł procedurę konkursową o dofinansowanie w ramach Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Zachodniopomorskiego. Do podpisania umowy doszło 10 grudnia 2009 r. w Akademii Morskiej w Szczecinie. Podpisy pod dokumentem złożyli Marszałek Województwa Zachodniopomorskiego Władysław Husejko i JM Rektor Stanisław Gucma (na zdjęciu z prawej).



Celem projektu jest poprawa jakości kształcenia studentów w zakresie zarządzania i eksploatacji terminalu LNG oraz statków do przewozu ładunków ciekłych, natomiast jego realizacja pozwoli przeprowadzać szkolenia dla specjalistów w zakresie bezpieczeństwa przewozu gazu płynnego oraz dla personelu lądowego, który obsługuje terminal. Szkolone będą również załogi obsługujące statki typu LNG, jak i magistrale terminali. A więc zdobywanie wysoce specjalistycznych kwalifikacji stanie się możliwe nie tylko za granicą, ale już właśnie w Akademii Morskiej. Jest to kolejny krok w kierunku wzrostu dostępności do infrastruktury edukacyjnej, podnoszenia kwalifikacji kadr i – co najważniejsze – pozostaje w zgodzie z potrzebami gospodarki morskiej. Warto dodać, że zastosowane rozwiązania technologiczne są zgodne z wymogami międzynarodowych konwencji STCW, SOLAS i MARPOL oraz spełniają obowiązujące normy i przepisy zarówno europejskie, jak i polskie, m.in. w zakresie ochrony środowiska.

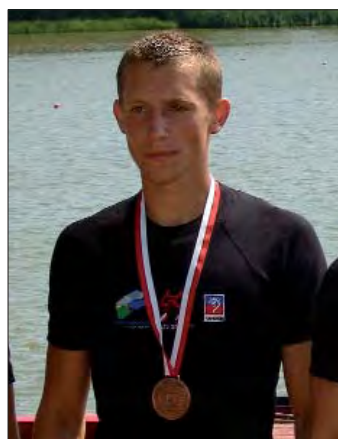
Dla uczelni jest to priorytetowy projekt, gdyż jego realizacja pozwoli na znaczne wzbogacenie bazy dydaktycznej i ugruntuje opinię o AM „... jako wiodącej uczelni morskiej w Polsce i znaczącej w Europie”. Podpisanie umowy otwiera również nowe możliwości i wpisuje się w strategiczne kierunki rozwoju województwa zachodniopomorskiego, szczególnie w kontekście budowy terminalu gazu ciekłego w Świnoujściu.

■ 14 grudnia 2009 r. z rąk Prorektora ds. Nauczania dr. inż. Przemysława Rajewskiego studenci odebrali wyróżnienia Ministra Infrastruktury za wybitne osiągnięcia w nauce (Iga Kwiecińska) i w sporcie (Magdalena Witkowska i Kamil Tarnowski). Przyznane stypendia wypłacane są przez okres 10 miesięcy. Podstawą prawną przyznawania stypendiów ministra jest art. 178 ustawy z dnia 27 lipca 2005 r. – Prawo o szkolnictwie wyższym (Dz.U. nr 164, poz. 1385) oraz rozporządzenie Ministra Nauki i Szkolnictwa Wyższego z dnia 16 sierpnia 2006 r. w sprawie szczegółowych warunków, trybu przyznawania i wypłacania stypendium ministra za osiągnięcia w nauce oraz stypendium ministra za wybitne osiągnięcia sportowe (Dz.U. nr 153, poz. 1093).

Iga Kwiecińska – studentka IV roku IRM. Od roku przewodnicząca Zarządu Samorządu Studenckiego, a zarazem członek Rady Wydziału Nawigacyjnego oraz Senatu Uczelnianego. Reprezentuje Akademię Morską na arenie ogólnopolskiej, współpracuje z wieloma ośrodkami akademickimi. Na co dzień uśmiechnięta, życzliwa; ciężką i wyteżoną pracą dąży do wyznaczonych celów.



Magdalena Witkowska – studentka III roku IRM, trenuje brazylijskie dziu-dżitsu, w Mistrzostwach Polski w 2009 r. w kategorii 66 kg zajęła 1 miejsce, zdobywając biały pas.



Kamil Tarnowski – student II roku TM, na co dzień trenuje z sekcją wioślarską Akademii Morskiej. W 2009 r. zdobył dwa złote medale na Akademickich Mistrzostwach Polski, dwa srebrne startując w Mistrzostwach Polski Seniorów w czwórce podwójnej wagi lekkiej (z Pawłem Ciężkowskim, Grzegorzem Mądrym i Krzysztofem Świerczkiem) oraz w Młodzieżowych Mistrzostwach Polski w czwórce podwójnej wagi lekkiej (z Konradem Purolczakiem, G. Mądrym i K. Świerczkiem). Na tych ostatnich zajął także dwa razy trzecie miejsce w dwójce podwójnej wagi lekkiej (z P. Ciężkowskim) i w czwórce bez sternika wagi lekkiej (z K. Purolczakiem, G. Mądrym i K. Świerczkiem).



■ 10 stycznia 2010 r. Akademia Morska aktywnie uczestniczyła w XVIII finale Wielkiej Orkiestry Świątecznej Pomocy. Kalendarze, koszulki, skafander ratunkowy oraz płyta z szantami w wykonaniu Chóru Akademii Morskiej – to atrakcje, które przygotowali organizatorzy naszej uczelni, wspierając akcję Jurka Owsiaka. Jednak gwoździem programu była licytacja zaproszenia na 7-dniowy rejs statkiem naukowo-badawczym Akademii Morskiej – m/v „Nawigator XXI” w okresie letnim. Na Jasnych Błoniach studenci dyżurowali cały dzień. Mimo mrozu akademiccy wolontariusze chodzili z kolorowymi puszkami i ofiarodawcom wręczali orkiestrowe serduszka. Najmłodszym największą radość sprawiała tratwa ratunkowa. Nie brakowało chętnych maluchów, które ubrane w kapoki buszowały po niej i pozowały do zdjęć rodzicom. W sumie na rzecz dzieci z chorobami onkologicznymi uczelnia przekazała 3291,20 zł i 12,60 euro oraz kilkilitrowe wiaderko wypełnione monetami zebranymi w bufecie Klubu pod Masztami.

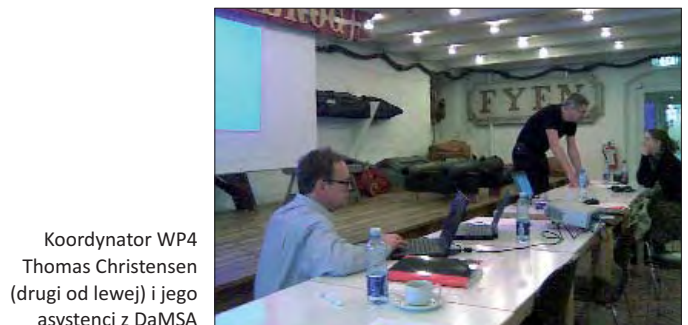
■ W tym roku wszyscy maturzyści będą zdawali obowiązkowo egzamin z matematyki na poziomie podstawowym. Dla uczelni technicznych, gdzie matematyka jest jednym z podstawowych przedmiotów, jest to bardzo dobra wiadomość. Natomiast dla wielu uczniów stanowi to duży problem. W interesie każdej uczelni technicznej, a więc i naszej akademii leży, by uczniowie zdali ten egzamin jak najlepiej, a tym samym potwierdzili, że ich wiedza z matematyki jest na dobrym

poziomie. Od 19 stycznia 2010 r. w Akademii Morskiej w Szczecinie rozpoczęto bezpłatne kursy przygotowujące uczniów do matury z matematyki. Uczestniczy w nich ok. 300 uczniów szkół szczecińskich, którzy odpowiedzieli na ogłoszenia Działu Promocji AM zamieszczone na stronach internetowych uczelni oraz w prasie. Zajęcia prowadzą pracownicy Zakładu Matematyki AM: dr M. Kijewska, dr R. Krupiński oraz dr L. Kasyk. W związku z bardzo dużym zainteresowaniem kursami zdecydowano o utworzeniu 4 grup – trzy na poziomie podstawowym i jedna na poziomie rozszerzonym. Zajęcia w każdej grupie odbywają się raz w tygodniu i potrwają do końca kwietnia. Program kursu odpowiada standardom wymagań egzaminu maturalnego. Ponadto przewidziano również dla uczestników kursu zwiedzanie uczelni, a w szczególności pokaz na niektórych symulatorach okrętowych.

■ 9 lutego br. w Muzeum Królewskiej Marynarki Wojennej Danii w Kopenhadze odbyło się jedno z kolejnych spotkań roboczych przedstawicieli WP4 – grupy koordynowanej przez DaMSA (Danish Maritime Safety Administration). Akademię Morską w Szczecinie reprezentował dr inż. Paweł Zalewski, członek zespołu Instytutu Inżynierii Ruchu Morskiego kierowanego w ramach projektu EfficienSea (AAM 2009, nr 2) przez dr. hab. inż. Lucjana Gucmę, prof. AM. Tematyka spotkania skoncentrowała się na rezultatach drugiego okresu realizacji projektu dotyczącego założeń systemu ee-INS (e-Navigation enhanced INS – zintegrowany system nawigacyjny e-nawigacji), proponowanych technik komunikacji danych w ramach ee-INS, akwenach testowych, aktualnym stanie prac Międzynarodowej Organizacji Morskiej w tematyce e-nawigacji.



Przedstawiciele partnerów WP4 podczas prezentacji i dyskusji



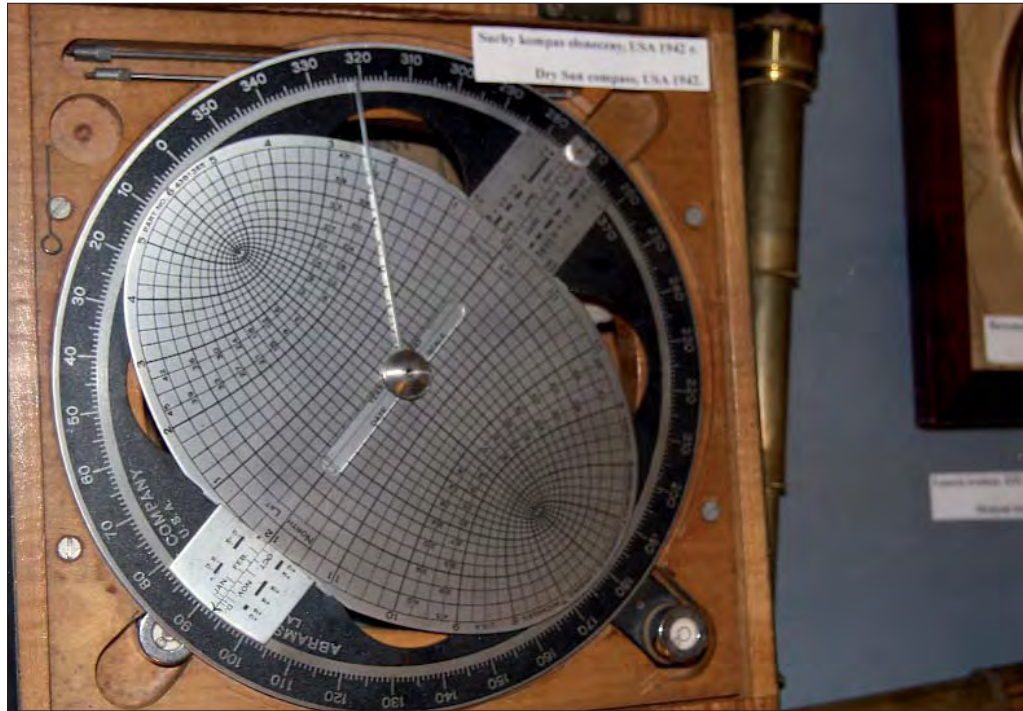
Koordinator WP4
Thomas Christensen
(drugi od lewej) i jego
asystenci z DaMSA

Morski powiew w Sejmie RP

Z inicjatywy minister Anny Wypych-Namietko Światowe Dni Morza 2009 uczczono wystawą marynistyczną w budynku Sejmu RP przy sali im. Kazimierza Pużaka.

Hol udekorowano obrazami o tematyce marynistycznej różnych twórców i w sześciu gablotach wystawiono stare instrumenty nawigacyjne oraz eksponaty islamskie z kolekcji niżej podpisanego.

Uwagę zwiedzających przykuwały piękne astrolabia – średniowieczne „komputery”, które na morzu służyły do mierzenia wysokości ciał niebieskich, a na lądzie do obserwacji astronomicznych, a nawet geodezyjnych. W krajach Islamu tymi przyrządami wyznaczano w meczetach kierunek na Mekkę, aby twarze modlących się muzułmanów zwrócone były podczas modlitw w stronę świętego miejsca. Astrolabia Islamu są wyjątkowo pięknie zdobione, a w Europie szczyt swojej świetności osiągnęły w Niderlandach Hiszpańskich – najslawniejsze wykonano w roku 1556 jako prezent ślubny dla Mary Tudor i Filipa II (oprócz pięknej geometrii pod zawieszem wygrawerowano na awersie herb królów katolickich, a na rewersie herb Tudorów). Jedno z tej prezentowanej kolekcji astrolabiów datowano na rok 1727, czyli na trzy lata przed opatentowaniem sekstantu. Z tych instrumentów wystawiono sekstant Knudsena, bardzo dobrze zachowany ze wszystkimi lunetkami, śrubokrętem zegarmistrzowskim i buteleczką na olej kostny do konserwacji. Budowa i zasada działania tego instru-



Suchy kompas słoneczny z 1941 r.



Karykatura rozbójnika Ali Baby

mentu jest przystępnie opisana w „Opowieściach nawigacyjnych” (do nabycia w holu akademii).

Uwagę zwracał także suchy kompas słoneczny, nawet dość nowoczesny, bo z 1941 roku, ale opracowany na pięknym geometrycznym diagramie kapitana Patricka Weira z XIX wieku.

Są tylko dwa takie przyrządy zarejestrowane w Polsce (przywieźli je członkowie służący pod komendą generała Szyszko-Bohusza w Afryce Północnej podczas II wojny światowej).

Na ekspozycji nie mogło zabraknąć białej broni – sztyletów islamskich oraz kordelasa pruskiego czy fajek, m.in. z kolekcji kapitana francuskiego transatlantyku „Normandie”. Jest wśród nich także figurka Napoleona po kampanii moskiewskiej wyrzeźbiona za cybuchem. Konsultacji merytorycznej zwiedzającym udzielała dr Małgorzata Rydlak z warszawskiego Muzeum Narodowego.

Po wystawie w sejmie kolekcja przywędrowała do holu szczecińskiej akademii (dzięki ważnemu ubezpieczeniu sponsorowanemu przez Związek Armatorów Polskich), by cieszyć przez trzy kolejne tygodnie oko wykładowców, studentów oraz licznych gości zwiedzających naszą uczelnię. W przyszłości zbiory znajdą swoje miejsce w planowanym Muzeum Morskim na Łasztowni.

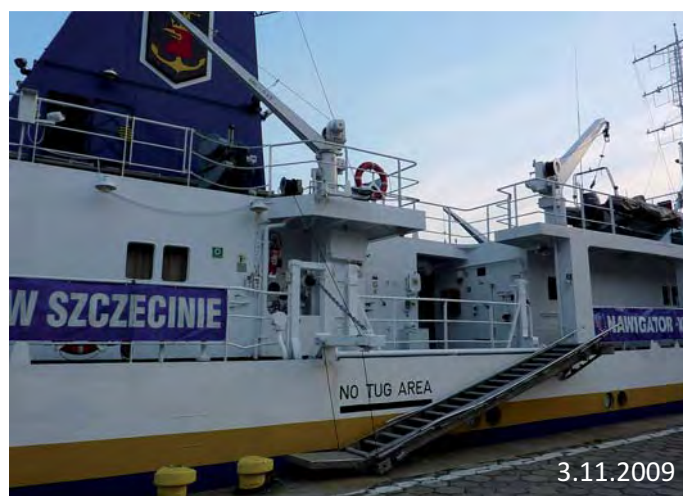
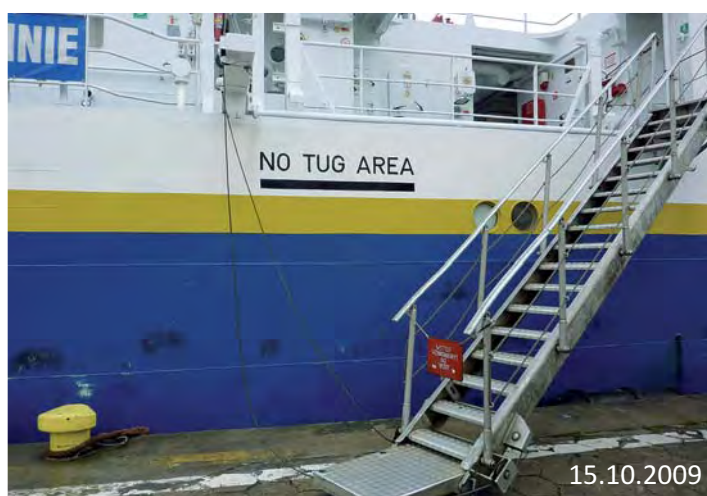
Józef Gawłowiec

Walka z wodą

Nie zapamiętalibyśmy 15 października 2009 r., gdyby nie tzw. cofka z Bałtyku. Sytuację zagrożenia powodziowego, która objęła północny region kraju, zanotowano również w województwie zachodniopomorskim na 5 stacjach wodowskazowych. Silny wiatr z kierunku północnego i północno-zachodniego pociągnął za sobą znaczny wzrost sta-

nu wody, której przybywało z każdą godziną o 1,5 cm (wg informacji z Urzędu Morskiego), powodując podtopienia torowisk, utrudniając komunikację po zalanych ulicach, często wręcz nieprzejezdnych, a także wyrządzając liczne szkody. Tego dnia na wodowskazie przy Moście Długim na 36 km Odry Zachodniej poziom wody wyniósł 631 cm. Warto wiedzieć, że

przy poziomie 580 cm ogłaszany jest stan alarmowy, a zgodnie z przepisami żeglugowymi przy poziomie 590 cm żegluga na drogach wodnych jest zabroniona. Zamieszczone zdjęcia ukazują sytuację z dnia, kiedy ogłoszono stan alarmowy (15.10.2009 r.) i dla porównania z 3 listopada 2009 r., gdy poziom wody był zdecydowanie niższy. **elle**



X Regaty Unity Line wystartują z Wałów Chrobrego

Udane IX Regaty Unity Line to znakomity początek organizacji kolejnych X Regat Unity Line. Rozpoczną się one w dniu 7 sierpnia 2010 roku o godzinie 16.00 na Wałach Chrobrego. Ta największa na polskim Bałtyku impreza żeglarska po raz pierwszy zostanie zaprezentowana szczecińskiej publiczności. A jest to impreza w pełni szczecińska – szczeciński Jacht Klub AZS i szczecińska firma żeglarska Unity Line to jej organizatorzy, a znaczna część zawodników to szczecińscy żeglarze.

Bezpośrednio po wyścigu na Wałach Chrobrego odbędzie się pokaz ogni sztucznych Pyromagic 2010 oraz występy zespołów muzycznych, więc atrakcji dla szczecinian i gości, którzy odwiedzą nasze miasto, nie zabraknie.

W dniach 13–15 sierpnia zaplanowane są tradycyjne wyścigi morskie regat na trasie Świnoujście – Kołobrzeg – Świnoujście. W dniu 14 sierpnia, podobnie jak w ubiegłych latach, odbędzie się wyścig na redzie portu w Kołobrzegu. Jest to znakomita okazja dla licznie przybyłych plażowiczów, aby zobaczyć z bliska regaty jachtów morskich, gdyż trasa wyścigu jest wytyczona w pobliżu brzegu.

Razem z jachtami popłyną dwie jednostki motorowe – statek szkolno-badawczy Akademii Morskiej w Szczecinie „Nawigator XXI” oraz jacht motorowy „Morski Patrol”. Udział „Nawigatora” świadczy o kontynuowaniu uczestnictwa uczelni w przedsięwzięciach żeglarskich. Działający w latach siedemdziesiątych i osiemdziesiątych Jacht Klub Wyższej Szkoły Morskiej był jednym z największych i najbardziej aktywnych klubów żeglarskich naszego województwa. Do dzisiaj kursy żeglarskie organizowane dla młodzieży szkolnej i akademickiej przez JK WSM sięgają do tych znakomitych wzorów. Wykładali najlepsi żeglarze z kpt. Kazimierzem „Kubą” Jaworskim, a udział około 150 osób to niespotykane obecnie tak liczne grono uczestników.

Bałtyckie Regaty Samotnych Żeglarzy o Puchar „Poloneza” gromadziły wspaniałych zawodników, startowali wszyscy znakomici żeglarze tamtych lat z Kubą Jaworskim, Jerzym Siudym, Henrykiem Jaskułą, Jerzym Madeją, Richardem Konkolskim, Jerzym Rakowiczem i Piotrem Bigajem na czele.

Regaty Unity Line nawiązują do tych wspaniałych tradycji Akademii Morskiej, gdyż startują w nich żeglarze samotni, w tym również kilku, którzy płynęli w Bałtyckich Regatach Samotnych Żeglarzy o Puchar „Poloneza” – Zdzisław Kowalski, Jerzy Karpiński, Jerzy Majszczyk, Michał Kęszycki.

Zaproszenia do udziału w tegorocznych regatach przyjęli m.in.: Joanna Pajkowska, Marta Sziłajtis-Obiegło, An-



FOT. JACEK BONECKI

drzej Armiński, Uwe Rottgering, Edward Zając, Krzysztof Krygier, Henryk Kałuża, Maciej Ziemba i Andrzej Kruszczyński. Pierwsze cztery jachty niemieckie już złożyły oficjalne zgłoszenia.

28 sierpnia na przystani Jacht Klubu AZS w Szczecinie, ul. Przestrzenna 9, nastąpi uroczyste zakończenie X regat. Jest to z roku na rok coraz większa impreza towarzyska integrująca żeglarzy polskich, niemieckich, duńskich i czeskich. Szczegółowe informacje znajdują się na stronie internetowej www.regatyunityline.pl. Polecam również filmy z IX Regat UL na youtube.

Piotr Stelmarczyk

Żeglarstwo regatowe -

Kim jesteśmy?

... Zapaleńcami, hobbystami. Pływamy dla frajdy, adrenaliny, możliwości sprawdzenia się wśród najlepszych żółtów na całym świecie. Staramy się to wykonywać jak najlepiej i chłonąć coraz więcej wiedzy dotyczącej ustawień jachtu, żagli, masztu, odpowiedniego rozłożenia masy na jachcie, taktyki regatowej i poznania danych akwenów, na których mamy okazję pływać. Załoga jest 3-osobowa, wystarczająca jak na tej klasy jacht i na to, by każdy z załogi miał pełne ręce roboty. Sternik skupia się na taktyce startowej, potem opracowuje strategię trasy, analizując warunki danego akwenu, obsługuje również grot (duży żagiel z tyłu) i manipuluje balastem na jachcie, jeden z załogantów prowadzi fok (mniejszy żagiel z przodu) oraz spinakera (jak niektórzy mówią – to ta bańka lub balon z przodu), trzeci z załogi jest od tzw. pralki i balastu. Czemu pralka? Bo ma za zadanie jak najszybciej postawić, czyli wciągnąć spinaker na 8-metrowy maszt i zrzucić go, jednocześnie stawiając lub zrzucając fok. Musi wykonać to tak szybko, jak obraca się bęben pralki, i ... pada z wycieńczenia.

Na czym pływamy

Nasza jednostka to Micro Crusier, a dokładniej Micro Jumper 550 Super. Micro jest to międzynarodowa klasa, która powstała w 1977 roku we Francji. Od 1999 roku rozgrywane są Mistrzostwa Świata, na naszym kontynencie Puchar Europy, a w Polsce Puchar Polski Klasy Micro i Międzynarodowe Mistrzostwa Polski. Jacht ma 5,5 m długości, 18,5 m² podstawowego ożaglowania (fok i grot) oraz jeszcze raz tyle (18,5 m²) spinakera. Na jachcie są 4 koje wykonane według ściśle określonych przepisów między-

narodowych. Jako że jest to jednostka regatowa, dużych luksusów tam nie ma. Najważniejsza jest masa łódki, która powinna być jak najniższa, ale nie mniejsza niż 560 kg w naszej dywizji Crusier. Dywizji jest kilka, w Polsce obowiązuje dywizja Racer i generalna, tzn. wszyscy są liczeni razem, dodatkowo istnieje możliwość startów Proto (prototypy). Nasza dywizja Crusier jest bardziej turystyczną wersją, co nie znaczy, że gorsza czy wolniejsza.

Jak wygląda weekend regat

Regaty rozgrywane są różnie, czasami trwają 2 dni (sobota i niedziela), czasami dłużej, zależy od rangi imprezy. W piątek kończymy pracę, wykłady i inne obowiązkowe zajęcia dnia codziennego, pakujemy żagle, narzędzia, prowiant, sprawdzamy samochód, który musi być odpowiednio mocny (wskazane 200 KM), by uciągnąć jednostonową lawetę, na której w łozu spoczywa jacht z masztem zamocowanym na stojakach. Zestaw samochodu z lawetą ma 12–13 metrów w zależności od umocowania masztu. Około godziny 17–18 docierają załoganci. Wszystko sprawdzone. Teraz w zależności od tego, gdzie rozgrywane są regaty, mamy przed sobą od 500 do nawet 1500 km. Lubimy jeździć nocą, bo można (nagając trochę przepisy) jechać szybko, nie ma już na drogach przypadkowych kierowców, są tylko zawodowcy w tirach i laweciarze.

Bez radia CB wyprzedzanie takim zaprzęgiem czasami jest wręcz niemożliwe. Samochód z jachtem na lawecie prezentuje się w trasie lepiej niż jeden luksusowy. Po drodze czasami „zgarniamy” inne załogi i jedziemy w konwoju. Jest bezpieczniej, ponadto każdy każdemu w razie czego pomoże. Choćby nie wiem co, możemy na siebie liczyć. Docieramy na miejsce w ró-



sposób na życie



Od lewej: spinaker, balast: Karol Krzyżanowski; sternik: Bartosz Piotrowski; szoty, spinaker: Adam Piotrowski



żnych porach nocnych, zdarza się, że na chwilę przed rozpoczęciem wyścigu. Jeździmy sami, nie chcąc wydawać dodatkowo pieniędzy na kierowcę. Po dotarciu do celu, jeśli tylko siły pozwolą, rozkładamy jacht, ale kiedy podróż da się nam we znaki, kładziemy się spać, choćby w samochodzie, namiocie czy wciskamy się na jacht stojący na lawecie, by złapać choć godzinę snu.

Sobota rano, dzień następny, a może ten sam. Szybkie taklowanie (przygotowanie) jachtu do regat. Zajmuje to 2–3 godziny, w trakcie śniadanie, zapisy do regat, sprawdzanie certyfikatów, jachtu, załogi, ubezpieczenia itp., ogólnie tzw. papierkologia. Każdą linkę, szekłę, stalówkę, żagle sprawdzamy za każdym razem osobiście, robimy to już odruchowo. Wychodząc na wodę, mamy checklistę, każdy pyta drugiego, czy zrobił to czy tamto. Wybija godzina 10:00 – uroczyste otwarcie regat, o 11:00 starty do pierwszych wyścigów. Do tego czasu trzeba naprawić wszystkie szkody z poprzednich regat, które z braku czasu w tygodniu nie miały szans być usunięte. Atmosfera na lądzie iście przyjacielska, każdy może liczyć na pomoc innej załogi. Kilkaset metrów od brzegu sytuacja ulega diametralnej zmianie: twój kolega jest teraz twoim przeciwnikiem i nie ma miejsca na sentymenty. Oczywiście, wszystko w duchu fair play. Regaty odbywają się w różnych warunkach pogodowych, my jesteśmy załogą silnowiatrową, a świadczy o tym nasza waga na balaście – przeszło 300 kg, ale przy słabych wiatrach też dajemy z siebie wszystko.

Liczba biegów jest zróżnicowana – od 3 do 10 na dzień (po 1–3 godz. jeden), nie zależy to zawsze od organizatorów, raczej od Neptuna, jaką pogodę na dany dzień wymyśli. Dla nas liczy się każda chwila spędzona na wodzie wśród przyjaciół, na jachcie. To jest to!

W sobotę kończymy biegi w godzinach 17–20. Po biegach czas na integrację z innymi załogami i „morskie opowieści”. Chociaż pływamy na śródlądziu, organizatorzy zawsze przewidują jakiś koncert szantowy, atrakcje, wycieczki, zwiedzania itp. Imprezy kończą się najczęściej w nocy, a niektórzy nawet ich nie kończą – prosto z nich wchodzą na jacht i ... na niedzielne wyścigi.

A to świąteczne ściganie to poważnie sprowadza się do pilnowania przeciwników, którzy są bezpośrednio za tobą w tabeli i gonienie tych, co są wyżej. Dla niektórych to formalność, inni już nie muszą nawet startować, o ile zgarną w sobotę komplet jedynek, a przewidziane są odrzutki (w zależności od liczby biegów odrzucane są 1–3 najgorsze rezultaty).

W niedzielę między godz. 15–17 zakończenie regat. Do tego czasu trzeba jacht spakować i ustawić na lawecie. Po tym pozostaje tylko odebranie pucharów, upominków, dyplomów. Pożegnanie ze znajomymi i pokonanie setek kilometrów powrotnej trasy. Meldujemy się w domach nad ranem. Chwila odpoczynku i do pracy lub na zajęcia. Znowu minął nasz niesamowity weekend i znowu wyczekujemy z niecierpliwością następnego.

Tak mniej więcej wygląda nasze zwykłe życie w sezonie regatowym.

Sezon 2009 zakończyły ostatnie regaty 12 grudnia, tzw. Regaty Barbórkowe. Była to ostatnia ogólnopolska impreza, po której jacht wstawiliśmy pod planckę. Będzie czekał na nowy sezon, który zacznie się już w maju. W sezonie 2009 zrobiliśmy ponad 20 tys. kilometrów, spaliliśmy ponad 4 tony paliwa, przepłynęliśmy setki kilometrów na wodzie.

.....
CIĄG DALSZY NA STR. 30



Nasze zdjęcia pojawiały się w lokalnych i w ogólnopolskich mediach (w gazetach i na stronach www). Akademia Morska odniosła sukces reklamowy. Wszędzie w Polsce spotykaliśmy się z miłym przyjęciem. Bardzo mało załóg ze Szczecina jeździ po Polsce. Być może innych odstrasza długie trasy do pokonania. Na każdych regatach spotykamy też studentów z naszej uczelni, obojętnie czy jesteśmy na Mazurach, Mazowszu czy w Wielkopolsce – tym właśnie wyróżnia się nasza akademia, że gromadzi ludzi z różnych regionów Polski.

Plany na sezon 2010

W zależności od zainteresowania sponsorów będziemy planować sezon. W ubiegłym roku nie udało nam się wyjechać do Moskwy na Mistrzostwa Świata, nie wystartowaliśmy też na Akademickich Mistrzostwach Polski w Wilkasach, a byłoby warto – ponad 90 jachtów na kresce startowej.

W 2010 roku organizatorem MŚ będzie Francja. Do pokonania przez nas kilometrówka podobna. Żeglarsstwo to elitarny dżentelmeński sport, który wymaga niestety dużych nakładów finansowych. Plany mamy ogromne – może zmiana jachtu, może prześiadka do innej klasy na większe jednostki. Na pewno nikt nie wybije nam z głowy żeglarsstwa, bo to nasz sposób na życie. Możemy je uprawiać, ponieważ mamy sponsorów, głównie to: Zakład Betoniarski „Kopiecki” Roberta Kopieckiego z Kleczewa i „Metkom” Marka Berlińskiego z Konina. Bez ich wsparcia nigdzie byśmy nie wyjechali. Im też najpiękniej dziękujemy.

Tekst: **Bartek Piotrowski**
Zdjęcia: **Joanna Świdorska**



Wyniki 2009

Międzynarodowe Mistrzostwa Polski Klasy Micro (BOATSHOW CUP 2009 – Giżycko – Puchar Polski Jachtów Kabinowych – Puchar Polski Klasy Micro)

1. Dywizja Crusier – 10 miejsce / 17 jachtów
2. Dywizja Generalna – 13 miejsce / 23 jachty

Długodystansowe Mistrzostwa Polski Jachtów Kabinowych (WŁOCLAWEK 2009 – Puchar Polski Jachtów Kabinowych – Puchar Polski Klasy Micro)

1. Dywizja Crusier – 10 miejsce / 17 jachtów
2. Dywizja Generalna – 11 miejsce / 19 jachtów

Puchar Polski Klasy Micro 2009

1. Dywizja Crusier – 12 miejsce / 26 jachtów
2. Dywizja Generalna – 15 miejsce / 35 jachtów

Puchar Polski Jachtów Kabinowych 2009

1. Klasyfikacja Generalna – 15 miejsce / 30 jachtów

Puchar Europy Klasy Micro 2009 (Le classement de l'Euro-Micro 2009)

1. Dywizja Crusier – 13 miejsce / 38 jachtów
2. Dywizja Generalna – 31 miejsce / 107 jachtów

Imprezy z cyklu Grand Prix Jezior Konińskich (Wielkopolska)

1. Otwarcie sezonu Konińskiego Okręgowego Związku Żeglarskiego – 2 miejsce (klasa T1)
2. Puchar Komandora Klubu Żeglarskiego Kopalni Konin – 1 miejsce (klasa T1)
3. Puchar Prezesa Elektrowni ZE PAK – 1 miejsce (klasa T1)
4. Mistrzostwa Konińskiego Okręgowego Związku Żeglarskiego (Puchar Prezydenta Miasta Konina) – 1 miejsce (klasa T1)
5. Zakończenie sezonu Konińskiego Okręgowego Związku Żeglarskiego – 1 miejsce (klasa T1)
6. Regaty Barbórkowe 2009

Puchar Grand Prix JK 2009 (Wielkopolska)

- Klasyfikacja klasy Turystyczna „1” – 2 miejsce

Nie bądź ambitny – bądź wytrwały!

*Aby piękny zahodować,
do tych zasad się stosować
z pełną musisz konsekwencją.
Jedz do syta tłuste dania
już od samiotkiego rana.
W obiad najedz się szczególnie,
to honoru ci nie ujmie.
Nie zapomnij o kolacji,
nawet nie wiem z jakiej racji!
Poleż zawsze po południu,
czy to w lato, czy też w grudniu.
Warzyw – włoskich wynalazków
nie jedz, by nie stracić blasku.
I omijaj też owoce,
bo niemodne w tej epoce.
Gdy tak życie posmakujesz,
wprawdzie zdrowie swe zmarnujesz,
lecz by jakoś to wyrównać
piękny brzuszec zahodujesz.*

Ważnym elementem ładnej sylwetki jest prawidłowa postawa ciała, a mięśnie brzucha w istotny sposób na nią wpływają. Są one antagonistami względem mięśni pleców działających w odcinku krzyżowo-lędźwiowym kręgosłupa. W przypadku zaniedbania brzusznych partii mięśni powstaje dysproporcja sił działających na kręgosłup w tym odcinku. Częściej wykorzystywane mięśnie pleców zaczynają przeważać. Zaniedbanie mięśni brzucha jest często pośrednią przyczyną bólów w okolicach krzyżowo-lędźwiowych związanych z przesunięciem dysku międzykręgowego bądź uciskiem na korzonki nerwowe.

Podjęcie ćwiczeń przywracających właściwy tonus mięśniom brzucha w większości przypadków powoduje z czasem ustąpienie powyższych dolegliwości. W tym aspekcie celowość ćwiczenia tych ważnych partii mięśniowych jest bezsporna.

Powracając do sylwetki, nie należy oczekiwać jej rychłej poprawy w wyniku stosowania jedynie ćwiczeń fizycznych. Pozbycie się nadmiaru tkanki tłuszczowej wymaga połączenia kilku elementów: właściwej diety,

ćwiczeń fizycznych i aktywności (spacery, rower, pływanie itp.). Niestety nie ma innej potwierdzonej naukowo recepty. Dlatego ja skupię się na ćwiczeniach, tzw. szóstka Weidera. Pozwolę sobie na poczynienie kilku wskazówek co do wykonywania tych ćwiczeń, ponieważ sam ćwiczę i zachęcam do tego studentów.

Po pierwsze: szóstka Weidera to bardzo rygorystyczny zestaw ćwiczeń. Nie każdy będzie w stanie sprostać jego zasadom z różnych względów. Ale przecież od razu nie musimy. Ćwiczenie z pierwszego dnia możemy robić tydzień, z czwartego dwa tygodnie, a cały cykl odbyć np. w 133 dni, a nie w 42 – i może to będzie lepsze.

Od pewnych jednak imponderabiliów odchodzić nie powinniśmy. Na pewno ćwiczyć należy systematycznie, czyli codziennie. Świat się nie zawali, jak jeden dzień wypadnie, ale dwa – to już powód do samokrytyki.

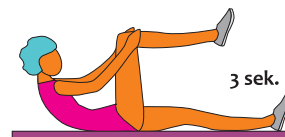
Ćwiczenia te – to ćwiczenia aerobiczne, czyli takie, przy wykonywaniu których ma miejsce znaczny wydatek energetyczny o charakterze tlenowym. Należy je wykonywać we właściwie dobranym do swoich możliwości rytmie. Wytrwałość na pewno zostanie wynagrodzona. A więc ćwiczmy systematycznie dla zdrowia!

Wojciech Jaśkiewicz

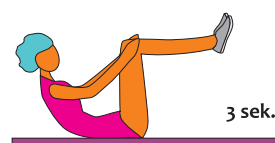
dzień	seria	powtórz.	dzień	seria	powtórz.	dzień	seria	powtórz.
1	1	6	15	3	12	29	3	18
2	2	6	16	3	12	30	3	18
3	2	6	17	3	12	31	3	20
4	3	6	18	3	12	32	3	20
5	3	6	19	3	14	33	3	20
6	3	6	20	3	14	34	3	20
7	3	8	21	3	14	35	3	22
8	3	8	22	3	14	36	3	22
9	3	8	23	3	16	37	3	22
10	3	8	24	3	16	38	3	22
11	3	10	25	3	16	39	3	24
12	3	10	26	3	16	40	3	24
13	3	10	27	3	18	41	3	24
14	3	10	28	3	18	42	3	24

Ćwiczenia aerobiczne: szóstka Weidera

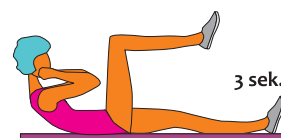
Wykonujemy je, leżąc na plecach



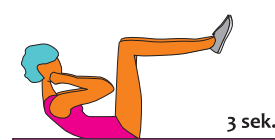
1 Leżymy na płaskim podłożu, ręce wzdłuż tułowia. Unosimy na zmianę jedną nogę, tak aby w kolanie i biodrze zachować kąt 90 stopni, jednocześnie unosząc barki, ale nie odrywając tułowia od podłoża. Wytrzymujemy w tej pozycji 3 sekundy, zachowując maksymalne napięcie mięśni. Możemy objąć dłońmi kolana, jednak ich nie przytrzymujemy!



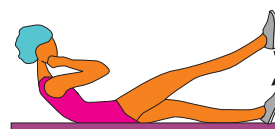
2 W tym ćwiczeniu unosimy jednocześnie obie nogi. Przytrzymujemy 3 sekundy.



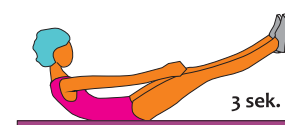
3 Ćwiczenie wykonujemy analogicznie do 1. z tym, że spleatamy ręce na karku.



4 Ćwiczenie wykonujemy analogicznie do 2. z tym, że spleatamy ręce na karku.



5 Unosimy część barkową tułowia i utrzymując napięcie mięśni brzucha, robimy „nożyce”. Ręce spleatamy na karku.



6 Unosimy jednocześnie część barkową tułowia i obie wyprostowane nogi. Wytrzymujemy 3 sekundy.

Projektowanie i eksploatacja terminali LNG w aspekcie bezpieczeństwa nawigacji

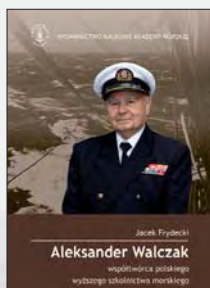
Pod redakcją Stanisława Gucmy
Wydanie I, format B5, s. 288
ISBN 978-83-89901-40-8



Publikacja jest efektem wieloletnich prac badawczych zespołu, których celem było zastosowanie metod inżynierii ruchu morskiego do opracowania metodyki lokalizacji terminalu LNG z uwzględnieniem teorii ryzyka nawigacyjnego i metod symulacyjnego określenia bezpieczeństwa na różnych akwenach manewrowych. Obejmuje również zagadnienia wyboru lokalizacji terminali LNG w rozpatrywanym rejonie, optymalizacji parametrów torów podejściowych i akwenów portowych terminali LNG, określenia parametrów projektowanych stanowisk przeładunkowych LNG w aspekcie bezpieczeństwa cumowania i postoiu gazowców. Zwraca uwagę na specjalistyczne systemy nawigacyjne stosowane w terminalach LNG. Zawiera w języku angielskim streszczenie i spis treści.

Aleksander Walczak – współtwórca polskiego wyższego szkolnictwa morskiego

Jacek Frydecki
Wydanie I, format B5, s. 68
ISBN 978-83-89901-43-9



Jest to zwięzła biografia Człowieka, którego wielkie zasługi w tworzeniu wyższego szkolnictwa morskiego w Szczecinie stawiają w rzędzie zarówno pionierów naszego miasta, jak i ambasadorów zachodniopomorskiego regionu w krajowym i europejskim wymiarze, pełniącego parokrotnie funkcję Rektora Akademii i mającego duży dorobek naukowy.

Katalogi wezbrań i obniżeń sztormowych poziomów morza oraz ekstremalne poziomy wód na polskim wybrzeżu

Bernard Wiśniewski, Tomasz Wolski
Wydanie I, format B5, s. 158
ISBN 978-83-89901-41-5

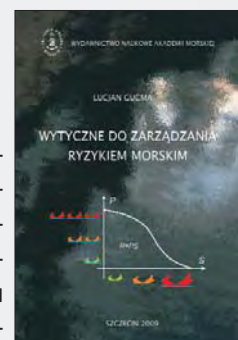


Autorzy analizują ekstremalne poziomy morza w pięciu wybranych stacjach polskiego wybrzeża: Świnoujście, Kołobrzeg, Ustka Władysławowo i Gdańsk oraz maksymalne i minimalne poziomy wody w czterech stacjach ujścia Odry: Gozdowice, Szczecin Most Długi, Szczecin Podjuchy i Trzebież. Mają nadzieję, że zebrane, uzupełnione i zweryfikowane hydrologiczne dane wejściowe, będące podstawą niniejszego opracowania, pozwolą dogodniej je

wykorzystać w dalszych pracach badawczych i naukowych oraz zastąpią czytelnikom uciążliwe i kosztowne poszukiwania rozproszonych danych w publikacjach i bazach danych. Dołączono w jęz. angielskim streszczenie, spis treści oraz tytuły tabel i rycin.

Wytyczne do zarządzania ryzykiem morskim

Lucjan Gucma
Wydanie I, format B5, s. 126
ISBN 978-83-89901-42-2



Książka jest jedną z pierwszych kompleksowych pozycji w literaturze polskiej poświęconej metodom zarządzania ryzykiem. Należą one do najistotniejszych, stosowanych w celu podnoszenia poziomu bezpieczeństwa systemów transportowych stworzonych przez człowieka. Skierowana jest do grona pracowników naukowych i studentów zainteresowanych tematyką bezpieczeństwa oraz pracowników firm zajmujących się analizowaniem ryzyka i projektujących systemy nim zarządzające.

Zeszyty Naukowe Akademii Morskiej w Szczecinie

Pod redakcją Zbigniewa Matuszaka
Format A4
ISSN 1733-8670



NR 17 (89) s. 98

Zbiór 17 artykułów obejmujących m.in.: przegląd stanowisk do testowania mechanicznych regulatorów prędkości obrotowej okrętowych i trakcyjnych silników spalinowych, prognoza dryfu uszkodzonych zbiorników, analiza zastosowania katalizatorów w aparaturze paliwowej silników z zapłonem samoczynnym, a także o kreowaniu wartości dodanej produktów mrożonych pochodzenia rybnego. Amatorów historycznych wątków dotyczących żeglugi morskiej z pewnością zainteresuje artykuł Grzegorza Ciechanowskiego pt. Morskie akcenty służby polskich żołnierzy w Egipcie pod błękitną flagą ONZ.

NR 18 (90) s. 136

20 artykułów autorstwa naukowców z Polski, Rosji, Niemiec i Finlandii składa się na wydanie tego numeru. Znajdziemy w nim zagadnienia dotyczące m.in. zarządzania gospodarką wód zęzowych na statkach, układów Common Rail w silnikach spalinowych, wad PKB będących wskaźnikiem oceny poziomu rozwoju gospodarczego czy perspektyw polskiej energetyki rozproszonej w świetle zasilania biogazem silników spalinowych.



Zdjęcia: Elwira Goryczko

3 Konkurs Fotograficzny

Biura Karier Akademii Morskiej w Szczecinie



temat:

Akademia Morska – nie tylko studia, nie tylko praca. Pasje w obiektywie.

termin nadsyłania zdjęć:

30 kwietnia 2010



**Ruszyła
kolejna edycja**

**konkursu fotograficznego
Biura Karier!**

**Zrób zdjęcie i wygraj
atrakcyjne nagrody!**

Tylko dla studentów AM!

Szczegóły i regulamin znajdziesz na stronie

www.biurokarier.am.szczecin.pl

Uroki zimy uchwycone przez Macieja Gucmę

