

Akademickie aktualnościMorskie



SZANOWNI CZYTELNICY

Jubileusz – one zawsze skłaniają do refleksji. Trzeba zauważyć, że ten rok 2018 był szczególny. Świętowaliśmy setną rocznicę odzyskania niepodległości przez Polskę. Nasza Akademia z tej okazji zorganizowała: regaty wioślarskie, turniej strzelecki oraz odbyła wizytę na pokładzie Daru Młodzieży w Jakarcie, jednym z portów Rejsu Niepodległości, co odnotowaliśmy w jubileuszowym 100 numerze AAM. W tym miejscu gratulujemy dr. inż. kpt. ż.w. Arkadiuszowi Tomczakowi objęcia stanowiska Prorektora ds. Morskich, życząc sukcesów w pracy na rzecz Akademii.

Ponadto Czytelnicy będą mogli prześledzić, czym żyła społeczność uczelni w ostatnim czasie. Władze Akademii podpisały porozumienie o dofinansowaniu budowy Centrum Eksploatacji Obiektów Pływających. Otrzymano środki na realizację projektu MORGAV – opracowanie technologii pozyskiwania i eksploracji danych grawimetrycznych – we współpracy z Politechniką Gdańską. Trwa wdrażanie systemu RIS, będącego narzędziem organizacji i zarządzania transportem na śródlądowych drogach wodnych. Prężnie działające Koło Naukowe METIRI pod kierunkiem dr. Grzegorza Stępnia opracowało trójwymiarowy model Nawigatora XXI. Studenci jak zwykle nie zawiedli też w rozmaitych dziedzinach sportu, odnosząc wiele zwycięstw. Zaangażowali się również w naukę udzielania pierwszej pomocy, co udowodnili, po raz kolejny podejmując skuteczną próbę pobicia rekordu Guinnessa w jednoczesnej resuscytacji krążeniowo-oddechowej. Z ich pomocą próba została uwieńczona sukcesem.

Gratulujemy kpt. ż.w. Eugeniuszowi Andrzejowi Daszkowskiemu, byłemu rektorowi PSM, jubileuszu 60-lecia pracy literackiej. Jest autorem uznanym za najlepszego marynistę, co podkreślano parokrotnie w laudacji.

Idzie zima. Starajmy się myśleć o tych przyjaznych stronach zimy, patrząc na ośnieżone krajobrazy, spotykając się na nartach... Ważne jest to, aby wierzyć w coś pięknego, co przynosi radość. Pomoże nam w tym czas świąt spędzony w gronie rodziny i przyjaciół.

Życzę wszystkim Czytelnikom zdrowych, pogodnych Świąt Bożego Narodzenia oraz wszelkiej pomyślności w Nowym Roku 2019.

Redaktor Naczelny
prof. dr hab. inż. Bernard Wiśniewski



W NUMERZE

W Państwie Środka	2
Wizyta na pokładzie	
Daru Młodzieży w Jakarcie	3
MORGAV – Projekt przy współpracy Akademii Morskiej w Szczecinie	4
Powstanie Centrum Eksploatacji Obiektów Pływających	5
Warsztaty studentów I roku kierunku oceanotechnika w Stoczni Szczecińskiej	6
Pierwsze targi pracy w AM	7
System RIS na Odrze	8
Kobieta na morzu tematem konferencji	12
Wraki Kołobrzegu – kolejny „rarytas” wydobyty	13
Nawigator XXI 3D	14
Jubileusz Akademickich Aktualności Morskich	16
O jubileuszu kpt. ż.w. Eugeniusza Daszkowskiego słów kilka	18
E. A. Daszkowski w 60 lat później	18
Mój przyjaciel Rektor	19
Ceremonia wodowania statku	20
Czy ten statek dopłynie do Wyspy Skarbów?	24
Próba pobicia rekordu Guinnessa po raz kolejny z Akademią Morską	24
Spotkanie Wigilijne	25
Regaty wioślarskie z okazji 100 Rocznic Odzyskania Niepodległości	26
Turniej strzelecki z okazji Święta Niepodległości	27
Mistrzostwa Akademii Morskiej w wioślarstwie halowym	28
Marynarze najlepsi w rundzie jesiennej	29
Akademickie Mistrzostwa Szczecina w wioślarstwie halowym	30
„Pływałajki” – mistrzostwa Akademii Morskiej w pływaniu	31
Pro memoria – Lech Jasiński	32

Akademickie aktualnościMorskie

Magazyn Informacyjny Akademii Morskiej w Szczecinie
ISSN 1508-7786

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

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

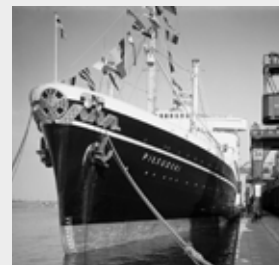
ZESPÓŁ REDAKCYJNY
Bernard Wiśniewski
– Redaktor Naczelny
Barbara Tatko
Teresa Jasiunas
Paulina Mańkowska
Adriana Nowakowska
Tomasz Kwiatkowski

NAKLAD:
350 sztuk

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

DRUK:
Kampol SP z o.o.
71-417 Szczecin, ul. Felczaka 17

Nasza okładka
czarno-biały
negatyw autorstwa
Henryka Poddębskiego



W PAŃSTWIE ŚRODKA

W dniach 2–5 listopada br. Rektor Akademii Morskiej w Szczecinie dr hab. inż. kpt. ż.w. Wojciech Ślącza i Prorektor ds. Nauki dr hab. inż. Artur Bejger wzięli udział w Międzynarodowym Forum Przedstawicieli Władz Morskich Uczelni Wyższych oraz w Sympozjum Naukowym połączonymi z uroczystymi obchodami jubileuszu 60-lecia Zhejiang Ocean University w Chinach.

■ TEKST JOANNA ORYMOWSKA ■ ZDJĘCIA MATERIAŁY ORGANIZATORA



Gośćmi uroczystości były władze środowisk akademickich z różnych stron świata, m.in. University of Dar es Salaam (Tanzania), Svay Rieng University i Mean Chey University (Kambodża), South Ural State University (Rosja), Tokio University of Marine Science and Technology (Japonia), a także przedstawiciele uczelni z Korei, Tajwanu, Tajlandii oraz Chin.

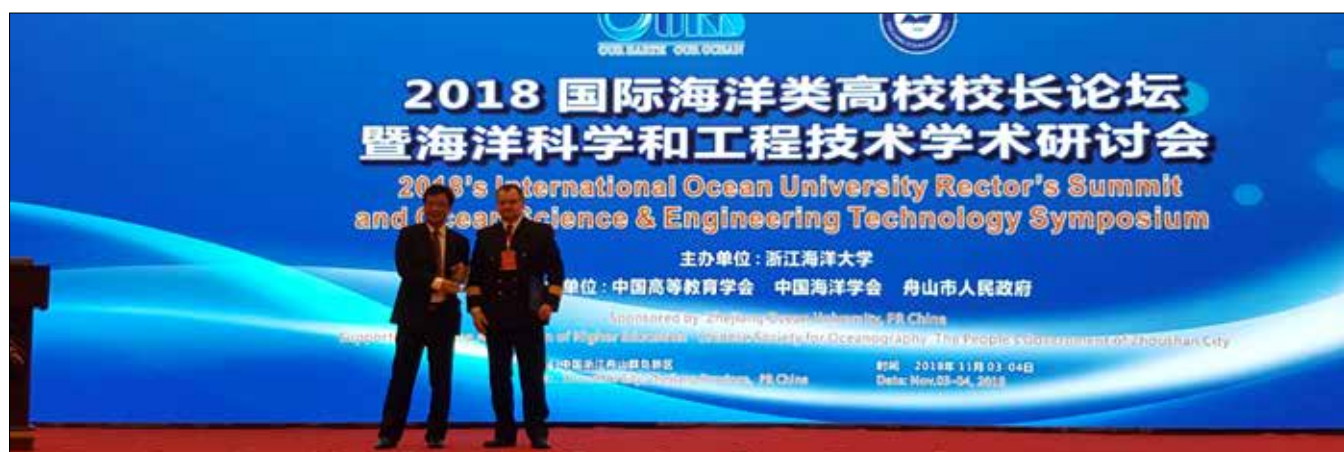
Pierwszego dnia rektorzy uczestniczyli w uroczystościach obchodów 60-lecia Zhejiang Ocean University,

podczas których obecny rektor uczelni prof. Yan Xiaojun przyjmował życzenia i gratulacje od przybyłych gości.

Rektor AM Wojciech Ślącza przekazał list gratulacyjny od społeczności Akademii Morskiej w Szczecinie i wręczył pamiątkową statuetkę. Kolejnym punktem wizyty było spotkanie pn. „2018 International Ocean University Rectors' Summit and Ocean Science and Engineering Technology Symposium”, które stanowiło okazję do przedstawienia oferty każdej z uczelni,

a także prezentacji jej aktualnych naukowo-badawczych aspektów i aspiracji. Uczestnicy mieli czas na dyskusję i wymianę doświadczeń. Poruszano nie tylko tematy naukowe, ale także szeroko rozumianej współpracy pomiędzy uczelniami, m.in. w zakresie dydaktyki, realizowanych praktyk, a także kształcenia i wymiany studentów.

Pierwszym profitem wizyty w Chinach może być fakt, że gości zainteresowanych współpracą spodziewamy się w Szczecinie już wiosną.



WIZYTA NA POKŁADZIE DARU MŁODZIEŻY W JAKARCIE

■ TEKST WERONIKA BULICZ ■ ZDJĘCIA ARCHIWUM AM



Oficjalna delegacja przedstawicieli Ministerstwa Gospodarki Morskiej, Akademii Morskiej w Szczecinie oraz Uniwersytetu Morskiego w Gdyni odwiedziła pokład Daru Młodzieży w jednym z portów Rejsu Niepodległości – Jakarcie, stolicy Indonezji.

Podczas wizyty na pokładzie Daru Młodzieży podpisaliśmy porozumienie o współpracy z Sekolah Tinggi Ilmu Pelayaran – Maritime Higher Education

Institute w Jakarcie. Akademię Morską w Szczecinie reprezentowała prorektor ds. nauczania dr inż. Agnieszka Deja. Memorandum zakłada współpracę w zakresie prowadzonych prac naukowo-badawczych, wymiany myśli naukowej, ale także – dydaktyki i wymian studenckich. Rozwijając kontakty na świecie, przyciągamy do naszej uczelni coraz więcej studentów zza granicy, którzy teraz mogą wybierać u nas rów-

nież studia w języku angielskim (już drugi rok z rzędu prowadzimy anglojęzyczne grupy przyszłych nawigatorów).

Po podpisaniu memorandum o współpracy międzynarodowej z Morskim Instytutem w Jakarcie odbyła się wizyta w siedzibie Instytutu, gdzie delegacja z Polski zwiedziła uczelniany kampus. Rektor Agnieszka Deja miała okazję zaprezentowania naszej uczelni oraz spotkała się ze studentami.



MORGAV – PROJEKT PRZY WSPÓŁPRACY AKADEMII MORSKIEJ W SZCZECINIE

■ TEKST WITOLD KAZIMIERSKI ■ ZDJĘCIA TOMASZ KWIATKOWSKI



Projekt pt.: *Opracowanie technologii pozyskiwania i eksploracji danych grawimetrycznych przybrzeża polskich obszarów morskich oraz jego pobrzeża* (MORGAV) uzyskał dofinansowanie w ramach działania 4.1 Badania naukowe i prace rozwojowe, Poddziałanie 04 „Projekty aplikacyjne” Programu Operacyjnego Inteligentny Rozwój 2014–2020 współfinansowanego ze środków Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego. Wartość projektu to 2 575 895 PLN

Projekt realizowany jest przez konsorcjum, którego członkami są:

1. Politechnika Gdańska – lider konsorcjum;
2. Akademia Morska w Szczecinie;
3. GEOPARTNER Sp. z o.o.

Projekt realizowany jest od 02.07.2018 r. do 01.07.2021 r. Jego celem jest opracowanie technologii pozyskiwania i eksploracji danych

grawimetrycznych z przybrzeża polskich obszarów morskich oraz jego pobrzeża dla potrzeb harmonizacji morskich pomiarów wysokościowych z systemem EVRS (European Vertical Reference System) poprzez wykorzystanie różnic potencjału siły ciężkości odniesionej do poziomu Normaal Amsterdams Peil. Jest to zgodne z wytycznymi Komisji Hydrograficznej Morza Bałtyckiego (BSHC) wchodzącej w skład Międzynarodowej Organizacji IHO. Rozwiązanie to dotyczy będzie obszarów, które są interesujące dla polskiej gospodarki morskiej. Ważnym elementem będzie poprawa parametrów geoidy poprzez sprawdzenie istniejących danych grawimetrycznych i wypełnienia pustych obszarów. Działania te stanowią ważną podstawę dla bezpiecznej nawigacji morskiej. Zespół prowadzi pomiary, wykorzystując system grawimetryczny MGS-6 firmy Micro-g LaCoste LLC oraz statki badawcze. W ramach tych badań inte-

growane są dane z lidar, echosond wielowieżkowych i urządzeń nawigacji precyzyjnej. Dane odnoszone są nie tylko do powierzchni Ziemi, ale również wykorzystywane w regionalnym rozpoznaniu geologicznym dla potrzeb kartowania struktur geologicznych oraz w badaniu zjawisk geodynamicznych w strefie brzeżnej. Opracowana technologia pozyskiwania i eksploracji wysokiej precyzji danych grawimetrycznych obszarów morskich wypełni istotną lukę informacyjną w Polskiej Wyłącznej Strefie Ekonomicznej. Wyniki badań pozwolą na wprowadzenie do praktyki zautomatyzowanych metod monitorowania obszarów morskich oraz na wieloaspektowe analizy danych przestrzennych. Dla danych wyjściowych do pomiarów grawimetrycznych wykorzystuje się modele statycznego pola grawitacyjnego Ziemi pochodzące z obserwacji wykonanych gradiometrami (SGG) i GPS Tracking (SST) np. serwisu GEOCE.

POWSTANIE CENTRUM EKSPLOATACJI OBIEKTÓW PŁYWAJĄCYCH

Marszałek Województwa Zachodniopomorskiego Olgierd Geblewicz oraz JM Rektor Akademii Morskiej w Szczecinie, dr hab. inż. kpt. ż.w. Wojciech Ślęczka, prof AM 2 października br. podpisali umowę na dofinansowanie budowy Centrum Eksploatacji Obiektów Pływających. W spotkaniu udział wziął także kanclerz AM, Andrzej Durajczyk.

■ TEKST WERONIKA BULICZ ■ ZDJĘCIA AM



– Cieszę się, że przy okazji rozpoczynającego się roku akademickiego podpisujemy umowę na tak dużą inwestycję – zaznaczył na początku marszałek Olgierd Geblewicz.

Pod nazwą CEOP kryje się nowoczesny ośrodek przy ul. Dębogórskiej w Szczecinie, w którym powstaną specjalistyczne stanowiska laboratoryjne, łączące różne dziedziny badawcze z obszaru gospodarki morskiej, m.in. inżynierię ruchu morskiego, systemy pozycjonowania, manewrowanie statkiem czy nawigację satelitarną. W Centrum powstaną wielkoskalowe modele redukcyjne statków – prościej ujmując: miniatury statków, które pozwolą prowadzić obserwacje odnoszące się później do funkcjonowania statków w praktyce.

– Centrum będzie niezbędnym dla nas zapleczem naukowym i pozwoli

nam na prowadzenie badań nad najnowszymi technologiami, m.in. nad statkami autonomicznymi czy zastosowaniem systemu wirtualnej rzeczywistości w nawigacji. Ponadto CEOP będzie także cennym ośrodkiem szkoleniowym z bezpośrednim dostępem do wody – zaznaczył JM Rektor Wojciech Ślęczka.

Te zagadnienia stanowią obszar zainteresowań m.in. pracowników naukowych Katedry Oceanotechniki i Budowy Okrętów AM. Jedną z wielu możliwości, jakie zostaną stworzone w CEOP, będzie potwierdzenie w praktyce działania rozwiązań opracowywanych przez naszych naukowców oraz studentów – mowa tu szczególnie o kierunku oceanotechnika.

Budowa ośrodka to projekt istotny zarówno z punktu widzenia uczelni, jako ośrodka naukowo-badawczego,

jak również z punktu widzenia rozwoju gospodarki morskiej w Szczecinie i regionie.

Koszt całkowity projektu

– 29 421 939,95 zł

Poziom dofinansowania – 74,84%

Dofinansowanie z UE

– 18 001 652,04 zł

– To dobra wiadomość dla Pomorza Zachodniego. Udało nam się zakontraktować jeden z kluczowych projektów, jeżeli chodzi o Zachodniopomorską Listę Infrastruktury Badawczej. Jestem przekonany, że Centrum Eksploatacji Obiektów Pływających wzmocni infrastrukturę badawczą naszych zachodniopomorskich uczelni – powiedział marszałek O. Geblewicz i dodał, że Akademia Morska w Szczecinie to jeden z najbardziej sprawdzonych beneficjentów funduszy z UE.

WARSZTATY STUDENTÓW I ROKU KIERUNKU OCEANOTECHNIKA W STOCZNI SZCZECIŃSKIEJ

■ TEKST I ZDJĘCIE NATALIA ANSEN



W dniu 15 listopada 2018 r. studenci Akademii Morskiej w Szczecinie studiujący na I roku kierunku oceanotechniki mieli okazję uczestniczyć w warsztatach prowadzonych na terenie parku technologicznego Stoczni Szczecińskiej.

Warsztaty zorganizowane zostały w ramach przedmiotu podstawy oceanotechniki. Pozwoliły one studentom zapoznać się ze specyfiką stoczni jako zakładu pracy montującego wielkogaba-

rytowe konstrukcje stalowe. Uczestnicy zwiedzili pochylnię Wulkan, a także zapoznali się z funkcjonowaniem ośrodka czyszczenia i malowania sekcji kadłubów okrętowych oraz centrum obróbki stali, gdzie szczególną uwagę przykuły urządzenia do gięcia blach i ich cięcia plazmą w kąpeli wodnej.

W przyszłości planowane są podobne warsztaty, być może w Trójmieście, w miejscach związanych z projektowa-

niem statków, jak: Centrum Techniki Okrętowej (Ośrodek Hydromechaniki Okrętu) czy Polski Rejestr Statków – instytucja zatwierdzająca projekty statków.

W imieniu Wydziału Nawigacyjnego, na ręce pani Katarzyny Ansen-Mrowińskiej, Specjalisty ds. Marketingu Stoczni Szczecińskiej, składamy podziękowania za przychylność i możliwość zorganizowania warsztatów.

PIERWSZE TARGI PRACY W AM

Dwa poziomy WIET-u dla wystawców, kilkanaście firm i setki studentów – w Akademii Morskiej w Szczecinie odbyły się pilotażowe Targi Pracy dla studentów i absolwentów kierunków „lądowych”.

■ TEKST WERONIKA BULICZ ■ ZDJĘCIA TOMASZ KWIATKOWSKI



Akademia Morska w Szczecinie, choć w powszechnie panującej opinii kojarzy się z pracą na morzu, kształci też specjalistów, którzy swoją karierę kontynuują na lądzie. Specjaliści sektora Transport–Spedycja–Logistyka – informatycy, geodeci, specjaliści zarządzania i inżynierii produkcji – to oni co roku opuszczają licznie mury uczelni i wchodzą na rynek pracy. Przyszli pracodawcy spotkali się ze studentami podczas pierwszych Targów Pracy w AM. 20 listopada br. na dwóch poziomach, w przestrzeni wystawienniczej 17 firm przedstawiło studentom i absolwentom swoją ofertę.

Byli z nami:

- Sia Abrasives Polska Sp. z o.o.
- LM Wind Power Blades (Poland) Sp. z o.o.
- DGS Poland Sp. z o. o.
- Vestas Service Delivery Center Szczecin Sp. z o.o.
- Albatros Sp. z o. o. Sp. K.
- Cargotec Poland Sp. z o.o./HIAB
- Netto
- Wilhelmsen Business Service Centre
- Amazon
- Kabel–Technik–Polska Sp. z o.o.
- Elektryka Morska
- MOMOX Polska Sp. z o. o.

- Idea HR Group Sp. z o.o. Sp. k.
- LSJ HR Group
- Pilkington IGP
- KK Wind Solutions
- ROHLIG SUUS

Nie zabrakło konkretów ze strony pracodawców, tj. ofert pracy. Odbyło się mnóstwo rozmów. Studenci AM zadawali merytoryczne pytania i badali możliwości zaplanowania swoich indywidualnych ścieżek kariery. Zarówno studenci, jak i przedstawiciele firm zaznaczali, że spotkania i rozmowy były bardzo owocne i rzeczowe. Sukces pierwszych targów zapowiada też kolejne tego typu imprezy.

SYSTEM RIS NA ODRZE

■ TEKST PIOTR DURAJCZYK ■ ZDJĘCIA AM

System RIS [ang. *River Information Services*] jest narzędziem organizacji i zarządzania transportem na śródlądowych drogach wodnych. Jest to szeroko rozumiany pakiet usługowy, z różnymi usługami, które mają na celu optymalizację potoków ruchu i transportu.

W Europie nie ma jednej przyjętej definicji systemu RIS. Każdy kraj sam decyduje, w jakim zakresie będzie wdrażać system RIS. I tak na przykład w Niemczech RIS definiowany jest bardzo ogólnie jako szeroko rozumiany pakiet usług, które mają na celu optymalizację potoków ruchu i transportu, dzięki czemu możliwe jest zwiększenie bezpieczeństwa żeglugi i wzrost jej efektywności. Natomiast zgodnie z Dyrektywą 2005/44/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 7 września 2005 r. RIS można określić jako zharmonizowane usługi informacyjne, wspierające zarządzanie ruchem i transportem w żegludze śródlądowej.

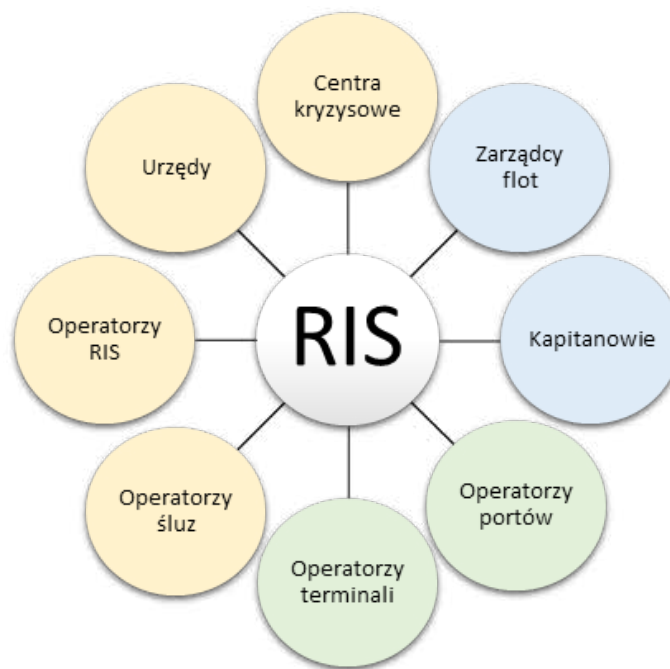
System RIS to zbiór informacji oparty na zgodnym współdziałaniu trzech elementów: urzędów, oprogramowania i operatorów. Ogniwem łączącym wszystkie te elementy jest system łączności, zarówno przewodowy, jak i bezprzewodowy.

Dzięki systemowi możliwe jest między innymi zwiększenie bezpieczeństwa żeglugi i wzrost jej efektywności. RIS unowocześnia także wymianę informacji między nadzorcami a użytkownikami dróg wodnych. Systemy RIS wykorzystują powszechne systemy do łączenia: pilotów, przedsiębiorstw przewozowych, operatorów śluz, portów i terminali, operatorów RIS oraz urzędów nadzorujących torę wodną i służby kryzysowe. Umożliwiają także lepsze egzekwowanie prawa, zbieranie danych statystycznych oraz ułatwiają obliczanie opłat portowych i opłat za korzystanie z toru wodnego.

Na diagramie obok kolorem żółtym zaznaczono podmioty związane z państwem, niebieskim sektor prywatny, a kolorem zielonym podmioty, które zarówno mogą być państwowe, jak i prywatne.

SYSTEM RIS W POLSCE

System RIS został wdrożony w Polsce tylko na krótkim, ujściowym odcin-



■ Diagram użytkowników RIS
Źródło: opracowanie własne.

ku rzeki Odry. Konieczność wdrożenia do końca 2013 roku zharmonizowanego systemu informacji rzecznej RIS na Dolnej Odrze wynikała z zapisów Dyrektywy 2005/44/WE Parlamentu Europejskiego z dnia 7 września 2005 roku. Zgodnie z ww. dyrektywą państwa członkowskie Unii Europejskiej zostały zobowiązane do zaadaptowania systemu RIS na wszystkich drogach wodnych klasy IV i wyższej, jeżeli łączą się one z innymi drogami wodnymi o tym samym standardzie. W Polsce tylko dolny odcinek rzeki Odry spełnia wszystkie te warunki, stąd wyniknął obowiązek wdrożenia systemu.

Państwa członkowskie mogą fakultatywnie wdrażać system także na pozostałych drogach wodnych, jeżeli uznają to za zasadne. Polska zdecydowała się w pierwszym etapie wdrożyć usługi RIS tylko na odcinku objętym

obowiązkiem, a dopiero w późniejszym okresie rozszerzać obszar o inne drogi wodne.

Zgodnie z ustawami – ustawą z dnia 10 czerwca 2011 r. o zmianie ustawy o żegludze śródlądowej oraz z ustawą o zmianie ustawy o żegludze śródlądowej (DzU 2011 r., nr 168, poz. 1003) podmiotem odpowiedzialnym za wdrożenie usług informacji rzecznej RIS w Polsce jest Urząd Żegludgi Śródlądowej w Szczecinie, który jest jednostką centralnej administracji publicznej, podległą ministrowi właściwemu ds. gospodarki morskiej i żegludgi śródlądowej.

Pierwszy etap wdrożenia RIS w Polsce realizowany był w ramach projektu pn. „Pilotażowe wdrożenie RIS Dolnej Odry” współfinansowanego z funduszu TEN-T [nr 2010-PL-70206-P] na mocy decyzji Komisji Europejskiej z dnia

10.12.2012 r. nr C(2012)9020) i zakładał wdrożenie RIS na minimalnym poziomie, wymaganym przez dyrektywę 2005/44/WE Parlamentu Europejskiej.

WDROŻENIE RIS DOLNEJ ODRY

W ramach pilotażowego projektu wdrożono system na Dolnej Odrze, na południu od miejscowości Ognica, a na północy do granic z morskimi drogami wodnymi w Szczecińskim Węźle Wodnym. Obszar RIS obejmuje następujące drogi wodne:

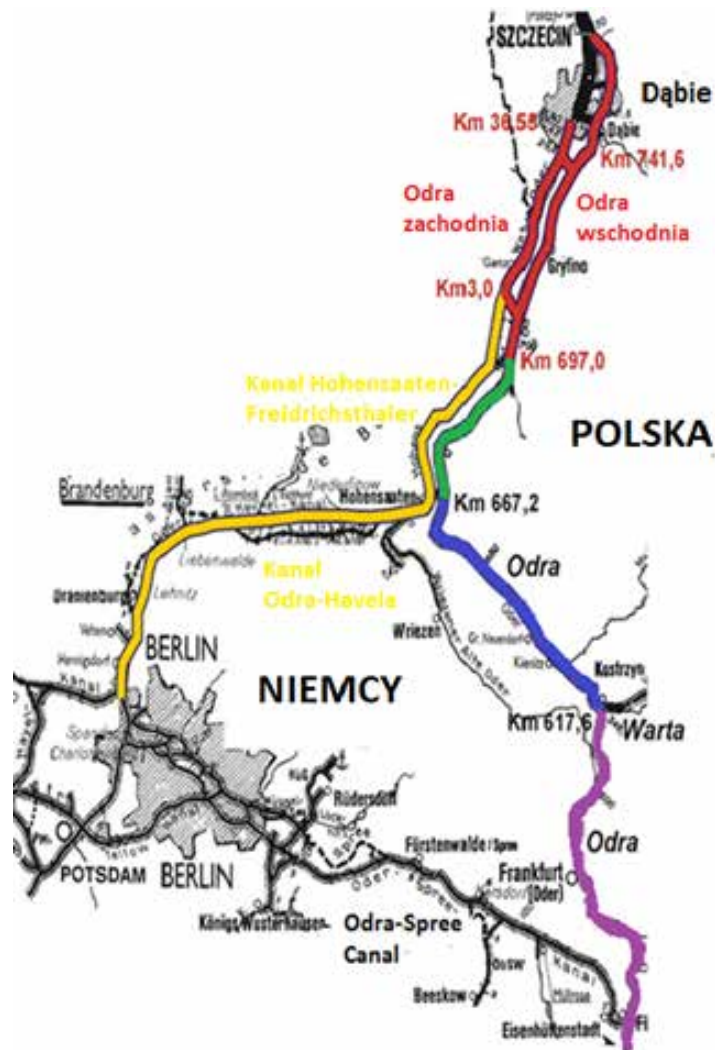
1. Jezioro Dąbie do granicy z morskimi wodami wewnętrznymi – odcinek o długości 9,5 km;
2. Rzeka Odra od miejscowości Ognica do Przekopu Klucz–Ustowo i dalej jako rzeka Regalica do jeziora Dąbie – odcinek o długości 44,6 km.
3. Rzeka Odra Zachodnia:
 - a. Od jazu w miejscowości Właduchowa (704,1 km Odry) do granicy z morskimi wodami wewnętrznymi wraz z bocznymi odgałęzieniami – odcinek o długości 33,6 km;
 - b. Przekop Klucz–Ustowo łączący rzekę Odrę Wschodnią z rzeką Odrą Zachodnią – odcinek o długości 2,7 km;
 - c. Rzeka Parnica i Przekop Parnicki od rzeki Odry Zachodniej do granicy z morskimi wodami wewnętrznymi – odcinek o długości 6,9 km.

Obecnie trwają prace nad kolejnym etapem wdrożenia systemu RIS na Odrze. W wyniku szczegółowych analiz wariantów rozszerzenia systemu podjęto decyzję, że pełne wdrożenie RIS Dolnej Odry (wraz z obszarem już uwzględnionym we wdrożeniu pilotażowym) obejmie drogi wodne o łącznej długości 242,9 km – od granic z morskimi drogami wewnętrznymi w porcie Szczecin na północy do mostu autostradowego na Odrze w Świecku na południu.

Należy podkreślić, że Odra na północnym odcinku od portu Szczecin do ujścia do Morza Bałtyckiego w miejscowości Świnoujście ma charakter wewnętrznych dróg morskich i nadzorowana jest przez morski system zarządzania ruchem – VTS.

USŁUGI SYSTEMU RIS W POLSCE

System RIS w Polsce obejmuje następujące elementy:



Legenda:

- obszar pilotażowego wdrożenia RIS Dolnej Odry (obszar obecnie funkcjonującego systemu RIS),
- pierwszy wariant rozszerzenia RIS do m. Hohensaaten,
- drugi wariant rozszerzenia o dodatkowe 50 km do miejscowości Kostrzyn,
- wariant 3 obejmujący cały graniczny odcinek rz. Odry.

■ Obszar wdrożenia RIS Dolnej Odry

Źródło: opracowanie własne na podstawie: Wasserstrassen von Elbe bis Oder. Band 10a: Die Oder. Nagel's Nautic Verlag. Berlin 1993, s. 3.

- Śródlądowe elektroniczne mapy nawigacyjne [Inland ENC], które opracowane są w najnowszym, obecnie obowiązującym standardzie 2.3 i dostępne są bezpłatnie na stronie internetowej. Polskie Centrum RIS dysponuje całą linią do produkcji i dystrybucji elektronicznych map nawigacyjnych, w tym jednostką pomiarowo-inspekcyjną wyposażoną w echosondę wielowiązkową i niezbędne oprogramowanie do wykonywania badań batymetrycznych. Mapy aktualizowane

są w razie potrzeb, a ich aktualność (np. ustawienie znaków nawigacyjnych) weryfikowana przez operatorów RIS przynajmniej raz w miesiącu.

- Komunikaty dla kapitanów statków [Notices to Skippers – NtS], które dostarczają informacje o sytuacji w ruchu i na torze wodnym, informacje o stanie wody, komunikaty pogodowe i w okresie zimowym komunikaty lodowe. Informacje przygotowywane są w Polsce przez Regionalny Zarząd Dróg Wodnych,

który odpowiedzialny jest zgodnie z prawem, między innymi za zapewnienie utrzymywania w należytym stanie technicznym koryt cieków naturalnych oraz kanałów i regulowanie stanu wód.

- Śledzenie i namierzanie statków [*Vessel Tracking and Tracing – VTT*], który wykorzystywany jest do bieżącego monitoringu ruchu wodnego i przekazywania informacji właściwym instytucjom i służbom. W Polsce w żegludze śródlądowej kapitan statku samodzielnie podejmuje decyzje dot. żeglugi, w związku z tym operator RIS nie może wydać poleceń lub zaleceń nawigacyjnych.
- Elektroniczne raportowanie statków [*Electronic Reporting International – ERI*], który jest obecnie w fazie testów. System poprzez specjalną aplikację umożliwia kapitanowi statku zgłoszenie podróży i przekazanie wymaganych prawem informacji (np. o składzie załogi, o przewożonym ładunku, o porcie docelowym itp.). W przyszłości rozważa się wprowadzenie na dolnym odcinku Odry obowiązku elektronicznego zgłaszania się statków przed wpłynięciem na obszar RIS.

SYSTEMY I URZĄDZENIA SYSTEMU RIS W POLSCE

System RIS w Polsce bazuje na następujących rozwiązaniach technicznych:

1. System AIS, który składa się z dwóch stacji bazowych rozmieszczonych w północnej (Elewator Ewa) i południowej (Jaz Widuchowa) części obszaru działania Centrum RIS.
2. System kamer, który obejmuje 34 kamery (w tym trzy obrotowe, z możliwością przybliżania i oddalania obrazu) zainstalowane w newralgicznych, wymagających obserwacji lokalizacjach. Kamery zostały zamontowane na wejściu i wyjściu do obszaru objętego RIS. Ze względu na brak obowiązku posiadania AIS w Polsce stanowią przez to główne źródło informacji o statkach wpływających na obszar objęty RIS. Ponadto kamery zamontowane są we wszystkich lokalizacjach zidentyfikowanych jako potencjalnie niebezpieczne, tj. na mostach i rozgałęzieniach rzek.
3. System radarów, które zainstalowano jako dodatkowe – obok



■ Kamera i czujnik meteo zainstalowane w lokalizacji port
Źródło: Urząd Żeglugi Śródlądowej w Szczecinie.



■ Instalacja radaru na moście – autostrada wschód
Źródło: Urząd Żeglugi Śródlądowej w Szczecinie.

informacji pozyskiwanych przez AIS – źródło informacji o ruchu statków na szczególnie niebezpiecznych odcinkach rzek. System radarowy, w przeciwieństwie do systemu AIS, dostarcza informacje o wszystkich jednostkach znajdujących się na danym obszarze, a nie tylko tych posiadających odpowiednie wyposażenie.

4. System czujników meteorologicznych składa się z 4 urządzeń, które pozwalają monitorować prędkość i kierunek wiatru, wielkość i intensywność opadów, temperaturę, ciśnienie powietrza. Informacje te prezentowane są na stronie portalu informacyjnego Urzędu Żeglugi Śródlądowej w Szczecinie oraz archiwizowane, co w przyszłości pozwoli na opracowanie specjalistycznych analiz.

5. System czujników hydrologicznych obejmuje 14 mikrofalowych

wodowskazów mierzących poziom wody w dziewięciu lokalizacjach. Średnie wyniki z kilku pomiarów są przesyłane przy wykorzystaniu łączności radiowej do Centrum RIS, gdzie odpowiednie oprogramowanie na podstawie danych wyświetla informacje na temat aktualnego poziomu wody. Dzięki odniesieniu zebranych wartości do wartości referencyjnych możliwe jest precyzyjne obliczenie prześwitów pod mostami, które są najważniejszym elementem limitującym żeglugę na Dolnej Odrze.

6. System poprawek DGPS pozwalających na zwiększenie dokładności lokalizacji statków do kilku centymetrów przy użyciu elipsoidy WGS-84 w nawigacji śródlądowej. W ramach pilotażowego wdrożenia zainstalowano autonomiczną stację

Rzeka	Kilometr rzeki	Meteo	Hydro	CCTV	Radar
Odra Zach.	35,95		2	2	
Odra Zach.	35,59		2	2	1
Odra Zach.	34,70	1		2	1
Odra Zach.	31,17			2	
Odra Zach.	25,40			2	2
Odra Zach.	14,65		2	2	2
Odra	704,10	1		2	1
Regalica	737,70	1		2	
Regalica	737,10		1	1	1
Regalica	734,50		1	2	1
Regalica	734,00			2	
Regalica	733,70			1	
Odra Wsch.	727,95			2	2
Odra Wsch.	718,18	1	2	3	
Odra	697,00			2	1
Parnica	4,45		2	2	
Parnica	4,00		2	2	
Odra Zach.				1	
	SUMA	4	14	34	12

■ Zestawienie sensorów RIS Dolnej Odry

referencyjną DGPS-RIS, która za pomocą AIS zamontowanej w lokalizacji Elewator Ewa wysyła poprawki do drugiej stacji bazowej AIS w lokalizacji Jaz Widuchowa. System składa się z dwóch segmentów:

- segmentu generowania poprawek różnicowych RTCM i ich konwersji do AIS,
- segmentu odbioru i monitorowania jakości pozycji.

7. System łączności VHF umożliwia komunikację głosową kapitana statku i operatora RIS w całym obszarze RIS w Polsce. Na system składa się jedna stacja radiowa VHF zainstalowana na Elewatorze Ewa. Jej wyposażenie to:

- dwie radiostacje,
- dwie anteny kierunkowe VHF,
- odbiornik monitorowania VHF,
- radiostacja DSC.

Urządzenia VHF podłączone są do interfejsu sieciowego, w którym sygnał jest digitalizowany i wysyłany do serwera w Centrum RIS.

Za pomocą odbiornika monitorowania VHF operator RIS ds. VTT prowadzi stały nasłuch na kanale 16, a za pomocą odbiornika DSC kanału 70. Rozmowy prowadzone za pomocą systemu VHF są archiwizowane przez 2 tygodnie i mogą być w razie konieczności na żądanie przekazane właściwym służbom.

Tabela zawiera rozmieszczenie sensorów systemu RIS Dolnej Odry.

ANALIZA KOSZTÓW I KORZYŚCI WDROŻENIA SYSTEMU RIS

Ze względu na małą ilość badań oraz bardzo krótki czas funkcjonowa-

nia Centrum RIS (oficjalne otwarcie nastąpiło w maju 2014 roku) trudno jednoznacznie określić stosunek kosztów i korzyści implementacji usług RIS w Polsce.

Dopiero po zakończeniu realizacji pełnego wdrożenia RIS Dolnej Odry oraz po upływie około 5 lat od inauguracji Centrum RIS możliwa będzie rzetelna analiza korzyści płynących z wykorzystania w żegludze śródlądowej systemów telematycznych. Bardzo trudne będzie oszacowanie finansowych korzyści wdrożenia RIS w Polsce, gdyż świadczone usługi są bezpłatne, a korzyści finansowe wynikające np. z ograniczenia ilości wypadków czy zanieczyszczenia powietrza są niewystarczające do rzetelnego oszacowania.

Należy jednak przyjąć, że na obecnym etapie wdrożenia RIS w Polsce główne korzyści osiąga administracja wodna, która dzięki wykorzystaniu pozyskanych informacji może lepiej:

- egzekwować prawo, np. karać za postój w niedozwolonym miejscu, a w przypadku wypadku bezspornie ustalić okoliczności zdarzenia,
- zagwarantować bezpieczeństwo żeglugi poprzez ciągły nadzór nad ruchem,
- sprawniej prowadzić wspólną polsko-niemiecką akcję lodołamania na Odrze (dzięki obrazom z kamer CCTV możliwa jest obserwacja pokrywy lodowej i jej przemieszczania, co umożliwia optymalizację planowania akcji lodołamania),
- zbierać dane statystyczne o potokach ruchu.

Podstawowe korzyści społeczno-ekonomiczne zostały wskazane w Studium Wykonalności „Pilotażowego wdrożenia RIS Dolnej Odry”, w którym uwzględniono:

- korzyści z tytułu uniknięcia wypadków na śródlądowych drogach wodnych,
- korzyści z tytułu obniżki cen za przewozy w żegludze śródlądowej,
- korzyści zewnętrzne środowiskowe.

Obecnie główna korzyść dla użytkowników RIS to dostęp do bezpłatnych elektronicznych map nawigacyjnych wraz z warstwą batymetryczną. Ponadto użytkownicy RIS otrzymali dostęp do informacji hydrologicznej i metrologicznej, co ułatwia planowanie podróży.

KOBIETA NA MORZU TEMATEM KONFERENCJI

25 października br. w Akademii Marynarki Wojennej w Gdyni odbyła się międzynarodowa konferencja nt. ludzi morza i ich karier zawodowych. Celem tego wydarzenia była dyskusja wokół zmniejszania różnic między rolami zawodowymi i statusem kobiet i mężczyzn w sektorze morskim, eliminacji nierówności istniejących w tym zakresie, a także wkład w rozwój przemysłu morskiego oraz bezpieczeństwa morskiego i obronności.

■ TEKST **KALINA SPŁAWSKA** ■ FOTO **MATERIAŁY ORGANIZATORA**



Na spotkaniu wypowiedzieli się przedstawiciele Uniwersytetu Piri Reis w Turcji, Mircea vel Batran Naval Academy w Rumunii, Nikola Yankov Vaptsarov Naval Academy w Bułgarii, Akademii Marynarki Wojennej w Gdyni, Uniwersytetu Szczecińskiego i Niepaństwowej Wyższej Szkoły Pedagogicznej w Białymstoku.

Trzy studentki Akademii Morskiej w Szczecinie z I roku, kierunku nawigacja: Aleksandra Niekurzak, Magdalena Orzechowska, Kalina Spławska oraz mgr inż. Paweł Kacprzak, pracownik Katedry Oceanotechniki i Budowy Okrętów, wzięli udział w tej konferencji w roli słuchaczy. Było to możliwe dzięki inicjatywie pana Prodziekana ds. Studiów Stacjonarnych dr. inż. Zbigniewa Szozdy i patronatowi pani Prorektor ds. Nauczania dr inż. Agnieszki Dei.

Większość prezentacji była bardzo rzeczowa, a zawarte w nich wnioski

oparto na rzetelnie przeprowadzonych badaniach statystycznych, których metodologia została w pełni wyjaśniona. Inne prezentacje były opisowe i przedstawiały osobiste poglądy autorów, którzy szukali potwierdzenia swoich hipotez w wypowiedziach osób zajmujących się tą tematyką.

Dało się zaobserwować pewien kontrast między obydwojema stylami prezentacji. Te bazujące na dokładnej analizie wyników sondaży pozwalały na identyfikację i rozważenie rzeczywistych problemów oraz na zaproponowanie sposobów ich rozwiązania. Z drugiej strony, wystąpienia, które polegały na luźnej wypowiedzi na temat przewodni, bez podstaw w realnych badaniach albo opierające się na źródłach opisowych z lat 60. i 70. oraz subiektywnie wybranych wypowiedziach z plotkarskich forów internetowych (cafeteria.pl), były mało konstruktyw-

ne, a czasami nabierały seksistowskiego wydźwięku.

Jedna z przedstawionych hipotez była tak jawnie dyskryminująca dla kobiet, że w pewnym momencie pani siedząca na widowni, która była doświadczonym oficerem pokładowym, wstała i otwarcie powiedziała, że autor prezentacji mówi nieprawdę i że jego wypowiedź jest wręcz głupia.

To zdarzenie dowodzi, że o ile wiele ludzi, choćby poprzez organizowanie tego rodzaju konferencji, stara się zmniejszyć różnice w postrzeganiu kobiet i mężczyzn na morzu, upłynie jeszcze sporo czasu, zanim w społeczeństwie dokona się na tyle powszechna przemiana norm i światopoglądów, by zawód marynarza przestał być postrzegany jako „naturalnie” męski, a równe traktowanie osób obojga płci stało się faktem.

WRAKI KOŁOBRZEGU

KOLEJNY „RARYTAS” WYDOBYTY

Kołobrzeg ze względu na swoje położenie w środkowej części południowego wybrzeża Bałtyku stanowił od zarania dziejów ważny ośrodek handlowy. Podczas II wojny światowej port w Kołobrzegu był niemiecką bazą morską, a od 1945 roku spełniał rolę ważnego punktu ewakuacyjnego. Od 2016 roku Muzeum Oręża Polskiego w Kołobrzegu prowadzi systematyczne badania pod kątem lokalizacji i ewidencji podwodnych stanowisk archeologicznych.

■ TEKST PAULINA MAŃKOWSKA ■ ZDJĘCIA AM



W listopadzie 2018 roku zespół Muzeum Oręża Polskiego w ramach akcji „Wraki Kołobrzegu” wydobyl z wraku niemieckiego promu desantowego F 193 (który zatonął w marcu 1945 roku w okolicach Kołobrzegu), automatyczne działko przeciwlotnicze 2 cm Oerlikon Flak 29 na podstawie morskiej. Działko zostało zaprojektowane krótko przed wybuchem I wojny światowej przez niemieckiego inżyniera Reinholda Beckera. W 1921 r., w związku z obostrzeniami wersalskimi, projekt przejęli Szwajcarzy. Podczas II wojny światowej był to jeden z podstawowych rodzajów broni przeciwlotniczej wykorzystywanej w wielu armiach świata. W zmodyfikowanej formie używane jest również w czasach współczesnych, rozpowszechniło się np. w siłach morskich Straży Granicznych wielu państw.

Wydobyty zabytek eksponowany jest na wystawie głównej Kołobrzeskiego

Skansenu Morskiego. To unikatowy relikwiarz czasów II wojny światowej oraz walk o Kołobrzeg w 1945 roku. Waga podstawy z działkiem wynosi około 550 kg.

Jak mówi Aleksander Ostasz – dyrektor Muzeum Oręża Polskiego w Kołobrzegu oraz rzeczoznawca Ministerstwa Kultury i Dziedzictwa Narodowego:

– Niemiecki wrak, który zatonął w 1945 roku w okolicach Kołobrzegu, dostarcza muzeum wiele ciekawych eksponatów. Wydobyliśmy m.in. polską armatę z września 1939 roku, teraz niemieckie działko; możemy pokusić się o stwierdzenie, że wydobyliśmy z morza „Armatę Niepodległej” i tym samym, Muzeum Oręża Polskiego w Kołobrzegu w oryginalny sposób zainaugurowało święto 100-lecia odzyskania niepodległości przez Polskę – dodał dyrektor.

Dyrektor Aleksander Ostasz apeluje też o współpracę i pomoc w ratowaniu pamiątek po ludziach, którzy tworzyli w Polsce szeroko rozumianą gospodarkę morską. – Szukamy też zapomnianych lub niechcianych zabytków techniki morskiej – dodaje. – Interesują nas: stary sprzęt, zdjęcia, dokumenty. Działaniom przyświeca idea uratowania jak największej liczby zabytków techniki morskiej – podkreśla.

Projekt Wraki Kołobrzegu odbywa się pod patronatem Ministra Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej Marka Gróbarczyka oraz Starosty Kołobrzieskiego Tomasza Tamborskiego.

Podwodne badania oraz piątkowa akcja były możliwe m.in. dzięki zaangażowaniu Morskiego Ośrodka Szkoleniowego w Kołobrzegu Akademii Morskiej w Szczecinie, do którego organizatorzy akcji skierowali specjalne podziękowania.

NAWIGATOR XXI 3D

W ostatnich latach obserwujemy dynamiczne upowszechnianie się technologii obrazowania 3D. Skaniny laserowe, Bezzałogowe Systemy Latające (UAS), kamery wieloobiektywowe typu Go-Pro, systemy VR – to tylko niektóre technologie umożliwiające tworzenie i przeglądanie trójwymiarowych modeli w wirtualnym świecie cyfrowym.

■ TEKST GRZEGORZ STĘPIEŃ, KAMIL BORCZYK, ROMAN HAŁABURDA



■ *Nawigator XXI – pokolorowana chmura punktów*

Po zaangażowaniu dodatkowo geodezyjnych technik pomiarowych modele te uzyskują również wysokie walory metryczne, co pozwala m.in. na precyzyjne wymiarowanie obiektów (np. statku), obliczanie objętości mas ziemnych czy tworzenie pokolorowanych chmur punktów, z których chętnie i coraz powszechniej korzystają np. architekci, stolarze, a w przypadku lotniczego skaningu laserowego również archeolodzy i leśnicy.

Model 3D Nawigatora XXI powstał w wyniku połączenia kilku inicjatyw. Bezpośrednim impulsem do pomiaru był pomysł dwóch studentek kierunku geodezja i kartografia – Kamili Zientary i Magdaleny Gambal, które zaproponowały tematykę pracy dyplomowej związaną z opracowaniem modelu 3D Nawigatora XXI za pomocą skaningu laserowego i dronów (UAV). Opracowanie i integracja modeli ze skaningu laserowego i UAV, a w szczególności analiza ich metryczności wymagały za-

stosowania pomiarów geodezyjnych. W pomiary zaangażowali się członkowie Koła Naukowego Geodezji i Kartografii „Metiri”, a bezpośrednio pracami fotogrametryczno-teledektacyjnymi pokierowali dwaj stażyści w Instytucie Geoinformatyki inż. Kamil Borczyk oraz inż. Roman Hałaburda (autorzy 3D Service na portalu SketchFab), absolwenci kierunku geodezja i kartografia w naszej Akademii. Koordynacją całości prac zajął się opiekun koła „Metiri” dr Grzegorz Stępień. Prace pomiarowe na statku są pomiarami w warunkach szczególnych. Na statku nie można precyzyjnie spoziomować instrumentu pomiarowego, stąd integracja pomiarów wymaga zastosowania pomiarów bez poziomowania instrumentu (co burzy pewien „aksjomat” tradycyjnych pomiarów geodezyjnych) oraz wykorzystania szczególnych algorytmów transformacyjnych. Wykracza to zdecydowanie poza poziom wiedzy,

która objęta jest programem studiów geodezyjnych.

W tym samym czasie realizowane były pomiary Nawigatora XXI w nachylnym układzie odniesienia związane z wymiarowaniem naszego statku, którymi kierowali dr Arkadiusz Tomczak oraz inż. Tomasz Ziębka (specjalista od geodezyjnej obsługi budowy statków), również nasz absolwent. Zadanie to realizowane było w ramach minigrantu: Autonomiczny System Pomiarowy Total Free Station (ASP-TFS), którym kieruje dr Stępień w projekcie „Inkubator Innowacyjności+” (konsorcjum MareMed).

Połączenie kilku inicjatyw, wysiłku i wiedzy wielu osób, w tym mgra Krzysztofa Beczkowskiego (IG), pozwoliło na wykonanie precyzyjnego modelu 3D Nawigatora XXI. Prace pomiarowe związane ze skanowaniem laserowym i nalotami fotogrametrycznymi z wykorzystaniem dronów trwały tydzień. Pomiary geodezyjne prowa-

dzono przez kilka dni (w różnych okresach). Przetwarzanie danych zajęło kilka tygodni. Na każdym etapie pracy mieliśmy pełne wsparcie Prorektora ds. Morskich prof. AM Andrzeja Bąka, kierownika Sekcji Eksploatacji Statku mgra Marcina Szymczaka oraz pomoc załogi Nawigatora XXI. Serdecznie za nie dziękujemy, czuliśmy, że jesteśmy częścią większej drużyny!

Dane do opracowania modelu 3D zostały pozyskane za pomocą technologii naziemnego skaningu laserowego (TLS) oraz fotogrametrii bliskiego zasięgu (UAV wraz ze zdjęciami naziemnymi). Skaningu laserowego został wykonany z 80 stanowisk, zarówno z zewnątrz, jak i wewnątrz statku. Pozyskane tą drogą chmury punktów zostały zreferowane względem siebie i połączone w jednolitą chmurę 3D w środowisku oprogramowania Autodesk ReCap Pro.

Następnie chmura 3D została wyeksportowana do zewnętrznego formatu, a w kolejnym kroku zaimportowana do programu ContextCapture Master (CCM) firmy Bentley.

W oprogramowaniu CCM chmura ta została zintegrowana z chmurą punktów opracowaną na podstawie nalogów fotogrametrycznych i zdjęć skośnych, w tym naziemnych. Połączenie chmur punktów i wykonanych zdjęć umożliwiło ostateczne opracowanie modelu 3D Nawigatora XXI, a wykorzystanie pomiarów geodezyjnych – weryfikację jej metryczności.

W kolejnych etapach model wyeksportowany został do zewnętrznego



■ *Pomiary w nachylnym układzie odniesienia*

formatu, a następnie zaimportowany w oprogramowaniu Scene (Faro).

W oprogramowaniu Scene utworzono trójwymiarowy „przelot” po statku i nagrano film z tego przelotu. Cały model wyeksportowano również do przeglądarki Scene2go, dzięki czemu można go wyświetlić na każdym komputerze, nawet bez oprogramowania fotogrametrycznego. Przeglądarka Scene2go umożliwia wykonanie pomiarów na modelu, przeglądanie całego modelu (podobnie jak w serwisie Google) oraz jego trójwymiarową wizualizację.

Przy okazji wyszło też kilka ciekawych efektów w trakcie trójwymiarowego (stereoskopowego) opracowania zdjęć: im obiekt bardziej się przesuwa względem środków poszczególnych

zdjęć, tym odległość od obiektywu do fotografowanego obiektu jest mniejsza. Tak jest np. w przypadku gór na zdjęciach lotniczych czy budynków na zdjęciach z UAV. Zasada ta obowiązuje oczywiście zawsze, również dla zdjęć naziemnych. Przesunięcie tych samych punktów (obiektów) na sąsiednich zdjęciach względem środków tych zdjęć nazywa się paralaksą – przez analogię do paralaksy fizjologicznej związanej z przesunięciem obrazu punktu na siatkówkach oczu. Takimi przesuwającymi się punktami na sąsiednich zdjęciach są również punkty na wodzie, które są wyszukiwane automatycznie przez oprogramowanie fotogrametryczne. Program fotogrametryczny zidentyfikował te „pływające” punkty jako obiekty wysokie – stąd efekt mocno wzburzonych fal tuż za modelem statku.

Całość prac okazała się sporym wyzwaniem i posłużyła wielu celom, stanowiła też połączenie kilku inicjatyw. Film z wirtualnego przelotu można wykorzystać do wirtualnego zwiedzania statku, a model 3D do planowania rozmieszczenia na nim obiektów lub wykonania niezbędnych pomiarów. Prace nad modelem 3D trwają jednak dalej, jest on udoskonalany m.in. poprzez wykonanie dodatkowych skanów i „czyszczenia” chmur punktów. Praca dyplomowa – która stała się iskrą do większego projektu – jeszcze się nie zakończyła, a druga faza zastosowania modelu powinna „odsłonić” kolejne użytkowe i estetyczne walory wirtualnego świata 3D.

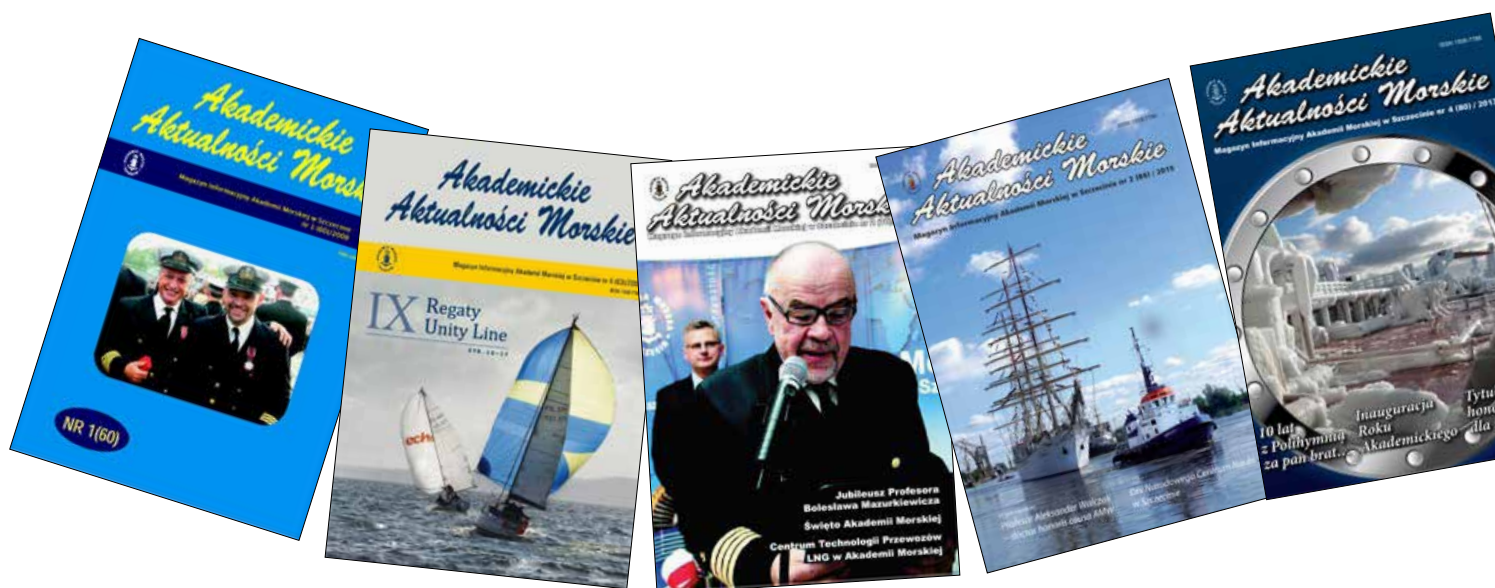


■ *„Wzburzona” Odra*

JUBILEUSZ AKADEMICKICH

Rok 2018 był dla nas Polaków szczególny, wypełniony rocznicami, w tym tą najważniejszą – 100. Iż jako Redakcja AAM również mamy podstawy do wyjątkowej radości, bo oto do rąk Państwa skłania więc do refleksji, dlatego spróbujemy – tak jak to się robi w takich sytuacjach – dokona

■ TEKST TERESA JASIUNAS ■ ZDJĘCIA I REPRODUKCJE TOMASZ KWIATKOWSKI



Numer 1 wydany w roku 1998 rozpoczął życie magazynu jako informatora skrupulatnie odnotowującego ważne dla uczelni wydarzenia. Od początku został zarejestrowany w bazie numerów międzynarodowych – ISSN 0208-5135. Ten kod identyfikujący AAM posiadały numery od 1 do 10. A po zmianie od numeru 11 obowiązuje ISSN 1508-7786.

Na przestrzeni lat stanowisko redaktora naczelnego sprawowali: Ryszard Czarski (numery 1-55), Grzegorz Banachowicz (nr 56), Jadwiga Cieślak (nr. 57–59), a od numeru 60 Bernard Wiśniewski.

Redaktora naczelnego wspierali sekretarze redakcji w osobach: Jadwiga Cieślak (nr. 1–42), Anna Czapiewska (nr. 43–52), Czesław Wiznerowicz (nr. 57–59). Ważną funkcję pełnili graficy, dzięki którym czasopismo reprezentowało dobry poziom edytorski i było rozpoznawalne wśród innych morskich periodyków. Byli to: Katarzyna Sienkiewicz (nr 1), Jadwiga Wędrzyńska (nr. 2–16), Czesław Wiznerowicz (nr. 17–59), Monika Jagielska (nr. 60–65), Mariusz Giziński (nr. 66–69), Arkadiusz Gburczyk (nr. 70–78), Tomasz Kwiatkowski (od nr. 79).

Wysoką jakość druku świadczyły drukarnie: Artdeco, Optimex, Algraf, Effector, Graphus, Zapol, Volumina, Kampol.

Dla czasopisma bardzo ważna jest szata graficzna i elementy stałe, odróżniające, a te były skrupulatnie przestrzegane przez redakcję. I tak na przykład projekt okładki „z okienkiem” Katarzyny Sienkiewicz utrzymał się przez 61 numerów. Po debacie redakcja przyjęła zmianę koncepcji strony pierwszej okładki, powiększając zdjęcie z okienka do pełnostronicowego, co zostało pozytywnie odebrane przez czytelników.

Akademickie Aktualności Morskie były wydawane jako dwumiesięcznik do numeru 59. W kilkunastu przypadkach połączono dwa numery w jeden egzemplarz, natomiast od numeru 60 magazyn jest kwartalnikiem, ukazuje się w ostatnim miesiącu kwartału. W stopce redakcyjnej podawana jest liczba nakładu 500 egzemplarzy, ale dopiero od numeru 33. Numer 58 jako specjalny wydano w 150 egzemplarzach, od numeru 60 AAM ukazuje się w nakładzie 350.

Ideą, jaka przyświecała powstaniu AAM, było uchwycenie ważnych faktów z życia uczelni i zanotowanie ich ku pamięci potomnych. W numerze 1 obwieszczono główne założenia, które na przestrzeni lat 1998–2018 były przestrzegane przez zmieniające się zespoły redakcyjne. Redakcja zawsze korzystała z materiałów dostarczanych przez pracowników uczelni – najpierw WSM, a później z AM. Materiał fotograficzny udostępniały agencje, np. Artura Marcinka (do nr. 16), Jerzego Undry, Michała Szadokierskiego, Pawła Chmielewskiego i innych, oraz publikujący artykuły autorzy, co było wyeksponowane imiennie na stronach redakcyjnych.

W tym miejscu obecna redakcja AAM składa wszystkim aktywnie ją wspierającym serdeczne podziękowania za zaangażowanie w rozwój magazynu.

AKTUALNOŚCI MORSKICH

lecia odzyskania niepodległości, które z przyjemnością celebrowaliśmy. Tu chcemy zaznaczyć, Czytelników oddajemy setny numer naszego magazynu. Tak, tak, to numer 100! Ten moment ac retrospekcji wydarzeń, gwoi przypomnienia.



W numerze

Uczelnia XXI wieku	2
Podniesienie bandery	
na m/s „Nawigator XXI”	4
Międzynarodowy Rok Mórz i Oceanów	7
Pierścienie Hallera	7
Wszechocian i jego zagospodarowanie	9
Zanieczyszczenia radioaktywne	
w środowisku morskim	12
RelationShip	14
Tempus – Phare	16
Działalność badawcza pracowników	
Wydziału Mechanicznego	18
Prace naukowo-badawcze Instytutu	
Nawigacji Morskiej	19
Światowy Uniwersytet Morski w Malmö	20
50-lecie pracy Profesora	
Aleksandra Walczaka	22
Biblioteka Główna – dziś,	
Regionalna Biblioteka Morska – jutro	24

Szanowni Państwo

Oddajemy do Waszych rąk pierwszy numer nowego pisma „Akademickie Aktualności Morskie”. Wydajemy go z inicjatywy J.M. Rektora, prof. dr. hab. inż. kpt. ż.w. Stanisława Gucmy. Chcemy w nim przedstawiać sprawy dotyczące naszej społeczności akademickiej. Pragniemy przekazywać nie tylko bieżące informacje z wszelkich uroczystości i rocznic, jakie będą organizowane w uczelni i przez uczelnię, ale także relacje z konferencji i sympozjów oraz spotkań z przedstawicielami przedsiębiorstw.

Osobną rubrykę poświęcamy na prezentację poszczególnych jednostek organizacyjnych uczelni, by przedstawić osiągnięcia i zamierzenia wydziałów, instytutów, zakładów – dorobek naukowy naszych pracowników.

Zamierzamy również pisać o współpracy z innymi uczelniami i przedsiębiorstwami w kraju i za granicą.

W sposób szczególny chcemy uczcić jubileusze pracowników, zamieszczając informacje o ich życiu, osiągnięciach i zamierzeniach.

Pismo społeczności akademickiej może być interesujące, jeśli Państwo włączycie się do tej współpracy i będziecie przekazywali informacje z życia Waszego Instytutu, Zakładu. Bardzo serdecznie zapraszamy.

Prosimy także o przekazywanie swoich uwag na temat pisma, bo one pozwolą na wspólne jego redagowanie i szukanie lepszych rozwiązań.

Redakcja

ISSN 0208-5135

Akademickie Aktualności Morskie

Redaguje zespół

Ryszard Czarski – redaktor naczelny, Jadwiga Cieślak – sekretarz redakcji

Redakcja korzysta z materiałów dostarczanych przez pracowników WSM. W bieżącym numerze współpracowali z nami: dr inż. Ewa Abramowska, dr inż. Andrzej Bojanowski, mgr Elzbieta Edelman, prof. dr hab. inż. Zdzisław Frankowicz, dr inż. Wiesław Galor, mgr inż. Irena Hajdasz, dr inż. Jerzy Listewnik, prof. nadzw. WSM, dr inż. Zbigniew Pietrzykowski, dr inż. Andrzej Stefanowski

Projekt okładki, opracowanie graficzne, redakcja techniczna – Katarzyna Sienkiewicz

Serwis fotograficzny Artur Marcinek, foto na 1 str. okładki – Jerzy Undro

Druk: ARTDECO, Szczecin, ul. Zamiejska 4

Redakcja zastrzega sobie prawo do skracania i opracowania przekazanych materiałów.

■ Spis treści wraz ze stopką z pierwszego numeru AAM, a obok pierwsze słowo wstępne od redakcji

O JUBILEUSZU KPT. Ż.W. EUGENIUSZA DASZKOWSKIEGO SŁÓW KILKA

Jubileusz 60-lecia pracy literackiej byłego rektora morskiej Alma Mater – kpt. ż.w. Eugeniusza Andrzeja Daszkowskiego wpisał się w obchody 100 rocznicy odzyskania niepodległości przez nasz kraj

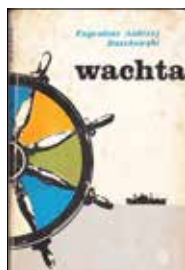
Zacny Jubilat związał się z naszą uczelnią 1 września 1972 r., podejmując pracę na stanowisku docenta kontraktowego na Wydziale Nawigacyjnym WSM, a następnie przez dwie kadencje sprawował zaszczytną funkcję rektora (1972–1978). W tym czasie powstało 5 instytutów i 7 wyodrębnionych jednostek ogólnouczelnianych, pozyskano wybitnych fachowców, którzy zasilili szeregi kadry naukowo-dydaktycznej, mając perspektywy na poszerzenie

wiedzy i zdobywanie stopni naukowych. Wzrosła liczba pracowników, ale i studentów, którzy mogli zamieszkać w nowo wybudowanych akademikach – „Korabiu” i „Pasacie”.

W dorobku naukowym byłego Rektora znajduje się wiele publikacji poświęconych problemom morskim, zawartych w zbiorowych tomach studiów i materiałów pokonferencyjnych. Zajmował się też publicystyką, zamieszczając swoje artykuły dotyczące pro-

blemów morskich czy kształcenia kadr dla polskiej floty na łamach lokalnych i krajowych czasopism. Oprócz twórczości naukowej i publicystycznej kpt. ż.w. E. Daszkowski ma duży dorobek literacki. Jest uznanym pisarzem marynistycznym, publikującym swoją twórczość literacką od 1958 r., i wyróżnionym wieloma nagrodami. Uprawiał głównie reportaże i opowiadania (ponad 650 opublikowanych). Wydał 25 książek.

Teresa Jasunias



E. A. DASZKOWSKI W 60 LAT PÓŹNIEJ

Jubileusz twórczości najpłodniejszego pisarza marynisty skłania do kilku refleksji. Autor Eugeniusz Andrzej Daszkowski jest kapitanem żeglugi wielkiej, który dowodził statkami polskimi i obcymi na wielu szlakach morskich, stąd jego dogłębna znajomość realiów marynarskiego życia. Talent literacki powoduje natomiast, że czytelnik może śledzić opisy wydarzeń na morzu i w portach niejako w artystycznym powiększeniu. Conrad uważał, że prawdziwym marynistą może być tylko prawdziwy marynarz opływający po morzach i oceanach, co sprawdza się w wielu przypadkach.

Jubileuszowy tom autora „Marynarze i celnicy” zawiera 21 opowiadań o losach marynarskiej braci w zestawieniu z działaniami celników, którzy w pewnym sensie na nich polują. Tematy przemytnicze są literacko i gawędziarsko bardzo wdzięczne, toteż brali je na warsztat oprócz marynistów różni twórcy wielcy po piórze. Sławny szpieg polsko-rosyjski, gdy stał się rosyjsko-polskim i został złapany, napi-

sał w celach ciężkiego więzienia znaną powieść „Kochanek Wielkiej Niedźwiedzi”, ona nie tylko przyniosła mu sławę, ale wzbudziła zainteresowanie samego Melchiora Wańkowicza, który we wstępie napisał: *Jeśli w ciemną październikową noc zedrzeć z granicy welon mroku, zobaczymy zdążających w obu kierunkach przemytników parami lub pojedynczo. Większy zespół prowadzi doświadczony przemytnik zwany „maszynistą”, a tu i ówdzie przedziera się samotny odyniec, piekielnie odważny z odbezpieczonym rewolwerem i granatami za pasem – to szpieg.* Ten romantyczny obraz uzupełniają mimochodem uwagi o przemyśle nylonowych pończoch dla radzieckich dam, a w drodze powrotnej futrzanych kołnierzy dla polskich. Przy okazji czytelnik dochodzi do wniosku, że nie byłoby przemytu i celników, gdyby nie było granic.

Daszkowski plastycznie odmalowuje w swoich opowiadaniach całą galerię znajomych przyjaciół i kolegów mających przypadłości przemytnicze, z których często wychodzili z humorem

i reflekssem typowym dla tego zawodu. Jednym z najbardziej znanych jest przeżyty grzbietowy zwany „grzbietową” – za jego opis autor zbierał dawniej ciągi od środowiska, ale dziś jest to fragment kroniki marynarskiego losu zgotowanego przez władze, które tak symbolicznie wynagradzały ciężką i niebezpieczną pracę marynarza, że zmuszały go do przemytu, aby mógł utrzymać swoją rodzinę. Humorystycznie zawyżona przez celników opłata za przywiezienie afrykańskich rzeźb z ciężkiego drewna kończy się utopieniem całego transportu w Odrze, który kiedyś może posłużyć historykom sztuki za dowód, że Afrykanie byli tu z nauką pewnością na tysiąc lat przed Słowianami. Nawiasem mówiąc, Autor został zresztą nagrodzony za książkę „Afrykańskie spotkania” we wczesnym okresie swojej twórczości.

Życzymy Mu dalszych kolejnych tomów, aby nadal zachwycał nas i wzruszał.

Józef Gawłowicz

MÓJ PRZYJACIEL REKTOR

Kpt. ż.w. Eugeniusz Daszkowski tak umiłował morze, że wiele lat spędził na morzach i oceanach, pływając na statkach polskich i zagranicznych z załogami różnych narodowości.



Ciężka była jego droga na morze, bo po ukończeniu Państwowej Szkoły Morskiej w Szczecinie nie otrzymał „prawa pływania” za przynależność do „Szarych Szeregów”. Studiował więc dalej i ukończył Politechnikę Szczecińską. Po Październiku’56 nastąpiła odwilż i wreszcie mógł ruszyć na morze. Pływając, opisywał swoje podróże – i tak został największym współczesnym szczecińskim pisarzem marynistą. Jest autorem 26 książek o tematyce morskiej, 2 opracowań wspomnieniowych, wielu artykułów literackich i fachowych.

Jako przyjaciel kpt. ż.w. Eugeniusza Daszkowskiego pragnę z przyjemnością powiadomić, że w dniu 18 października 2018 r. odbyła się w Książnicy Pomorskiej promocja Jego książki: „Młynarz i celniczy”. Była to tym większa uroczystość, gdyż Autor w tym roku obchodzi jubileusz 60-lecia pracy twórczej – literackiej i jest to 26 książka o tematyce morskiej. Tu dodam, że mimo słusznego wieku ciągle pisze, z wielkim talentem opisując

swoje liczne morskie przygody. Książki Jego są autentyczne, pełne wspaniałych podróży, które osobiście przeżył. Czytając je, płyniemy z nim, przeżywając niesamowite przygody. W tym czasie wybitnie zasłużył się dla szkolnictwa morskiego jako nauczyciel i rektor Wyższej Szkoły Morskiej w Szczecinie.

Jest laureatem wielu nagród literackich, uhonorowany wielokrotnie państwowymi, resortowymi i regionalnymi odznaczeniami oraz najwyższym odznaczeniem LMiR „Pierścieniem Hallera”.

W jubileuszowej uroczystości wzięli udział przedstawiciele Prezydenta Miasta Szczecina, Wojewódzkiego Urzędu Marszałkowskiego, którzy odznaczyli Eugeniusza Daszkowskiego „Złotą Odznaką Honorową Gryfa Zachodniopomorskiego”. Nie zabrakło przedstawicieli Wyszkowa – którego jest Honorowym Obywatel Miasta – w osobie Elżbiety Kasińskiej, przewodniczącej Regionu Ligi Morskiej i Rzecnej w Wyszku, wiceprezesa Zarządu Głównego LMiR kmd. Marka

Padjasa, wiceprezesa Zarządu Głównego LMiR Elżbiety Marszałek oraz wiceprezesa LMiR Okręgu Zachodniopomorskiego Włodzimierza Grycnera, od których Jubilat otrzymał Medal 100-lecia Niepodległości Polski. Były i inne prezenty od szczecińskich stowarzyszeń. Laudację wygłosił prezes Oddziału Związku Literatów Polskich Leszek Dębek oraz koledzy kapitanowie żeglugi wielkiej – Józef Gawłowicz i Włodzimierz Grycner. Urywki książki czytał aktor szczecińskich teatrów – Stanisław Heropolitański, a umiłał śpiewem bard marynarskiej piosenki kpt. ż.w. Lech Katkowski.

Kapitan Daszkowski jest wspaniałym, wielce kulturalnym człowiekiem, więc aula Książnicy Pomorskiej była wypełniona po brzegi czytelnikami i sympatykami Jubilata.

Na zakończenie spotkania goście zostali podjęci gigantycznym tortem.

Z marynarskim pozdrowieniem
Włodzimierz Grycner

CEREMONIA WODOWANIA STATKU

Po drugiej wojnie światowej miasto i stocznia w Szczecinie legły w gruzach. Brak było fachowców, którzy potrafiliby budować statki. Kilku inżynierów i techników przybyło ze wschodniego wybrzeża. W Szczecinie byli jednak ludzie z wielkimi chęciami i entuzjasci, którzy zmienili ponury pejzaż stoczni i wzięli się do roboty.

■ TEKST WIKTOR CZAPP ■ ZDJĘCIA TOMASZ KWIATKOWSKI



W 1948 roku zwodowano pozostawiony przez Niemców na pochylni kadłub statku, który otrzymał roboczą nazwę „Oliwa”. Na wyposażenie jednak kadłub ten popłynął do Gdańska. Na wejście do eksploatacji statek otrzymał nazwę docelową „Marchlewski”. Stocznia w Szczecinie rozpoczęła swą działalność od remontowania statków oraz produkcji kutrów rybackich o stalowych kadłubach. Zbudowano ich sporo, zasilając nimi rybaków bałtyckich. Dopiero 15 grudnia 1952 roku odbyło się wodowanie pierwszego pełnomorskiego, zbudowanego od podstaw w polskim Szczecinie statku – rudowęglowca o nośności 3200 ton. Statek ten otrzymał nazwę „Czułym” i przeznaczony był na eksport do Związku Radzieckiego. Jego matką chrzestną została suwnicowa – pani Olga Szewczyk. Na tę uroczystość wo-

dowania wysłano nas – uczniów szkoły morskiej, aby nadać tej ceremonii odświętny charakter. Pamiętam, że „zjazd” z pochylni tego kolosa – jak się nam, uczniom wówczas wydawało – zrobił na nas niezapomniane wrażenie. Rudowęglowiec „Czułym” dał dobry początek. Od tego czasu wodowania odbywały się permanentnie. Z czasem wodowania w Stoczni Szczecińskiej były tak częste, że uroczystości te spowszedniały.

Po latach, kiedy pełniłem funkcję kapitana portu w Szczecinie, 10 listopada 1979 roku zadzwonił do mnie szef produkcji stoczni z prośbą, abym zwodował budowany dla Związku Radzieckiego prom pasażerski, któremu nadano imię „Georg OTC”. Muszę przyznać, że miałem pewne wątpliwości, czy podołam temu zadaniu. Wrażenie było ogromne. Emocji też nie brakowało, ale wszystko udało się

doskonale. Statek spłynął na wodę bez oporów, rzucone na czas kotwice wyhamowały go. Podjęty przez holowniki statek doprowadziłem do nabrzeża wyposażeniowego. W czasie mojej długoletniej pracy zawodowej uczestniczyłem jeszcze wiele razy w wodowaniach statków. Po latach zająłem się historią i zwyczajami ceremonii wodowania. Wynikami tych dociekań pragnę się podzielić z czytelnikami.

Wodowanie – lub przez innych nazywany chrzest statku – jest najstarszą tradycją morskiego ceremoniału. Jest to uroczystość nie dla marynarzy, którzy będą na wodowanym statku pływali, ale jest to święto dla armatora, a jeszcze bardziej dla stoczniovców, którzy jednostkę budują. Wodowanie jest zamknięciem etapu budowy statku na lądzie, a rozpoczęciem etapu budowy na wodzie.

Pierwsze wzmianki o tej ceremonii uczeni w piśmie odnaleźli w egipskich hieroglifach, pochodzących sprzed czterech tysięcy lat. Celem tych ceremonii była wiara w przeblaganie bóstw morskich, by żywioł morski, wiatry i słońce były wodowanej jednostce łaskawe.

Początkowo do chrztu używano wody, co zresztą w wielu krajach pozostało do dziś. Woda bowiem była i w dalszym ciągu jest symbolem oczyszczenia. Wino natomiast służyło do wzniesienia toastu za pomyślność nowego statku.

Mniej więcej od czasów wypraw krzyżowych chrzest statku stał się w niektórych krajach ceremonią liturgiczną. W XV-wiecznej Anglii chrzest statku był tak ważną uroczystością, że uczestniczyli w niej władcy lub przedstawiciele dworu panującego. To w Anglii narodził się zwyczaj rozbijania butelki z winem o burtę statku. Z czasem ten zwyczaj przejęły inne morskie państwa. Początkowo butelkę rzucano o kadłub statku, ale gdy pewnego razu butelka wymknęła się spod kontroli i oberwał nią jeden z uczestników ceremonii, zaczęto przywiązywać ją na linie i tak pozostało do dnia dzisiejszego. Z czasem Francuzi oczywiście zastąpili wino butelką szampana. Ten szlachetny płyn dawał bardziej efektowny widok oblewanego dziobu.

Nie wszystkie jednak państwa tolerują alkohol, o czym decyduje religia i miejscowe zwyczaje każdego państwa. Mogliśmy się o tym przekonać, gdy w Stoczni Szczecińskiej budowaliśmy statki dla Indonezji, Iranu czy Turcji. Te statki chrzczone były wodą lub mlekiem orzecha kokosowego. Koran wyklucza alkohol.

Gdy Stocznia Szczecińska zbudowała dla Turcji prom pasażerski o nazwie „Ankara”, odbyły się na nim dwa chrzty. Jeden tradycyjny – dla stoczni, drugi dla armatora. Aby prom ochrzcić w tradycji tureckiej, armator zakupił żywego barana, którego zarżnięto na pokładzie, a krwią zwierzęcia pomazano burty statku.

Wśród wielu społeczeństw za szczególnie skuteczny sposób przeblagania gniewu bóstw uważano ofiarę z krwi ludzkiej. Ślady tych obrzędów znajdujemy w starych legendach norweskich. Wodzowie Wikingów przy wodowaniu nakazywali łamać grzbiety wybranych niewolników ciężarem kadłubów wo-



dowanych jednostek. Do tej ceremonii wybierano niewolników dobrze zbudowanych i silnych, wierząc, że ich siła przejdzie na wodowaną jednostkę.

Inny okrutny zwyczaj istniał na wyspach Samoa, gdzie największym wrogiem żeglarzy były ludożercze rekiny. Po zwodowaniu nowo zbudowanej jednostki wyrzucano za burtę jeńców, aby zaspokoić głód żarłocznych rekinów. Gdy rozwój cywilizacji złagodził krwawe obyczaje, ofiary z ludzi zastąpiono ofiarami z krwi zwierzęcej.

Do dnia dzisiejszego są zwolennicy, którzy doszukują się w fakcie rozbijania butelki echa wikingowego zwyczaju łamania kręgosłupów więźniów czy rozbijania naczyń z krwią. Chińczycy, gdy chrzcili w Szczecinie nowo budowany statek, użyli piłki, uderzając nią o dziób statku.

Zwyczaj odstraszenia demonów dźwiękiem dzwonu okrętowego można odnaleźć w zachowanej do dziś tradycji związanej z chrztem każdego nowo zbudowanego statku należącego do francuskiego armatora Charles Le Borgne. Jednym z elementów ceremonii jest obchód pomieszczeń statku z jednoczesnym biciem w dzwon okrętowy, wierząc, że dźwięk dzwonu skutecznie odstrasza demony czyhające na statek. Wiele morskich legend i opowieści zawiera wątki związane z dźwiękiem dzwonu okrętowego.

Przez całe wieki chrzest statku był domeną mężczyzn. Pierwsi od tej tradycji odstąpili Anglicy. W 1811 roku po raz pierwszy statek ochrzciła kobieta. Ten przywilej kobiet nie jest jednak w zwyczaju wielu państw. Statki budowane w Stoczni Szczecińskiej dla Chin, Egiptu czy Syrii miały ojców chrzestnych.

Nasz szkolny żaglowiec „Dar Pomorza”, gdy był wodowany w 1909 roku w stoczni Blohm & Voss w Hamburgu,

otrzymał nazwę „Prinzess Eitel Friedrich”, a jego matką chrzestną była Zofia Charlotta – córka Wielkiego Księcia von Oldenburga. Natomiast w 1930 roku, a więc 21 lat później, gdy ten sam żaglowiec podnosił polską białą-czerwoną banderę, jego matką chrzestną została pani Maria Janta-Polczyńska, żona ówczesnego ministra rolnictwa oraz minister Eugeniusz Kwiatkowski jako ojciec chrzestny.

U armatorów – Polskie Linie Oceaniczne w Gdyni oraz Polska Żegluga Morska w Szczecinie – powołane zostały nawet Kluby Matek Chrzestnych skupiające panie, które chrzcili statki tych armatorów. Jest wielkim wyróżnieniem oraz zaszczytem zostać matką chrzestną nowo budowanego statku i dlatego matka chrzestna jest starannie wybierana spośród zasłużonych pań.

W polskiej tradycji stoczniowej zanim matka chrzestna rozbije butelkę szampana o burtę statku, wypowiada tradycyjną formułkę. Niejednokrotnie wypowiada ją z dużą treścią i wzruszeniem, ale i z nadzieją, że ceremonia przebiegnie pomyślnie.

Oto jak brzmi rota chrztu:

Niech Bóg chroni ten statek i jego załogę od niebezpieczeństw na wszystkich morzach i oceanach świata. Przynosi chwałę stoczni i stoczniovcóm, którzy cię zbudowali, a właścicielowi korzyści materialne. Nadaję ci imię – tu wymienia się z góry ustaloną nazwę statku.

Z powodu wielkiej tremy matki chrzestnej zdarzało się, że rzucona butelka za pierwszym razem się nie rozbiła i manewr trzeba było powtórzyć. Był nawet przypadek, że aż pięć razy rzucono butelkę, zanim rozbiła się o burtę, a szlachetny płyn oblał dziób statku.

W polskich stoczniach jest taki zwyczaj, że szybką rozbitej butelki w ładnej oprawie otrzymuje matka chrzestna,



która często przekazuje to cenne trofeum kapitanowi, a on umieszcza je w eksponowanym miejscu na statku – zazwyczaj w salonie lub na mostku kapitańskim.

Rzadko się zdarza, aby statek otrzymał imię nawet bardzo zasłużonego człowieka jeszcze za jego życia. Z takim jednak przypadkiem mieliśmy do czynienia przy wodowaniu pierwszego po wojnie rudowęglowca, któremu nadano imię „Soldek” – nazwisko przodującego traseru Stoczni Gdańskiej. Przed wodowaniem drżącym, wrzuszonym głosem Stanisław Soldek złożył ślubowanie.

Powiedział on:

Ślubuję na honor polskiego robotnika postępowaniem swoim nie przynieść ujmy nazwisku, które się stało nazwą pierwszego pełnomorskiego statku zbudowanego w polskiej stoczni. Zawsze wzorowo wypełniać swoje obowiązki, rozwijać i doskonalić kwalifikacje zawodowe. Utrzymywać w należytych stanie swoją sprawność fizyczną i umysłową. Pod każdym względem służyć przykładem swego życia i pracy oraz stać niezłomnie na straży zdobyczy klasy robotniczej.

Te słowa ślubowania 32-letni traser Stanisław Soldek zamienił w czyn. Ukończył studia na Politechnice Gdańskiej na Wydziale Budowy Okrętów.

Był dyrektorem Stoczni Wisła. Oczywiście zaszczyt matki chrzestnej tego statku przypadł żonie Stanisława Soldka – Helenie.

W wielu krajach, a zwłaszcza w krajach katolickich, wodowanie statku lub okrętu odbywa się z zachowaniem rytuału religijnego. Przed wodowaniem naszego transatlantyka „Piłsudski” 19 grudnia 1934 roku we włoskiej stoczni Cantieri Riuniti dell'Adriatico w Monfalcone k. Triestu modły odprawił arcybiskup z Triestu. W okresie PRL-u wodowanie miało wyłącznie świecki charakter i było nazwane wodowaniem, a nie chrztem.

Ceremonia wodowania nie jest też wolna od różnego rodzaju przesądów i zabobonów. Wiele stoczni przestrzega, aby wodowanie nie odbyło się w piątek. Uważano bowiem, że piątek jest dniem feralnym. Kanadyjczycy postanowili złamać ów przesąd. Jeden ze statków nazwano nawet „Friday” i zwodowano go w piątek. Jak się rychło okazało, statek nie miał szczęścia – uległ katastrofie morskiej. Fakt ten utwierdził wszystkich w przekonaniu, że piątek jest dniem feralnym.

Marynarze anglosascy, szczególnie starsze pokolenie, do dnia dzisiejszego uważają, że feralne dni do rozpoczęcia podróży morskiej to: 2 lutego, 31 grudnia, pierwszy poniedziałek kwietnia

i drugi poniedziałek maja. Według Biblii bowiem w tych dniach nawiedziły ludzkość wielkie kataklizmy.

Za czasów Polski Ludowej był też mocno zakorzeniony zwyczaj, który w miarę możliwości przestrzegano: rozpocząć podróż morską zawsze przed północą, a powracać z rejsu po połnocy. Nie miało to jednak nic wspólnego z zabobonami czy morskimi wierzeniami. Chodziło o to, aby zaliczyć otrzymywany dodatek dewizowy w dniu rozpoczęcia i zakończenia podróży, a więc czysto ekonomiczne podłożę i wyrachowanie załogi.

W wielu stocznich świata jest zwyczaj, aby o dziób statku rozbić butelkę szampana, chociaż okręty podwodne „Dzik” i „Sokół” ochrzczone zostały butelką czerwonego wina. O dziób pewnego statku duńskiego, przeznaczonego do żeglugi w lodach Arktyki, rozbito w dniu wodowania blok lodu, aby uwypuklić przeznaczenie statku.

Oprawa uroczystości wodowania statku jest w każdej stoczni inna, ale głównie chodzi o to, aby ceremonii tej nadać uroczyste znaczenie. Na koniec budowy, zazwyczaj po przekazaniu przez stocznię statku armatorowi, odbywa się uroczyste podniesienie bandery państwa, w którym statek został zarejestrowany. Szkoda, że na naszych, rodzimych statkach już od dłuższego

czasu nie podnosi się polskiej, białoczerwonej bandery.

Na zakończenie opiszę jeszcze jedno ważne wydarzenie. Mój przyjaciel kpt. ż.w. Jan Prüffer nadzorował nowo budowany przez Stocznnię Szczecińską statek dla Polskiej Żeglugi Morskiej. Statek ten spłynął na wodę 30 kwietnia 1982 roku i otrzymał nazwę „Powstaniec Warszawski”. Matką chrzestną statku była p. Irena Rupniewska ps. „Irena” – żołnierz konspiracji niepodległościowej Związku Walki Zbrojnej i Armii Krajowej, walcząca w Powstaniu Warszawskim.

Polska Żegluga Morska przejęła od stoczni gotowy do eksploatacji, zacumowany przy nabrzeżu Wałów Chrobrego, statek 29 października 1982 roku. W tym dniu odbyło się też uroczyste podniesienie jeszcze wówczas polskiej białoczerwonej bandery. Z uroczystością tą wiąże się wydarzenie bez precedensu w dziejach PRL-u. Jak już wcześniej wspominałem, w czasach Polski Ludowej wodowanie nowo budowanego statku miało całkowicie świecki charakter. Na zaproszenie powstańców, którzy patronowali statkowi, przyjechał z Warszawy na tę podniosłą uroczystość ks. prałat Wacław Karłowicz – legendarny kapelan Powstania Warszawskiego. Życzeniem powstańców było poświęcenie statku z modlitwą o Boską opiekę nad nim i załogą.

Kapitan statku, który jako młody chłopak przeżył Powstanie Warszawskie i sam jest praktykującym katolikiem, był zaszczycony tym życzeniem powstańców. Zorganizował konspiracyjny ceremoniał poświęcenia statku w salonie starszego oficera – kpt. ż.w. Romana Opielei. Salon kapitana zajęty był przez oficjalnych gości armatora, władze państwowe i partyjne.

Ks. prałat Wacław Karłowicz poświęcenia statku dokonał w obecności kilkunastu powstańców i wybranych, wtajemniczonych w konspirację członków załogi statku. Jak się dowiedziałem, ks. Karłowicz przywiózł z sobą wodę święconą, ale nie miał kropidła. Jako kropidło posłużyła mu wiązanka kwiatów (cyklamenu), która stała w wazoniku w kabinie starszego oficera.

Gdyby wiadomość o poświęceniu statku wówczas przedostała się do prasy, to kapitan i starszy oficer na pewno straciliby swoje stanowiska i poszli na przysłowiową „zieloną trawkę”.



Fakt poświęcenia statku trzymany był w ścisłej tajemnicy. Został ujawniony dopiero siedem lat później, gdy sytuacja polityczna w Polsce się zmieniła i dowództwu statku już nic nie groziło. Ten niezwykle odważny ksiądz Wacław Karłowicz zmarł w wieku stu lat w grudniu 2007 roku w Warszawie jako najstarszy kapłan Polski.

Koniecznym wydaje się wspomnieć o jeszcze jednej stoczniowej uroczystości, która dziś już nie istnieje, a mianowicie o tzw. wbiciu pierwszego nitu albo – jak to niektórzy nazywali – położeniu stępki. W czasach gdy zaczęto budować statki o kadłubie stalowym, blachy poszycia były łączone za pomocą nitów (technologia spawania blach była jeszcze nieznaną). Na takiej ceremonii gromadziło się grono osób godnych wbicia pierwszego nitu w kil nowo budowanego statku. Każda z osób wbiiała swój symboliczny nit ozdobnym młoteczkiem, który zabierała potem na pamiątkę.

W listopadzie 1934 roku we francuskiej stoczni Normand w Le Havre, gdy na zlecenie Polskiej Marynarki Wojennej budowano stawiacz min ORP „Gryf”, honorowy pierwszy nit wbił ambasador RP w Paryżu. Gdy stocznioowcy opanowali technologię spawania, ceremonia wbijania pierwszego nitu zanikła.

Należy też wspomnieć o zwyczaju kaszubskich szkutników, którzy zwyzwiali dyrektora stoczni liną. Zadaniem dyrektora było szybkie i sprawne uwolnienie się z tych więzów, co miało symbolizować, że stocznioowcy i ich dyrektor sprawnie uporają się z trudno-

ściami, na jakie zwykle natrafiają przy budowanych jednostkach, szczególnie przy jednostkach prototypowych.

Najnowszym morskim ceremoniałem w Polsce jest uroczystość „wodowania” nowo wydanej książki o tematyce morskiej (to zwyczaj promocji książki). Mniej więcej w 1990 roku na pokładzie statku-muzeum „Dar Pomorza” odbyło się pierwsze „wodowanie” książki pisarza marynisty kpt. ż.w. Karola Olgierda Borchardta. Z czasem ceremonia ta rozszerzyła się na muzeum ORP „Błyskawica” oraz gmach Akademii Morskiej. Ceremonię tę przejęto też w Szczecinie w Akademii Morskiej i w Książnicy Pomorskiej. Organizator, którym w Gdyni jest na ogół Centralne Muzeum Morskie – armator „Daru Pomorza”, zaprasza zainteresowanych gości na pokład żaglowca. Wybrany gość wygłasza laudację o autorze i o napisanej przez niego książce. Czytane są urywki mającej być wodowaną książki. Autor wyznacza matkę chrzestną – utarła się tradycja, że matka chrzestna umoczona w wodzie morskiej czerwona różą skrapia książkę, wypowiadając rotę wodowania. Treść rot może być różna, zależna od tematyki książki oraz umiejętności literackich organizatorów ceremonii.

Oto jedna z nich:

Docieraj wszędzie tam, gdzie cię oczekują – przez lądy, morza, oceany. Przyśpiesz chwałę banderze Rzeczypospolitej i jej morskim uczelniom. Rozślawiaj imię polskich kapitanów, oficerów i marynarzy oraz morskich naukowców i wydawców. Nadaję ci imię... (tu wymienia się tytuł książki).

Ceremonię uświetnia lampka czerwonego wina lub szampana z toastem za pomyślność rozchodzenia się wśród czytelników wodowanej książki. Na zakończenie autor podpisuje dzieło pragnącym posiadać autograf. Ceremonia morska raczej młoda, ale bardzo miła – i oby takich było jak najwięcej, i aby wspomnienia autorów spisanych w wodowanych książkach nie poszły w zapomnienie. Z nadzieją, że znów dumnie będziemy podnosili na rufach naszych nowo budowanych statków białoczerwoną z orłem w koronie kończąc opis tradycyjnego ceremoniału chrztu – wodowania.

Temat na pewno nie jest wyczerpany. Mnożąc przykłady, można by napisać nawet pokaźną książkę o ceremoniałach i tradycjach morskich.

CZY TEN STATEK DOPŁYNIE DO WYSPY SKARBÓW?

■ TEKST I ZDJĘCIE ADRIANA NOWAKOWSKA

Ależ to była wycieczka! Przemierzeli schodów bez liku, korytarzy krętych także, ale w końcu udało się młodym „Żeglarzom” z zaprzyjaźnionego Przedszkola Publicznego nr 27 „Żagielek” dotrzeć do symulatora mostka nawigacyjnego statku, znajdującego się w Centrum Inżynierii Ruchu Morskiego w Akademii Morskiej w Szczecinie. Pan Kapitan opowiedział dzieciom, do czego służą wszystkie urządzenia, które potrzebne są do prowadzenia jednostki pływającej i manewrowania nią. Można ich było dotknąć, a nawet coś przycisnąć.

Zmieniała się pogoda i warunki żeglugi, po każdej z burt pojawiały się nowe statki. Trzeba było prowadzić baczne obserwacje. Spełnieniem marzeń była możliwość posterowania



statkiem. Za kołem sterowym ustawiała się długa kolejka. Wszyscy pragnęli dopłynąć do Wyspy Skarbów. Długo

wpatrywali się w horyzont. Tym razem się to nie udało, ale przygoda była wspaniała. A wspomnień cały ogrom.

PRÓBA POBICIA REKORDU GUINNESSA PO RAZ KOLEJNY Z AKADEMIĄ MORSKĄ

Akademia Morska w Szczecinie po raz pierwszy przyłączyła się do akcji w 2016 roku – władze, pracownicy i studenci Akademii Morskiej wspólnie prowadzili RKO na pokładzie Nawigatora XXI. Zeszłoroczna próba miała miejsce w sali gimnastycznej w gmachu głównym AM przy Wałach Chrobrego. Na 11 fantomach trzech ratowników prowadziło instruktaż resuscytacji krążeniowo-oddechowej dla grupy 33 osób ćwiczących oraz ponad 70 obserwatorów lekcji. Uczestnikami wydarzenia byli pracownicy i studenci Akademii Morskiej w Szczecinie oraz ich młodszy koledzy z Zespołu Szkół Morskich ze Świnoujścia.

Rok 2018 to kolejna próba na Nawigatorze XXI. 22 osoby, 4 fantomy, piękne słońce i bardzo wartościowy czas! W akcji uczestniczyli niezastąpieni studenci AM, wspomagani przez załogę statku, panią prorektor ds. nauczania dr inż. Agnieszkę Deję. Szczególne wsparcie w organizacji akcji wykazali AZS Akademia Morska w Szczecinie oraz – przede wszystkim prowadzący pokaz Artur Byczków z OSRM Akademii Morskiej!



Punktualnie o godzinie 12:00 tysiące uczniów i studentów z całej Polski jednocześnie podjęło się resuscytacji krążeniowo-oddechowej na fantomach. W tegorocznej akcji bicia rekordu wzięły udział wszystkie szkoły, które aktywnie działają w ramach prowadzonego przez WOŚP Programu Edukacyjnego „Ratujemy i Uczymy Ratować”. Oprócz

uczniów wydarzenie wsparły także jednostki Ochotniczych Straży Pożarnych, firmy, instytucje miejskie i osoby prywatne. W tym roku do udziału w biciu rekordu zgłosiła się ogromna liczba osób – 105 902 z 1142 instytucji i tym samym rekord z 2015 roku, który wyniósł ponad 92 tys. osób, został pobity!

PM



SPOTKANIE WIGILIJNE

■ TEKST PAULINA MAŃKOWSKA ■ ZDJĘCIA TOMASZ KWIATKOWSKI



12 grudnia 2018 roku na zaproszenie Rektora dr. hab. inż. Wojciecha Ślaczki, prof. AM społeczność akademicka naszej uczelni i jej przyjaciele przybyli na tradycyjne Spotkanie Wigilijne. W świątecznej, rodzinnej atmosferze zgromadzeni goście wysłuchali życzeń i przemówienia JM Rektora oraz programu artystycznego. Spotkanie rozpoczęło się koncertem kolęd w wykonaniu uczelnianego chóru, który pod batutą pani dyrygent Sylwii Fabiańczyk-Makuch zaśpiewał najpiękniejsze polskie kolędy. Zebrani goście, choć z nieśmia-

łością, wtórowali artystom. Pani dyrygent przy akompaniamencie skrzypiec przepięknie solowo zaśpiewała utwór pt. *Silent night*.

Wigilijne spotkanie było nie tylko okazją do złożenia sobie życzeń, ale również momentem, byśmy wspólnie mogli snuć refleksje nad tym, co minęło, a co jeszcze przed nami. Uczestnictwo tak licznej grupy wykładowców i pracowników administracyjnych uczelni świadczy o integracji i szacunku, jakim darzymy się nawzajem. Przedświąteczne spotkania pracowników Akademii

stały się nieodłączną tradycją do wspólnego przeżywania tego wyjątkowego czasu Świąt Bożego Narodzenia.

*Jest w moim kraju zwyczaj,
że w dzień wigilijny,
Przy wejściu pierwszej gwiazdy
wieczornej na niebie,
Ludzie gniazda wspólnego
łamią chleb biblijny,
Najtkliwsze przekazując uczucia
w tym chlebie...*

C.K. Norwid

REGATY WIOŚLARSKIE Z OKAZJI 100 ROCZNICY ODZYSKANIA NIEPODLEGŁOŚCI

■ TEKST **WOJCIECH JAŚKIEWICZ** ■ ZDJĘCIA **ANNA MARCHEWKA I NORBERT MARCHEWKA**



11 listopada br. na przystani wioślarskiej odbyły się Regaty Niepodległości. Tak 100-lecie odzyskania niepodległości uczcili studenci sekcji wioślarskiej AZS-AM.

Imprezę uświetnili zacni goście: prorektor ds. nauczania i prezes KU AZS AM Agnieszka Deja, prezes Europejskiej Federacji Wioślarskiej Ryszard Stadniuk, mistrz olimpijski w wioślarstwie Konrad Wasielewski oraz wiceprezes AZS-AM Norbert Marchewka.

Zawody odbywały się w konwencji mieszanej, co znaczy, że osady złożone były z wioślarzy i wioślarek w równej liczbie, tak zwane miksty.

Nasza ósemka tym razem uległa osadzie PUM-u, ale za to w dwójce podwójnej Michał Sobanda z koleżanką z Pum-u zwyciężyli, a nasza klubowa dwójka Karolina Woźniak i Michał Golański była trzecia. Bardzo dobrze wypadła również Zuzanna Dudek, która zajęła drugie miejsce w wyścigu dwójek profesjonalnych. Ósemka płynęła w składzie: sternik Kinga Okoń, a dalej Michał Sobanda, Aleksander Florczak, Michał Golański, Łukasz Lato, Zuzanna i Joanna Dudek, Karolina Woźniak, Karolina Przybylska.

O osady wioślarskie, młodzież i przygotowanie sprzętu dbał trener sekcji wioślarskiej AZS-AM Wojciech Jaśkiewicz. Niech żyje Polska i Akademia Morska!



TURNIEJ STRZELECKI Z OKAZJI ŚWIĘTA NIEPODLEGŁOŚCI

■ TEKST JOANNA PLESZKO ■ ZDJĘCIA PIOTR ŚLEDZIEWSKI



W piątek, 16 listopada 2018 r. odbył się piąty turniej strzelecki z okazji 100-lecia Odzyskania Niepodległości przez Polskę, pod patronatem JM Rektora Akademii Morskiej w Szczecinie dra hab. inż. kpt. ż.w. Wojciecha Ślęczki, prof. nadzw. AM.

Turniej zorganizowano dla wszystkich pracowników naszej Alma Mater.

Celem spotkania było uczczenie 100-lecia Odzyskania Niepodległości przez Polskę, integracja pracowników uczelni, doskonalenie umiejętności strzeleckich, rywalizacja sportowa, po-

pularyzacja sportu strzeleckiego, upowszechnienie kultury fizycznej i sportu.

Zawody odbyły się na krytej strzelnicy Delve GT. Program imprezy obejmował: instruktaż użycia broni, strzelanie z broni dodatkowej (Uzi, Ruger GP-100, Mossberg 500), strzelanie dokładne. Spotkanie zakończyło się ogłoszeniem wyników konkursu, wręczeniem nagród i dekoracją zwycięzców przez JM Rektora Wojciecha Ślęczkę.

Uczestnicy po raz pierwszy rozegrali konkurs w dwóch kategoriach (kobiety i mężczyźni) z broni Glock 17 (pistolet

bocznego zapłonu, kaliber 9x19 Parabellum) do tarczy 23P z odległości 25 m w postawie stojącej. Oceniano wszystkie oddane strzały.

W kategorii kobiet zwyciężyła Edyta Świtalska, drugie miejsce zajęła Agnieszka Zięba, trzecie miejsce Joanna Pleszko.

W kategorii mężczyzn po zaciętej rywalizacji (wszyscy panowie zdobyli 78 pkt., o miejscach decydowała liczba przestrzelin z wyższą cyfrą) zwyciężył Leszek Seredyński, drugie miejsce zajął Marek Matkowski, trzecie miejsce Zenon Grządziel. Gratulujemy!



MISTRZOSTWA AKADEMII MORSKIEJ W WIOŚLARSTWIE HALOWYM

■ TEKST NORBERT MARCHEWKA ■ ZDJĘCIA TYMOTEUSZ ROGULSKI

W dniu 29.11.2018 r. w sali sportowej na Wałach Chrobrego odbyła się rywalizacja na ergometrach wioślarskich o mistrzostwo Akademii Morskiej. Ta trudna dyscyplina sportowa, wymagająca od zawodników sporo siły i wytrzymałości, przyciągnęła na start wielu studentów, którzy chcieli spróbować swoich sił.

Oprócz żaków do rywalizacji przystąpili także uczniowie z Ośrodka Szkolno-Wychowawczego dla Dzieci Słabo Słyszących w Szczecinie pod opieką byłego reprezentanta Polski w wioślarstwie Sławomira Czerwińskiego. Wyścigi odbyły się na dystansie 300 m uczennice i 500 m uczniowie przy gorącym dopingiu kolegów i koleżanek, a także wychowawców i rodziców.

Po zakończeniu wyścigów uczniów w szranki rywalizacji włączyli się pracownicy na dystansie 500 m. W tym roku zwyciężył Mariusz Czerniawski (1:36,4), drugie miejsce dla Radosława Gordona (1:38,1), a trzecie miejsce zajął Stanisław Szneider (1:50,3).

Dalsza rywalizacja to już studenci biorący udział w wyścigach na dystansie 1000 m w kategorii kobiet i mężczyzn w wadze lekkiej i open. Wyścigi były obserwowane w formie graficznej łodek wioślarskich wyświetlanych na ścianie, co uatrakcyjniło zawody.



Najlepszą trójkę zawodników w danej kategorii nagrodzono medalami i nagrodami, które wręczał trener sekcji wioślarskiej Wojciech Jaśkiewicz. Podziękowania także dla trenerów Akademickiego Związku Sportowego Piotra Kuli i Ryszarda Kowalczyka, którzy zadbali o przebieg zawodów od strony technicznej.

Oto wyniki w kategoriach:

Uczniowie: I m-ce Daniel Jędzura (1:32,3), II Damian Szyszkowski (1:36,2), III Jakub Jackiewicz (1:41,0).

Uczennice: I m-ce Patrycja Banaś (1:15,3), II Karolina Jędrzejczyk (1:15,8), III Justyna Kozyra (1:17,3).

Studentki lekka: I m-ce Kinga Okoń (4:07,3), II Paulina Polonis (4:30,6), III Dorota Nykiel (4:46,9).

Studenci lekka: I m-ce Aleksander Florczak (3:12,2), II Michał Golański (3:26,8), III Bartosz Andrałojć (3:29,6).

Studentki open: I m-ce Woźniak Karolina (3:47,3), II Zuzanna Dudek (4:00,3), III Diana Syłko (4:45,0).

Studenci open: I m-ce Paweł Oszczyk (3:00,5), II Michał Sobanda (3:01,1), III Jakub Kozioł (3:16,1).

Dziękujemy za uczestnictwo, gratulujemy osiągniętych wyników i do zobaczenia za rok!

KU AZS AM



MARYNARZE NAJLEPSI W RUNDZIE JESIENNEJ

■ TEKST NORBERT MARCHEWKA ■ ZDJĘCIA AZS



13 listopada br. na pływalni Akademii Morskiej odbyła się runda jesienna Akademickich Mistrzostw Zachodniopomorskiego w pływaniu kobiet i mężczyzn. W zawodach wzięli udział reprezentanci szczecińskich uczelni, którzy rywalizowali w konkurencjach indywidualnych i sztafetach.

W konkurencjach indywidualnych na 100 m stylem dowolnym, klasycznym i grzbietowym oraz w sztafetach w kategorii kobiet najwięcej punktów zdobyły studentki Uniwersytetu Szczecińskiego, drugie miejsce dla ZUT, najlepsze wyniki w 50 m stylem motylkowym i 100 m stylem zmiennym. Trzecie miejsce dla

Akademii Morskiej, a czwarte dla PUM. W kategorii mężczyzn najwięcej punktów zdobyli studenci Akademii Morskiej, którzy byli bezkonkurencyjni w sztafetach, drugie miejsce dla US, trzecie dla ZUT, czwarte – PUM. Przed nami jeszcze runda zimowa i wiosenna, które wyłonią najlepszą drużynę 2018/2019.



AKADEMICKIE MISTRZOSTWA SZCZECINA W WIOŚLARSTWIE HALOWYM

■ TEKST NORBERT MARCHEWKA ■ ZDJĘCIA AZS



17 listopada 2018 r. odbyły się Akademickie Mistrzostwa Szczecina w Ergometrze Wioślarskim. Reprezentacja Akademii Morskiej pod opieką trenera Wojciech Jaśkiewicza osiągnęła bardzo dobry wynik, zdobywając wicemistrzostwo Szczecina. W każdym biegu na 1000 m i sztafecie na 2000 m nasi studenci stawali na stopniach podium, a największe emocje wzbudziły wyścigi pań, w których Karolina Woźniak i Kinga Okoń na ostatnich metrach dogoniły swoje rywalki, tym samym wskakując na podium. Gratulacje dla sekcji „Rowing Crew”. Oto wyniki naszych zawodników:

Studenci:

III m-ce Michał Sobanda 2:59,1
IV m-ce Paweł Oszczyk 3:01,4

Studentki:

III m-ce Karolina Woźniak 3:42,9
VI m-ce Zuzanna Dudek 3:50,8

Studenci waga lekka:

I m-ce Aleksander Florczak 3:13,4
IV m-ce Jakub Wrzesiński 3:48,8

Studentki waga lekka:

III m-ce Kinga Okoń 4:10,4
V m-ce Katarzyna Wiejkuć 4:35,8

Sztafeta:

II m-ce Karolina Woźniak, Kinga Okoń,
Aleksander Florczak, Michał Sobanda 6:31,9



„PŁYWOŁAJKI” – MISTRZOSTWA AKADEMII MORSKIEJ W PŁYWANIU

■ TEKST KU AZS AM ■ ZDJĘCIA AM



W „Mikołajki” na pływalni Akademii Morskiej odbyły się zawody pływackie w kategorii kobiet i mężczyzn o mistrzostwo naszej uczelni. W szranki rywalizacji stanęły zawodniczki i zawodnicy, którzy pływali na dystansie 50 m stylem dowolnym, klasycznym i grzbietowym.

Przy gorącym dopingiem licznie przybyłych kibiców odbyło się ponad 20 wyścigów, które wyłoniły zwycięzców.

Najlepsi zawodnicy poszczególnych konkurencji stawali na podium, otrzymując medale i upominki wręczane przez prodziekana Wydziału Nawigacyjnego dr. inż. Zbigniewa Szozdę.

Wyniki zawodów:

Kobiety:

Styl dowolny: I m-ce Katarzyna Pisarek (II Naw.), II m-ce Patrycja Rękorajska (I Naw.), III m-ce Dominika Jankowska (I LOG);

Styl klasyczny: I m-ce Klaudia Stefanek (I Naw.), II m-ce Katarzyna Pisarek (II Naw.), III m-ce Marta Molenda (II GiK);

Styl grzbietowy: I m-ce Aleksandra Miecznikowska (III TM), II m-ce Dominika Jankowska (I LOG), III m-ce Aleksandra Niekurzak (I Naw. Ang.);

Mężczyźni:

Styl dowolny: I m-ce Wojciech Kroczyński (II Naw.), II m-ce Hubert Podbiał (II Naw. Ang.), III m-ce Mich Bachmatiuk (II LOG);

Styl klasyczny: I m-ce Olek Ponomarow (I Naw.), II m-ce Wojciech Kroczyński (II Naw.), III m-ce Patryk Włochowicz (IV LOG).

Dla większości zawodników były to pierwsze zawody pływackie, w których wzięli udział, dlatego też ogromne gratulacje za odwagę i podziękowania za uczestnictwo.



PRO MEMORIA

kpt. ż.w. inż. nawigator „Senior” **Lech Jasiński** podporucznik Polskiej Marynarki Wojennej

ur. 28 VII 1930 r. w Warszawie – zm. 18 IX 2018 r. w Szczecinie, przeżył 88 lat



Wiadomość o odejściu naszego kolegi śp. kpt. ż.w. inż. Lecha Jasińskiego na wieczną wachtę została przyjęta z wielkim żalem i smutkiem przez kolegów kapitanów Szczecińskiego Klubu Kapitanów Żeglugi Wielkiej oraz przez społeczność morską Szczecina i Trójmiasta.

W 1949 roku po odbyciu Kursu Pracy Morskiej w Łebie zostaje przyjęty do jednorocznej Szkoły Jungów Państwowego Centrum Wychowania Morskiego w Gdyni. Po jej ukończeniu w 1950 r. podjął naukę w Państwowej Szkole Morskiej w Szczecinie na Wydziale Nawigacyjnym, która mieściła się wówczas przy al. Piastów 19. Szkołę morską ukończył w czerwcu 1952 roku. W styczniu 1953 roku na polecenie Ministerstwa Żeglugi cały rocznik absolwentów 1952 PSM zostaje skierowany do rybołówstwa. Lecha angażuje PPD „DALMOR” w Gdyni, gdzie pływa na statkach rybackich. W kwietniu 1954 roku zostaje przeniesiony do pracy w PPiUR „ODRA” w Świnoujściu.

W październiku tego samego roku opuszcza rybołówstwo i zostaje zaangażowany w Polskiej Żegludzie Morskiej w charakterze młodszego marynarza. W miarę uzyskania kolejnych dyplomów oficerskich awansuje na coraz wyższe stanowiska. W styczniu 1963 roku uzyskuje dyplom kapitana żeglugi wielkiej, a wraz z nim angaż na stanowisko kapitana statku. We wrześniu 1963 roku zostaje przez PŻM oddelegowany do pracy w nowo reaktywowanej Państwowej Szkole Morskiej w Szczecinie na stanowisko wykładowcy przedmiotów nautycznych.

W październiku 1966 roku wraca do pracy w PŻM na stanowisko kapitana. W styczniu 1970 roku wraz ze statkiem m/s „Toruń”, którym dowodził, przeszedł do pracy w Polskich Liniach Oceanicznych w Gdyni. W 1974 roku ukończył zaocznie wyższe studia w WSM w Szczecinie, uzyskując tytuł inżyniera nawigatora. W kwietniu 1977 roku wraz z promem m/f „Gryf”, którym dowodził, zostaje przeniesiony do nowo utworzonego armatora Polskiej Żeglugi Bałtyckiej z siedzibą w porcie Kołobrzeg, gdzie pływa aż do emerytury, na którą odchodzi w grudniu 1990 roku. Jednak jeszcze przez dwa lata pracuje u obcego armatora, też pływa na promach.

Drogi nam przyjacielu, Lechu, wraz z pamięcią o Tobie pozostanie wśród nas szacunek dla Twojej twórczej pracy na rzecz polskiej biało-czerwonej bandery. Pełniąc wieczną wachtę, miej wizję silnej Polski na morzu.

Byłeś doskonałym dowódcą wielu morskich statków. Wyszkoliłeś wielu marynarzy i kapitanów, którzy od Ciebie czerpali miłość do zawodu, sumienność, obowiązkowość, odwagę i poświęcenie do pracy na morzu i dla morza.

Lechu, dziękujemy Ci za krzewienie kultury i wiedzy morskiej. Zapamiętamy Ciebie jako doskonałego i ambitnego fachowca, lubianego i niezawodnego kolegę, a przede wszystkim jako prawego i uczciwego człowieka. Lech był długie lata ławnikiem Szczecińskiej Izby Morskiej, był aktywnym członkiem Szczecińskiego Klubu Kapitanów Żeglugi Wielkiej od samego powstania tej organizacji. Za swą sumienną pracę zawodową został m.in. odznaczony Srebrnym Krzyżem Zasługi, złotą odznaką Gryfa Pomorskiego, złotą odznaką Zasłużony Pracownik Morza.

W imieniu kolegów absolwentów Państwowej Szkoły Morskiej rocznik 1952, Szczecińskiego Klubu Kapitanów Żeglugi Wielkiej, społeczności morskiej Szczecina i Trójmiasta oraz swoim własnym żegnam Cię, seniorze kapitanie ż.w. Lechu Jasiński. Wyłynąłś w rejs, z którego nie ma powrotu. Pocieszeniem dla pogrążonych w bólu niech będą słowa poety – naszego kolegi śp. kpt. ż.w. Andrzeja Liszezi z Gdyni:

Gdy serca bić przestaną,
Zmęczone oczy zawodzą.
Kapitanowie nie umierają,
Na wieczną wachtę odchodzą.
Nawigują bez przeszkód
Po gwiazd pełnym niebie,
Nie czują się tam obco,
Są bowiem wciąż u siebie.

kpt. ż.w. Wiktor Czapp