



„Szkolnictwo morskie w Szczecinie”

Aleksander Walczak

Szczecin, 2010



**INNOWACYJNA
GOSPODARKA**
NARODOWA STRATEGIA SPÓJNOŚCI

UNIA EUROPEJSKA
EUROPEJSKI FUNDUSZ
ROZWOJU REGIONALNEGO



SZKOLNICTWO MORSKIE W SZCZECINIE (Historia szkolenia kadr morskich w Szczecinie) (1947-2010)¹

Historia nie jest tylko retrospektywnym nawrotem do wydarzeń z minionych lat. Jest ona procesem otwartym na interpretacje zarówno przeszłości jak i skierowanych w przyszłość. Ze zbioru zdarzeń, odtwarzanych faktów, zjawisk można czerpać olbrzymi zasób wiedzy, tworzyć żywą naukę, a z refleksyjnych analiz wyciągnąć wnioski dla współczesności i na przyszłość.

Szczecin to miasto, z którym od 1947 r. związało się polskie szkolnictwo morskie przez przeniesienie Wydziału Nawigacyjnego PSM w Gdyni. Stał się dla słuchaczy Szkoły Morskiej małą Ojczyzną, miejscem życia i pracy dla trzech pokoleń marynarzy. Społeczność tego miasta była szczególną wspólnotą złożoną z mieszkańców przybyłych z różnych stron kraju i świata, charakteryzujących się doświadczeniami trudnych lat okupacyjnych, tułaczymi losami zesłań i przymusowych robót w Rzeszy czy uczestnictwem w walkach z okupantem na ziemi ojczystej lub poza krajem.

Pomysł zlokalizowania w Szczecinie szkoły kształcącej dla potrzeb gospodarki morskiej powstał już w roku 1945.

U podłoża tych zamiarów zbiegły się dwa uzasadnienia, pierwsze o charakterze politycznym, podkreślającym polskość Szczecina, drugie o cechach gospodarczych ukierunkowanych przez E. Kwiatkowskiego „wykorzystanie portu szczecińskiego,

¹ Porównań:

- a) Walczak A.: Szkolnictwo morskie w latach 1947-1997, Praca zbiorowa, Wyd. WSM Szczecin, 1997.
- b) Walczak A.: Zarys historii szkolnictwa morskiego w Szczecinie, Akademickie Aktualności Morskie NR 37, Szczecin 2004.
- c) Walczak A.: Rozważania nad minioną, obecną i przyszłościową rolą szkół morskich. materiały kongresowe STN, Szczecin 2006.

powiązanego z uregulowaną Odrą jako pierwszorzędny instrument doskonale na zachód wysunięty bastion naszej pracy na morzu².

Formalnie PSM w Szczecinie powołana została 1 stycznia 1947r., lecz po perturbacjach budowlano-adaptacyjnych gmachu przy al. Piastów inauguracja działalności dydaktycznej nastąpiła 5 listopada tegoż roku.

Do jej prowadzenia udało się pozyskać nieliczną lecz bardzo doświadczoną zawodową kadrę pedagogiczną w osobach kapitanów żeglugi wielkiej: jej dyrektora Konstantego Maciejewicza oraz Antoniego Ledóchowskiego, Romana Butkę, Bolesława Bąbczyńskiego i Józefa Giertowskiego, którzy przygotowali nie tylko bazę dydaktyczną, 10 gabinetów przedmiotowych, lecz zajęli się opracowaniem skryptów i książek oraz doskonaleniem programów nauczania. Do dyspozycji szkoły przydzielono statki żaglowe: „Dar Pomorza”, „Zew Morza”, „Janek Krasicki”, na których odbywano wstępne praktyki morskie uzupełniane na statkach PMH.

Działalność dydaktyczna oparta była na systemie przedwojennym szkolnictwa. Szczególną troskę o zachowanie tradycji kształcenia morskiego przejawiali doskonali pedagodzy z Tczewa, Gdyni, o wysokim morale i głębokiej wiedzy zawodowej. Efekt tego procesu został zweryfikowany podczas II wojny światowej w działaniach wojennych na statkach pod narodową banderą.

Niestety - zakłócony on był permanentnymi zmianami strukturalnymi szkoły od jej podporządkowania Państwowemu Centrum Wychowania Morskiego w Gdyni aż do utworzenia Nawigacyjnego Technikum Morskiego, dostosowanego do ogólnych zasad szkolnictwa zawodowego kraju. Nie uwzględniał on specyfiki morskiej, co wpłynęło niekorzystnie na jakość szkolonych kadr. Ponad to do programów wprowadzono ideologiczne przedmioty, w których treściach dominował element zaostrej walki klasowej, wzbudzający w społeczności szkoły atmosferę podejrzliwości, nieufności i zagrożeń. Niechętny stosunek do kadry nauczycielskiej przedwojennych specjalistów morskich wyrażał się ich ustawicznymi ocenami politycznymi, dogmatycznym osądem, określanym wrogością do nowej rzeczywistości. Ta nieprzychylna atmosfera i wręcz szykany zmusiły do odejścia Konstantego Maciejewicza, a Antoniego Ledóchowskiego przeniesiono na emeryturę. Podjęto także restrykcyjne postanowienia wobec szkoły i wielu absolwentów odbierając im prawo pływania³.

² Por. E. Kwiatkowski „Pismo o Rzeczpospolitej Morskiej”, wyd. Glob Szczecin 1985r. s.223 i 224.

³ Por. R. Techman., Pierwsze szkoły morskie, Szkolnictwo morskie Szczecina w latach 1947-1992, wyd. WSM, Szczecin 1997r. s.28

Zarządzeniem Ministra Żeglugi z dnia 18 lipca 1953r. postawiono Nawigacyjne Technikum Morskie w Szczecinie w stan likwidacji, motywując reorganizację szkolnictwa morskiego oraz względami oszczędnościowymi. W rzeczywistości były to względy polityczne, posądzenia o niewłaściwą postawę ideową kadry nauczycielskiej, która jakoby stworzyła warunki sprzyjające obniżeniu dyscypliny, wyników nauczania i wychowania⁴.

W ciągu 6 lat działalności PSM i Technikum Morskiego wypromowano 492 absolwentów, cenionych specjalistów, dowódców statków handlowych. Z grona ich wywodziło się wielu kapitanów, 2 ministrów resortu żeglugi: (R. Pospieszyński, R. Pietraszek), 2 rektorów (Eugeniusz Daszkowski i Władysław Rymarz) wielu naukowców i wykładowców, dyrektorów przedsiębiorstw i urzędów oraz pierwsza w Polsce kobieta kapitan Danuta Kobylińska – Walas. Decyzja ta na wiele lat przerwała ciągłość szkolenia i dopływu kadr, utrudniła rozwój armatorów żeglugowych regionu zachodniopomorskiego.

Szczególnie dało to znać w latach odwilży, gdy nastąpił dynamiczny rozwój przedsiębiorstw rybackich i floty dalekomorskiej oraz handlowej, powstania funduszu antyczarterowego, który umożliwił zakup kilkudziesięciu jednostek typu „Empire” i „Liberty”. Sytuacja ta z powodu braku kadr zmusiła do reaktywowania szkolnictwa morskiego w Szczecinie. Pierwsza powstała w roku 1962 Państwowa Szkoła Rybołówstwa Morskiego, która początkowo miała dualistyczną strukturę organizacyjną, tzn. kształcąca słuchaczy po maturze i po 9 klasach, którą zaniechano po 1967r. Szkoła ta prowadziła dwa wydziały, Nawigacyjno-Połowowy i Obsługi Maszyn Statków Rybackich w skrócie zwanym Mechanicznym. Przez pierwszy rok jej działalności dyrektorem był mgr Jerzy Poradowski, który po roku odszedł do innej pracy. Jego obowiązki przejął mgr Zbigniew Piętniewicz, dotychczasowy zastępca, a nowymi zastępcami zostali absolwenci szczecińskiej PSM kapitanowie E. Daszkowski i K. Panowicz.

Wydziałem Nawigacyjno-Połowowym kierowali kolejno kapitanowie:

K. Panowicz, A. Walczak a Wydziałem Obsługi maszyn okrętowych inżynierowie J. Karas i J. Stybel. Szkoła posiadała wykwalifikowaną kadrę dydaktyczną, wielu ze stopniami naukowymi (dr inż. I. Dunin-Kwinta, dr T. Pilawski) oraz z najwyższymi dyplomami zawodowymi kapitanowie Z. Chynowski, A. Huza, R. Kokot, L. Kromer z seniorem pedagogów morskich kpt. ż.w. A. Ledóchowskim na czele. Utworzono wiele gabinetów dydaktycznych, zabezpieczających proces nauczania, które były wspierane przez dwa szkolne statki: rybacki s/t „Łużyca” oraz instrumentalny m/s „Azymut”. Była to dobra szkoła

⁴ R. Techman, tamże s.30

zawodowa realizujące nowoczesne na owe czasy programy teoretyczny i praktyczny. W trakcie jej samodzielnego działania wypromowała 232 absolwentów, których zatrudniły potrzebujące kadr oficerskich przedsiębiorstwa rybackie Pomorza Zachodniego.

Rok potem (w 1963) – powołano drugą resortową szkołę: Państwową Szkołę Morską, kształcąca kadry oficerskie dla floty handlowej. Cykl kształcenia trwał 3 lata, kandydatów przyjętych drogą konkursu po maturze. Struktura organizacyjna była podobna do PSM, z dwoma wydziałami: nawigacyjnym i mechanicznym. Semestralny układ roku szkolnego oraz zajęcia prowadzone w formie wykładów i ćwiczeń w pracowniach i laboratoriach, zachowywały cechy uczelni wyższej. Szkoła oprócz dobrej bazy edukacyjnej i pracowni przedmiotowych, dysponowała własnym statkiem m/s „Nawigator” oraz trzema przygotowanymi do szkolenia praktycznego statkami PŻM – m/s „Chemik”, m/s „Hutnik”, m/s „Transportowiec”⁵.

Dyrektorem reaktywowanej szkoły był absolwent PSM kpt. ż.w. Zbigniew Szymański. Kadre wykładowców przedmiotów zawodowych Wydziału Nawigacyjnego stanowili także absolwenci szczecińskiej PSM kapitanowie: Zbigniew Bargielski, Andrzej Huza, Jan Prüffer, Leszek Jasiński, Stanisław Gontarczyk, Jerzy Kittel, a Wydziału Mechanicznego inżynierowie Politechniki Szczecińskiej.

Dynamiczny rozwój floty handlowej i rybackiej, postęp techniczny w konstrukcjach okrętowych, specjalizacji i wyposażeniu oraz eksploatacji statków wymagał zmian w sposobie i intensywności kształcenia kadr morskich, czego dowodem było uruchomienie w 1961r. studiów zaocznych.

Już w połowie lat 60-tych wzrastała tendencja powołania WSM na bazie istniejących PSRM i PSM. Podstawowym argumentem wynikającym z przedstawionych zmian w okrętownictwie i żegludze światowej była konieczność:

- podjęcia edukacji na wyższym poziomie teoretycznym oraz wprowadzeniu wielu nowych przedmiotów,
- nieracjonalne utrzymywanie dwu równoległych szkół posiadających podobną materialną bazę kształceniową i identyczne wydziały zlokalizowane w tym samym gmachu.

Ponad to 3-letni cykl kształcenia bez uzyskania tytułu inżyniera, w przeciwieństwie do innych uczelni technicznych zniechęcał wielu kandydatów do wstąpienia do PSRM i PSM. Powołanie wyższych uczelni morskich wymagało czasu. Wstępnym działaniem było

⁵ Por St. Kuzmider, Szkolnictwo morskie Szczecina, tamże s.103

połączenie obu istniejących szkół w jedną pomaturalną szkołę morską, które nastąpiło w roku 1967. Nowa PSM posiadała 3 wydziały: Mechaniczny, Nawigacyjny, Nawigacyjno-Półowowy, których kierownikami byli odpowiednio mgr inż. Stanisław Kuszmider oraz kapitanowie A. Huza i A. Walczak. Zaledwie rok po fuzji Rozporządzeniem Rady Ministrów w roku 1968 powołano WSM w Szczecinie, która swoją działalność rozpoczęła inauguracją roku akademickiego 1969/70, na dwu wydziałach: mechanicznym i nawigacyjnym⁶.

Okres 1969-2010 charakteryzował się trzykrotnym przeobrażeniem organizacyjno-strukturalnym, wyróżniających się:

- kształceniem do roku 1974 na poziomie inżynierskim,
- w latach 1974-1989 prowadzono jednolite studia magisterskie,
- od roku 1989 studia dwustopniowe, pierwsze 4-letnie inżynierskie i drugie 5 ½ letnie studia magisterskie. W zależności od etapu działalności uczelni także jej wewnętrzna struktura organizacyjna wydziałów uległa pewnym zmianom, na początek z utworzonych zespołów przedmiotowych na system instytutowy z podziałem na zakłady.

Także władze uczelni do roku 1981 były mianowane, a od tej daty zgodnie z nową ustawą o szkolnictwie wyższym wybierane przez elektorów lub senaty na okres trzyletniej kadencji. Pierwszym mianowanym rektorem został doc. dr Zdzisław Łaski, który sprawował kierownictwo uczelnią do roku 1972. Od tego czasu po dwie kadencje stanowisko to sprawowali kapitanowie: doc. mgr E. Daszkowski i prof. dr kpt. ż. w. A. Walczak a od roku 1984 do 1990 na trzyletnie kadencje stanowisko rektorskie powierzono prof. dr hab. inż. S. Hulanickiemu i prof. dr inż. kpt. ż. w. I. Jagniszczakowi. Po nich na następne dwie kadencje kierownictwo uczelni przejął prof. dr kpt. ż. w. A. Walczak, by w roku 1996 zdać je prof. dr hab. inż. kpt. ż. w. S. Gucmie. Po 6 latach sprawowania władzy rektorskiej przekazał on to stanowisko na podobny okres prof. dr hab. inż. Bolesławowi Kuźniewskiemu. W czasie jego pierwszej kadencji w roku 2004 uczelnia uzyskała status Akademii Morskiej. W roku 2008 ponownie rektorem uczelni został prof. dr hab. inż. kpt. ż. w. S. Gucma.

Zadania WSM w Szczecinie na podstawowych kierunkach studiów nie uległy zasadniczej zmianie. Podobnie jak w ubiegłych latach ważne było przygotowanie wysoko kwalifikowanych kadr oficerskich dla floty handlowej i rybackiej, specjalistów do eksploatacyjnych służb armatorskich i portowych, w tym w tym satelickich przedsiębiorstw usługowych.

⁶ A. Walczak, Zarys historii szkolnictwa morskiego w Szczecinie, tamże s.21

Od roku 2002 w szczecińskiej uczelni morskiej są trzy wydziały, w tym dwa pierwsze z prawem doktoryzowania:

- mechaniczny prowadzi kształcenie na kierunku Mechanika i Budowa Maszyn w 6 specjalnościach,
- nawigacyjny na kierunku Nawigacja w 6 specjalnościach,
- nowopowstały w roku 2002 Wydział Inżynieryjno-Ekonomiczny kształcący na kierunku Zarządzanie i Inżynieria Produkcji oraz kierunku Transport, utrzymywane są po 3 specjalności na każdym z nich.

Od tego czasu nastąpiło znaczne rozszerzenie prowadzonych kierunków i specjalności, dostosowując do naszej cywilizacji, potrzeb społeczeństwa informatycznego. Na Wydziale Nawigacyjnym doszły trzy kierunki: Informatyka, Transport i Geodezja i Kartografia, a na Wydziale Mechanicznym: Mechatronika.

W systemie szkolnictwa morskiego w Szczecinie zawsze ważną rolę odgrywały praktyki morskie i lądowe, które obecnie stanowią wymóg obligatoryjny wynikający z międzynarodowej Konwencji STCW – 78/95 i krajowych standardów nauczania. W latach 1947-59 – realizacje praktyk morskich obok floty armatorów zabezpieczały 3 wspomniane jednostki żaglowe, natomiast w latach 1974-84 – 5 statków szkolnych, mogących jednorazowo przyjąć 270 studentów⁷.

Z upływem lat liczba jednostek szkolnych malała tak, że obecnie główny ciężar szkolenia praktycznego spoczywa na statkach krajowych i obcych armatorów oraz statku szkolnym m/s „Nawigator XXI”. Praktyki lądowe odbywały się w warsztatach szkolnych, stoczniach, zakładach produkcyjnych i usługowych oraz w portach.

Nabór kandydatów na studia przebiegał na różnych zasadach, od egzaminów konkursowych po kryteria oceny świadectw. Ilość chętnych maleje. Od początku istnienia szkół morskich w Szczecinie liczba kandydatów na jedno miejsce powoli spada, dokonując dwukrotnego naboru. Jest to tendencja ogólnopolska, wynikająca z wielu przyczyn, przede wszystkim demograficznych i rozwoju szkolnictwa niepublicznego. W tym miejscu należy wspomnieć i szczególnie podkreślić rolę i znaczenie Liceum Morskiego w Szczecinie, które przygotowały wartościowych kandydatów do naszej uczelni.

⁷ m/s „Kapitan Ledóchowski”, m/t „Rybak Morski”, m/s „Azymut”, m/s „Nawigator”, m/t „Łużyca”

W powołanym w 1973 roku LM ustalono, że najlepszym rozwiązaniem jest kształcenie uczniów do zawodu o dwu specjalnościach marynarza – motorysty, spełniając zarówno zawodowe wymagania IMO jak i przyswajania wiedzy ogólnej niezbędnej do uzyskania świadectwa dojrzałości⁸. Na szkołę przeznaczono statek s/s „Kaszuby”, zmieniając jego nazwę na s/s „Kapitan K. Maciejewicz”, który przysposobiono do zamieszkania i kształcenia 247 uczniów. Miejscem stałego postoju było nabrzeże przy Wałach Chrobrego.

Szkoła utrzymywana była przez PŻM. Pierwszym dyrektorem został zasłużony kapitan i były kierownik Wydziału Nawigacyjnego PSM w Szczecinie Andrzej Huza. Należy także podkreślić dużą zasługę w organizację LM kpt. ż.w. Zbigniewa Szymańskiego, który nadał kierunek, utwierdził morski charakter tej szkoły w programach i metodach wychowawczych młodzieży. Wpływał on na dobór kadry kierowniczej od początku do końca istnienia proponując na dyrektora LM wspomnianego kpt. ż.w. A. Huzę (1973-1977), a później na jego następców kapitanów Zbigniewa Bargielskiego (1977-1979), Jana Prüffera (1979-1982) oraz starszego oficera mechanika Jerzego Winkiela (1979-1985). To była dobra szkoła oparta o zdrowe zasady pedagogiczne oraz wnosząca atmosferę rozbudzającą w młodzieży zamiłowania do zawodu oraz zainteresowań i hobby tak przydatnych w pracy i życiu na statkach. Cechowała ją tradycja, świadoma dyscyplina a przede wszystkim wysoki poziom wiedzy i sprawności zawodowych nabywanych w czasie praktyk na trzech statkach eksploatacyjno-szkolnych PŻM, które służyły poprzednio PSM w Szczecinie.

W roku 1982 LM przeniesiono do Polic, gdzie do końca jego istnienia kontynuowano naukę. W dwunastoletniej działalności LM 1973-1985 ukończyło 678 absolwentów, w tym 52 w trybie zaocznym⁹.

W tym czasie kierowanie poszczególnymi wydziałami szczecińskiej uczelni morskiej w układzie chronologicznym powierzono:

1. Wydziałem Mechanicznym docentom: J. Mierzejewskiemu, A. Stępnikowi, J. Kirkiewiczowi, A. Wiewiórze, T. Zapaśnikowi, D. Sewerynowi oraz doktorom: B. Nienartowiczowi, A. Stefanowskiemu a w ostatnich kadencjach profesorom: J. Grabianowi i C. Behrentowi.
2. Wydziałem Nawigacyjnym: docentom i kapitanom: A. Walczakowi, J. Prüfferowi, A. Jaśkiewiczowi, St. Gućmie, A. Wolskiemu i Z. Ferlasowi oraz prof. dr hab. inż. B. Wiśniewskiemu, prof. dr hab. inż. St. Trzeciakowi, oraz prof. dr inż. kpt. ż.w. J. Hajdukowi.

⁸ B. Kowalski, Na lądzie i na morzu, liceum Morskie w Szczecinie i Policach, Wyd. PPH Zapol, Szczecin 2003

⁹ B. Kowalski tamże s. 32

3. Wydziałem Inżynieryjno-Ekonomicznym Transportu od początku przez dwie kadencje kierował prof. dr hab. inż. K. Chwesiuk, by w roku 2008 przekazać wydział prof. dr hab. inż. Zofii Józwiak.

Szczególne miejsce w realizacji funkcji dydaktycznej uczelni zajmuje Studium Doskonalenia Kadr Oficerskich (SDKO) i Ośrodek Szkoleniowy Ratownictwa Morskiego (OSRM), podnoszące kwalifikacje załóg pływających oraz obowiązkowe ćwiczenia objęte wymaganiami STCW – 78/95¹⁰.

SDKO kształci na dwu rodzajach kursów kwalifikacyjnych związanych ze zdobywaniem wyższych stopni oficerskich oraz specjalistycznych, dotyczących korzystania z nowoczesnych urządzeń okrętowych oraz form i metod zarządzania statkiem.

OSRM prowadzi szkolenia z zakresu dotyczącego stanów zagrożeń i bezpieczeństwa pracy, opieki medycznej i przetrwania jak i również specjalistycznych załóg na pewnych typach statków (chemikaliowce, gazowce, ro-ro, itp.).

O zakresie szkolenia kursowego niech świadczy statystyka: w SDKO od 1969 ukończyło kursy 26 113 oficerów (w tym na poziomie kierowania 6 496 osób) a OSRM przeszkolił ponad 125 000 marynarzy (125 628 osób)¹¹.

Kompetencje zawodowe ludzi morza to nie tylko wiedza i umiejętności, ale także świadomość konieczności określonych działań oraz odpowiedzialności za podjęte decyzje. Życiu i pracy na statkach towarzyszy poważny wysiłek umysłowy, fizyczny i psychiczny. Wynika to ze złożoności problemów pracy zawodowej wypełnianej w warunkach i sytuacjach morskich, trudnych do przewidzenia często niepowtarzalnych. Od przygotowania oficerskich kadr okrętowych zależy poziom eksploatacji jednostek morskich, bezpieczeństwo załogi, statku i ładunku.

Charakter uczelni i jej specjalizacja określa kierunek badań naukowych. Wydział Nawigacyjny koncentruje głównie badania naukowe na problemach bezpieczeństwa załogi i inżynierii ruchu morskiego (w tym system nadzoru i regulacji ruchu VTS), oraz technicznej eksploatacji statków transportowych i rybackich, monitoringu ekologicznego morza i metod sztucznej inteligencji w nawigacji morskiej.

Wydział Mechaniczny – na zagadnieniach diagnostyki i remontach maszyn, technicznej eksploatacji siłowni okrętowych, energetyce i automatyzacji urządzeń i systemów statku. Ponadto prowadzi prace badawcze w zakresie mikrofalowej diagnostyki plazmy i bierze udział w programie Euratom, badań nad fuzją jądrową jako źródłem energii.

¹⁰ A. Walczak, tamże s. 22

¹¹ Dane z dnia 31.12.2009r.

Wydział Inżynieryjno-Ekonomiczny Transportu koncentruje się na eksploatacji portów i floty morskiej i śródlądowej, logistyce i zarządzaniu w europejskim systemie transportowym, jakością produkcji i transportem zintegrowanym oraz zarządzaniem systemami transportu i ochrony w produkcji i transporcie.

Akademia Morska w Szczecinie współpracuje z 108 instytucjami zagranicznymi i 25 krajowymi w ramach wykonywanych projektów naukowych i zawartych umów.

W latach 1971-2010 wykonano 1702 prac naukowo-badawczych na zlecenie armatorów żeglugowych i rybackich, ministerstw, instytucji prywatnych i urzędowych oraz przedsiębiorstw gospodarki morskiej.

Kadra naukowo-dydaktyczna uczelni liczy 249 osób w tym 53 profesorów i 86 doktorów. Więcej niż co drugi pracownik dydaktyczny posiada stopień naukowy doktora lub doktora habilitowanego, a co trzeci dyplom morski w tym 45 najwyższe patenty zawodowe.

Do światowego poziomu wzrosła baza materialna uczelni i wyposażenie dydaktyczno-naukowe. Już w pierwszych latach powstania uczelni morskiej pozyskano budynek dla działalności Instytutu Podstawowych Nauk Technicznych. W latach 1972-1996 utworzono kampus akademicki. Zbudowano dwa akademiki z nowoczesnym wyposażeniem internetowym dla 1200 studentów, stołówkę, basen pływacki, sześciokondygnacyjny blok Biblioteki Głównej i Wydziału Inżynieryjno-Ekonomicznego Transportu.

Zbudowano od podstaw OSRM, który jest największym i najlepiej wyposażonym ośrodkiem tego typu w Polsce oraz utworzono zamiejscowy Ośrodek Pracy Twórczej w Świnoujściu. Z opuszczonych koszar wojsk radzieckich pozyskano budynek dla Studium Wojskowego. Ukończono budowę szkolnego statku „Nawigator XXI” będącego nowoczesną jednostką, która spełnia dwie funkcje: dydaktyczną i badawczą, prowadząc szeroko pojęte badania środowiska morskiego, w zakresie hydrografii, hydrologii, geologii podmorskiej, poszukiwań i inwentaryzacji obiektów podwodnych oraz tworzenia baz danych. Ponad to Akademia dysponuje obecnie 182 pomieszczeniami dydaktyczno-naukowymi w postaci: 125 pracowni i laboratoriów (w tym 18 najnowocześniejszych symulatorów), 57 salami wykładowymi, audytoryjnymi, seminaryjnymi i innymi obiektami dydaktycznymi. W chwili obecnej Akademia Morska w Szczecinie kształci 3234 studentów, w tym na studiach stacjonarnych 2115 a niestacjonarnych 1119¹², których wspiera Biblioteka Główna, w pełni skomputeryzowana z łączami internetowymi. W swej strukturze posiada ona Ośrodek

¹² Stan na 30.12.2009 r.

Informacji Naukowo- Techniczno-Ekonomicznej pozwalający na szybki dostęp do źródeł literaturowych krajowej i światowej informacji naukowej.

Uzupełniającą instytucją kształcenia kadr oficerskich oraz kadr morskich w Szczecinie jest Policealna Szkoła Morska, która rozpoczęła swą działalność w 2004 roku. Dotychczas wypromowała 15 absolwentów a bieżąco kształci około 80 słuchaczy w specjalności nawigacyjnej i mechanicznej, przy udziale kadry i bazy dydaktycznej Akademii Morskiej w Szczecinie.

Ten krótki zarys historii szkolnictwa morskiego w Szczecinie przybliży nam była i dzisiejszą jej działalność edukacyjną, która z Technikum Morskiego przez pomaturalną Rybacką i Państwową Szkołę Morską oraz Wyższą Szkołę Morską, rozwinęła się do poziomu Akademii Morskiej. Jednocześnie ukazuje ona korzenie naszej tradycji w tym mieście, przedstawia wysiłek pokoleń i prace obecnej kadry. Efektem jej działalności jest wykształcenie ponad 8888 absolwentów¹³, których wysłano w świat na statki, do portów i przedsiębiorstw oraz instytucji gospodarki morskiej a ich losy obserwuje Biuro Karier Akademii.

W powojennych losach tej uczelni bywały różne chwile, związane ze skomplikowaną historią miasta, w którym zasiano wątpliwości przynależności do Polski. Żyliśmy długo w stanie tymczasowości. W okresie minionych lat szkolnictwa morskiego w Szczecinie przeżywalismy podobne chwile, trzykrotnych zamiarów likwidacji uczelni i innych zagrożeń. Niebezpieczeństwa te odparto w atmosferze zwartości jedną myślą i czynem ludzi ją stanowiących. Tak, że gdy przyszła chwila transformacji ustrojowej uczelnia była przygotowana do jej przyjęcia jak i wejścia w XXI wiek.

Pracownicy Akademii mają świadomość, że nie można ograniczać tempa rozwoju. Należy dotrzymać kroku zachodzącym zmianom nowej cywilizacji, bacznie obserwować przeobrażenia otaczającej nas rzeczywistości, zwłaszcza w światowym transporcie morskim. Doceniono wejście do UE i działalność w Europejskiej Przestrzeni Edukacyjnej, gdzie wiedza jest najcenniejszym towarem, a zatrudnienie naszych absolwentów dokonywane jest na światowym rynku pracy.

Wymaga to określenia własnej wizji przyszłości. Posiadając własną kadrę naukowo-dydaktyczną, należyte zaplecze kadrowo-laboratoryjne, własny statek, wypracowaną dobrą opinię o naszych absolwentach oraz trwające zainteresowanie polskiej młodzieży zawodami morskimi, pamiętano, aby działalność naukowo-dydaktyczną akademii wpisać w strategię

¹³ Dane z dnia 31.12.2009r.

gospodarki morskiej na potrzeby nie tylko krajowe, ale globalne a przede wszystkim UE. Sprzyja temu deficyt kadr morskich na światowym rynku pracy, istniejące tendencje rozwoju żeglugi bliskiego zasięgu, uruchomienie autostrad morskich i przemieszczenie masy towarowej z transportu lądowego na morski i śródlądowy, a także brak zainteresowania młodzieży UE zawodami morskimi. Uznano, aby preferować te kierunki kształcenia, które gwarantują zatrudnienie i stabilność rynku pracy. Uwzględnia się także obserwowane zagrożenia wewnętrzne i zewnętrzne, sytuację demograficzną kraju oraz poziom bezrobocia, migrację milionów młodych ludzi na zachód, niską świadomość społeczną o gospodarce morskiej oraz wzrastającą konkurencyjność na światowym rynku żeglugowym, spowodowaną ekspansją krajów Europy Środkowowschodniej i Dalekiego Wschodu¹⁴.

Nowa cywilizacja rodzi także zapotrzebowanie na nowy typ relacji społecznych, wskazując na konieczność zmian w formach edukacji także morskiej. Uwidacznia się to w ustaleniach, w międzynarodowych dokumentach IMO Konwencji STCW – 78/95, Deklaracji Bolońskiej jak również w krajowych dokumentach dotyczących kształcenia.

Wszystkie one kierują uwagę na jakość kształcenia, na kompetencje zawodowe absolwentów dając dużą dowolność uczelniom w tworzeniu struktury organizacyjnej i systemu programowego i prowadzącej do doskonalszych efektów nauczania.

Przy poszukiwaniu korzystnych zmian w uczelni nie zapomina się o człowieku. Wiąże się to przede wszystkim z upodmiotowieniem procesu edukacyjnego. Stworzeniem warunków i sposobów kształcenia sprzyjających wyborom według zainteresowań, zamiłowań i uzdolnień osób. Pamiętano, aby w nowym modelu uwzględnić otrzymanie przez naszych absolwentów podstaw do startu życiowego w nadchodzących, odmiennych warunkach społecznych, dać szanse wejścia na ścieżkę karier zawodowych, zaoferować przydatną wiedzę także w przyszłości umożliwić spełnianie ich oczekiwań i pragnień.

Są to działania ani łatwe ani proste. Należy wierzyć, że szkolnictwo morskie w Szczecinie stawi czoła tym wyzwaniom. Wykształci ludzi myślących, twórczych i odważnych, przygotowywanych do podjęcia każdej zawodowej i społecznej roli w różnych sytuacjach i zmieniających się cywilizacyjnych warunkach współczesnego świata.

¹⁴ A. Walczak, strategia rozwoju kształcenia morskiego, Wyd. AM Szczecin 2005r s.84

