

Akademickie AKTUALNOŚCI MORSKIE



SZANOWNI CZYTELNICY

Zwielką przyjemnością przekazuję na Państwa ręce najnowszy numer Akademickich Aktualności Morskich. Przedstawiamy w nim relację z tegorocznej inauguracji roku akademickiego.



Prezentujemy również udział naszych pracowników w 7. Kongresie Morskim w Szczecinie, 27. Konferencji Redaktorów Czasopism Akademickich Kaliszu oraz 20. Międzynarodowych Targach Morskich BALTEXPO 2019 w Gdańsku.

W części poświęconej sprawom studenckim przybliżamy realizowany pod kierownictwem dr. inż. Łukasza Nozdrzykowskiego projekt pn. „Akademia przyszłości”. Przedstawiamy również sukces naszych studentów na Akademickich Mistrzostwach Europy w wioślarstwie oraz Mistrzostwach Europy w kickboxingu.

W dziale poświęconym działalności naukowej omawiamy badania nad wykorzystaniem dronów w ratownictwie morskim. Zamieszczamy także wywiad z prof. Zbigniewem Pietrzykowskim, który w czerwcu br. otrzymał z rąk Prezydenta RP nominację profesorską. Laureatowi szczerze gratuluję i życzę dalszych sukcesów na polu nauki.

Ponadto prezentujemy sylwetkę i wyniki badań pana dr. inż. Rafała Laskowskiego – absolwenta naszej uczelni, którego publiczna obrona rozprawy doktorskiej miała miejsce dn. 12 marca br. na Wydziale Mechanicznym AM.

W sekcji Marynistyka przybliżamy polskie statki szkoleniowe oraz sylwetkę kpt. ż.w. Kazimierza Jurkiewicza.

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

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

W NUMERZE

Studenci wracają na uczelnię	
Inauguracja 2019	2
List Prezydenta RP	5
Wrzesień kongresów	6
Dwudziesta edycja Międzynarodowych Targów Morskich BALTEXPO	9
Akademia Przyszłości	10
Dron na uwięzi zwiększy bezpieczeństwo na morzu	12
Pierwsze takie pomiary na Bałtyku – Nawigator XXI w projekcie MORGRAV	13
Finis coronat opus	14
Silnik okrętowy MAN B&W 7S50MC-C – obiektem badań doktoratu	17
Konkursy Era Chairs i Twinning – art. sponsorowany	20
Pływające uczelnie morskie	22
Komendant Białej Fregaty kpt. ż.w. Kazimierz Jurkiewicz	25
27 Konferencja Redaktorów Czasopism Akademickich	26
Srebrny medal Mistrzostw Europy dla Akademii Morskiej!	27
Wicemistrzostwo Europy w kickboxingu dla reprezentanta AM	27
Piętnastolecie istnienia Chóru Akademii Morskiej w Szczecinie	28
Przed i po – modernizujemy kolejne miejsca w Akademii	30
Odeszli na wieczną wachtę	32

Akademickie
AKTUALNOŚCI MORSKIE



WYDAWNICTWO NAUKOWE
AKADEMIA MORSKA W SZCZECINIE

Magazyn Informacyjny
Akademii Morskiej w Szczecinie
ISSN 1508-7786

ADRES REDAKCJI:
Akademia Morska
ul. Starzyńskiego 8, 70-506 Szczecin
<http://publisher.am.szczecin.pl/>
telefon +48 91 48 09 645
e-mail: publisher@am.szczecin.pl
b.tatko@am.szczecin.pl

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

NAKLAD:
350 sztuk

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

Zdjęcia: (jeśli nie podpisane inaczej) Tomasz Kwiatkowski

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



STUDENCI WRACAJĄ NA UCZELNIĘ

Rok akademicki Akademia Morska w Szczecinie tradycyjnie zainauguruje 27 i 28 września – na Cmentarzu Centralnym oraz u stóp Wałów

Uroczystości inauguracyjne, jak zawsze, trwały dwa dni. Wieczorny apel pod pomnikiem „Tym, którzy nie powrócili z morza” na Cmentarzu Centralnym to tradycyjny element otwarcia roku akademickiego, którym podkreśliłyśmy pamięć o tradycji i szacunek dla żywiołu, jakim jest morze.

W sobotni poranek na Wałach Chrobrego odbyła się ceremonia z udziałem władz AM, przedstawicieli świata nauki i biznesu, a także zastępcy szefa Kancelarii Prezydenta RP, Pawła Muchy oraz ministra Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej – Marka Gróbarczyka. Studentom, którzy rozpoczynają swoją przygodę z Akademią Morską i morzem, towarzyszyli bliscy i przyjaciele. Nowo przyjętych jest blisko 550 osób, w tym 110 obcokrajowców (studiujących po polsku i po angielsku). Łącznie kształcimy w tej chwili ok. 3000 studentów. Od 1 października na Akademii Morskiej działalność rozpoczął Wydział Informatyki i Telekomunikacji oraz Wydział Mechatroniki i Elektrotechniki.

Tuż przed inauguracją w obecności ministra Marka Gróbarczyka JM Rektor Wojciech Ślęczka oraz Przemysław Ligenza, dyrektor IMGW PIB podpisali list intencyjny o wzajemnej współpracy Instytutu Meteorologii i Gospodarki Wodnej z Akademią Morską. Jej założenia to m.in. wspólna realizacja przedsięwzięć badawczych, wymiana kadry, kształcenie doktorantów i wspólne publikacje w czasopismach naukowych.

– Dzisiejszy list intencyjny to w końcu odpowiedź na łączenie nauki z instytutem, który powinien mieć charakter biznesowy i służyć tej nauce. Chciałbym serdecznie pogratulować finalizacji tego pomysłu – mówił minister Gróbarczyk.

– To krok ważny dla nas szczególnie z punktu widzenia dalszego rozwoju. Przed nami ostatni rok przejściowy wprowadzania nowej ustawy o szkolnictwie wyższym, tzw. Konstytucji dla

Nauki. W świetle tej konstytucji chcemy rozwinąć współpracę z partnerem, którego potencjał pozwoli jeszcze lepiej wykorzystać nasze zasoby – podkreśliła Weronika Bulicz, rzeczniczka AM. – Decyzja o tej współpracy zapadła w poczuciu odpowiedzialności za dalszy rozwój potencjału naukowego Instytutu Meteorologii i Gospodarki Wodnej oraz potencjału naukowego i dydaktycznego Akademii Morskiej w Szczecinie, w trosce o najwyższą jakość badań naukowych i jakość kształcenia dla potrzeb gospodarki. W ten rok akademicki wkraczamy z nową strukturą, w której po raz pierwszy tak wyraźnie zaznaczamy nasz zwrot w kierunku najnowszych technologii. Powstanie wydziałów: Informatyki i Telekomunikacji oraz Mechatroniki i Elektrotechniki to właśnie wyraz naszego dążenia do jeszcze lepszego zrozumienia cyfrowego świata i kształcenia studentów w zgodzie z najnowszymi trendami.

W swoim przemówieniu minister Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej gratulował studentom decyzji o rozpoczęciu nauki na uczelniach morskich, podkreślił również ich znaczenie:

– Dziś wszystkie nasze szkoły morskie mają bardzo ważne zadanie. Polska będzie kandydować do rady Międzynarodowej Organizacji Morskiej. Naszym głównym atutem jest szkolnictwo morskie; chcemy to szkolnictwo rozprzecznić na cały świat.

Minister Gróbarczyk wyraził również nadzieję, że w najbliższym roku akademickim Akademia Morska zyska status uniwersytetu:

– Podejmuję zobowiązanie, że jeśli taka będzie wola uczelni, dokonamy wszelkich starań jako ministerstwo, by za rok spotkać się tu na uniwersytecie morskim w Szczecinie.

Rektor Akademii, prof. Wojciech Ślęczka przypomniał, że dokładnie 50 lat temu rozpoczęła działalność Wyższa Szkoła Morska w Szczecinie.



– Dziś już doświadczeni kapitanowie, chiefowie, mechanicy, zasłużeni pracownicy morza... Wiem, panowie, że dzisiaj jesteście z nami – zaznaczył. Odczytał słowa Jarosława Gowina, wiceprezesa Rady Ministrów, Ministra Nauki i Szkolnictwa Wyższego: „...Człowiek, ludzie – ze swoimi talentami i marzeniami, głodem wiedzy i doświadczeniem, potrzebami i oczekiwaniami, ambicjami i zaangażowaniem, indywidualizmem i wolą współpracy, a przede wszystkim wrodzonym dążeniem do prawdy, dobra i piękna – ludzie

INAUGURACJA 2019

*ugurowała jako pierwsza wśród szczecińskich uczelni.
Chrobrego – emfaticznie rozpoczęliśmy rok 2019/2020.*



WAŻNE WYDARZENIA

muszą pozostać najważniejszym punktem odniesienia w życiu akademickim. Ta logika przyświecała Konstytucji dla Nauki, którą stopniowo wprowadzamy w życie od 1 października 2018 roku, a cały proces ewolucyjnych, precyzyjnie zaplanowanych zmian zakończymy za siedem lat. Od początku prac nad reformą szliśmy wspólnie i konsekwentnie drogą dialogu, organizując największe w historii Polski po 1989 roku konsultacje społeczne. I tu po raz kolejny chcę Państwu podziękować za odwagę i zaufanie. Serdecznie dziękuję władzom

uczelni, wykładowcom, badaczom, młodym naukowcom i doktorantom, studentom i pracownikom administracyjnym. Dziękuję także za krytykę – tę rzetelną, wynikającą z troski o dobro ogółu, skłaniającą mnie i moich współpracowników do przemyślenia różnych rozwiązań”.

List do władz i studentów Akademii Morskiej w Szczecinie skierował prezydent Andrzej Duda, odczytał go zastępca szefa kancelarii Paweł Mucha. Publikujemy ten list w całości na łamach *Akademickich Aktualności Morskich*.

Podczas inauguracji nie obyło się bez ślubowania i występu Chóru Akademii Morskiej w Szczecinie, który wykonał utwory o tematyce morskiej oraz te, którymi podbił serca jury podczas swoich ostatnich azjatyckich występów na festiwalach, a także przemarszu pododdziałów studenckich z towarzyszeniem Orkiestry Wojskowej 8. Flotylli Obrony Wybrzeża ze Świnoujścia. Minister Marek Gróbarczyk wraz z JM Rektorem Wojciechem Ślęczką wręczyli odznaczenia państwowe i resortowe:



- Złoty Krzyż Zasługi dla prof. dr. hab. inż. Zbigniewa Pietrzykowskiego;
 - Srebrny Krzyż Zasługi dla dr. hab. inż. Janusza Uriasza;
 - Medal złoty za długoletnią służbę otrzymali:
 - mgr inż. kpt. ż.w. Tadeusz Dziedzic,
 - mgr Bogdan Zieliński,
 - inż. Dorota Curzydło,
 - Anna Burdun-Duczemińska,
 - Eugeniusz Forczmański,
 - Marian Kajewski;
 - Medal srebrny za długoletnią służbę otrzymali:
 - dr inż. Waldemar Kostrzewa,
 - mgr Marzena Gajewy,
 - Grzegorz Klupsch,
 - Jakub Świątek;
 - Medal brązowy za długoletnią służbę otrzymali:
 - mgr inż. Angelika Gierońska-Skrzeczowska,
 - mgr inż. Julia Kantor,
 - mgr inż. Ewelina Kostecka,
 - mgr inż. Katarzyna Kotynia,
 - mgr Magdalena Abramowska,
 - mgr Agnieszka Misiak;
 - Medal Komisji Edukacji Narodowej dla dr. hab. inż. Jacka Łubczonka;
 - Odznakę „Zasłużony Pracownik Morza” dla Leszka Misia.
 - Nagrody rzeczowe Ministra Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej dla najlepszych absolwentów Wydziału Nawigacyjnego i Mechanicznego Akademii Morskiej w Szczecinie otrzymali:
 - najlepszy nawigator – Angelika Zalewska,
 - najlepszy elektroautomatyk okrętowy – Konrad Janiak,
 - najlepszy mechanik okrętowy – Szymon Kardasz.
- Wręczenia promocji doktorskich dokonali dr hab. inż. Artur Bejger, prof. AM, prorektor ds. nauki wraz z dr. hab. inż. Pawłem Zalewskim, prof. AM, dziekanem Wydziału Nawigacyjnego AM w Szczecinie oraz z dr. hab. inż. Zbigniewem Matuszakim, prof. AM, dziekanem Wydziału Mechanicznego AM w Szczecinie dla trojga doktorantów:
- dr inż. Katarzyny Prill,
 - dr inż. Anny Skarbek-Żabkin,
 - dr. inż. Piotra Smurawskiego.
- Wszystkim nagrodzonym serdecznie gratulujemy!

Paulina Mańkowska



Prezydent Rzeczypospolitej Polskiej
ANDRZEJ DUDA

Warszawa, 28 września 2019 roku

Jego Magnificencja
 Profesor Wojciech Ślącza
 Rektor
 Akademii Morskiej w Szczecinie
 Uczestnicy
 Inauguracji Roku Akademickiego 2019/2020

Magnificencjo Panie Rektorze, Wysoki Senacie!
 Szanowny Panie Ministrze!
 Szanowne Panie i Szanowni Panowie Profesorowie!
 Drodzy Studenci i Doktoranci!
 Szanowni Państwo!

Z okazji rozpoczynającego się roku akademickiego 2019/2020 składam najserdeczniejsze życzenia całej społeczności Akademii Morskiej w Szczecinie. Niech nadchodzący rok będzie dla Państwa czasem sukcesów i satysfakcji, czasem pomyślności i powodzenia we wszystkich podjętych zamierzeniach. Dziękuję Państwu za pełnioną z poświęceniem misję kształcenia przyszłych oficerów marynarki handlowej i specjalistów w dziedzinach związanych z gospodarką morską oraz za prowadzone w tym zakresie badania. Państwa praca naukowa i dydaktyczna przyczynia się do rozwoju polskiej gospodarki morskiej, istotnego sektora gospodarki narodowej. Jest niezwykle ważne, aby potencjał wynikający z osiągnięć i dorobku polskich uczelni i ośrodków naukowych, w tym związanych z morzem, transportem i żeglugą morską, dobrze służył dla rozwoju poszczególnych regionów i całego kraju.

Nowy rok akademicki to nowe wyzwania, ale i nowe możliwości. Mam wielką nadzieję, że zmiany, które dokonują się w systemie szkolnictwa wyższego w Polsce, przyniosą dobre efekty i otworzą przed Państwem perspektywę dalszego rozwoju. W zmieniającym się świecie misja wyższych uczelni pozostaje niezmienna. Składają się na nią praca naukowa, kształcenie studentów, wychowywanie kolejnych pokoleń badaczy. Wciąż jednak konieczne jest poszukiwanie nowych sposobów realizacji tych celów – sposobów, które będą odpowiadały aktualnym potrzebom i sprawdzały się w otaczającej nas rzeczywistości. Kontekst społeczno-historyczny, w jakim przyszło nam żyć, jest szczególnie trudny. Szybko postępujące zmiany cywilizacyjne oraz przemiany społeczne sprawiają, że stajemy jako ludzkość i jako społeczeństwo wobec nowych problemów, których rozwiązanie spoczywa w ogromnej mierze w rękach ludzi nauki. Świat wokół nas wymaga zrozumienia. Jednocześnie rozwój nowych technologii stwarza szansę na wzrost poziomu i jakości życia. Jednak aby z nich w pełni skorzystać, musimy uczestniczyć w ich tworzeniu i brać czynny udział w debacie nad kondycją człowieka i społeczeństwa. Nie możemy pozwolić, aby świat zmieniał się bez nas. Dlatego tak wielką rolę ma środowisko akademickie, które jak żadne inne dysponuje środkami i możliwościami, by kształtować i zmieniać rzeczywistość.

Institucje naukowe trwają dzięki nieustannej wymianie pokoleń. Jest to proces, którego nie wolno nam zaniedbać i który jako państwo powinniśmy nieustannie wspierać. Bardzo liczę na to, że inaugurujące w tym roku swoją działalność szkoły doktorskie przyniosą pożądany efekt, zwiększą zainteresowanie karierą naukową wśród naszych najlepszych absolwentów i ułatwią współpracę interdyscyplinarną. Mam też nadzieję, że coraz więcej młodych zdolnych Polaków będzie wiązało swoją przyszłość z rodzimymi ośrodkami naukowymi.

Cieszy też fakt, że wzrasta liczba studentów zagranicznych kształcących się w Polsce. Jest to ważne potwierdzenie naszej rosnącej pozycji w świecie, ale przede wszystkim wielka zasługa polskich uczelni, które swoim programem i poziomem nauczania przyciągają coraz więcej spragnionych wiedzy młodych ludzi. Jestem głęboko przekonany, że ten trend uda się zachować, że krajowe uczelnie będą nadal pięły się w światowych rankingach, a ośrodki akademickie będą się dalej pomyślnie rozwijały.

W osiemdziesiątą rocznicę wybuchu drugiej wojny światowej pragnę również wspomnieć o ludziach nauki, którzy padli ofiarą niemieckiego i sowieckiego terroru. O pomordowanych przez Niemców profesorach Uniwersytetu Jagiellońskiego i uczelni lwowskich. O wykładowcach akademickich więzionych w niemieckich obozach koncentracyjnych i sowieckich łagrach. O tych, którzy bohatercko służyli Polsce, prowadząc tajne nauczanie czy walcząc z bronią w rękę. O wszystkich, którzy oddali życie za Ojczyznę. Zawdzięczamy im naszą wolność i nasze trwanie. To dzięki ludziom nauki ocalały skarby naszej kultury i możliwa była odbudowa Polski ze zgliszcz, jakie pozostawiła po sobie wojna. Składamy im hołd, wspominając zarówno ich dokonania, jak i tragiczny los wielu z nich.

Dziś, żyjąc w zupełnie innych czasach, zdajemy sobie wciąż sprawę, jak ważne miejsce zajmują badania naukowe w zapewnieniu zrównoważonego rozwoju naszego kraju. Wiemy też, jak istotny jest udział środowiska akademickiego w debacie publicznej. Wierzę głęboko, że polskie odkrycia naukowe i opracowane na polskich uczelniach wynalazki będą w coraz większym stopniu zmieniały oblicze polskiej gospodarki i przyczyniały się do poprawy jakości życia Polaków, a swobodna i twórcza dyskusja o polskiej kulturze i polskiej historii, o zjawiskach społecznych i kondycji człowieka, o gospodarce, w tym gospodarce morskiej, o prawie i ekonomii pozostanie dla nas źródłem nieustannej inspiracji i pozwoli nam dalej kształtować relacje społeczne oparte na wzajemnym zrozumieniu, szacunku i zaufaniu.

Serdecznie pozdrawiam wszystkich studentów. Niech czas spędzony w murach uczelni będzie dla Państwa okazją do realizowania swoich życiowych pasji i zdobywania wiedzy, która otworzy przed Wami szerokie możliwości zawodowego i osobistego rozwoju. Życzę też powodzenia wszystkim doktorantom rozpoczynającym naukę w szkołach doktorskich. Niech przedstawione przez Państwa projekty badawcze okażą się jak najwartościowsze, a praca nad nimi przysporzy Państwu jak najwięcej satysfakcji.

Wszystkich uczestników dzisiejszej uroczystości serdecznie pozdrawiam, życząc wszelkiej pomyślności w nowym roku akademickim 2019/2020.

Z wyrazami szacunku



WRZESIEŃ KONGRESÓW



Fot. materiały organizatora

Kongresy – Morski w Szczecinie i Żegluga Śródlądowej w Opolu odbyły się we wrześniu. W obu wydarzeniach Akademia Morska w Szczecinie miała silną reprezentację.

Inicjatywa Trójmorza – bezpieczeństwo w branży morskiej, przemysł stoczniowy oraz wykorzystanie nowych technologii to niektóre z tematów 7. Międzynarodowego Kongresu Morskiego.

Przy okazji Kongresu, co roku, do stolicy Pomorza Zachodniego przyjeżdżają z całego świata politycy odpowiedzialni za gospodarkę morską, transport, infrastrukturę i rozwój, a także szefowie firm i międzynarodowych organizacji skupiających branżę portową i stoczniową. Obok przedstawicieli biznesu wśród ekspertów zasiada również znamienite grono przedstawicieli świata nauki. Właśnie dlatego Polskę rokrocznie reprezentują naukowcy z uczelni morskich i instytucji badawczych.

**BRANŻA MORSKA PRZEMYSŁEM
NOWYCH TECHNOLOGII
7. KONGRES MORSKI
W SZCZECINIE**

To właśnie trendy cyfrowe i nowe technologie zdominowały tegoroczną debatę podczas Kongresu. Naukowcy

Akademii Morskiej w Szczecinie wzięli udział w debatach plenarnych oraz panelach dyskusyjnych zarówno w roli ekspertów, jak i prelegentów. W roli eksperta w panelu dotyczącym bezpieczeństwa w branży morskiej reprezentował nas prorektor ds. morskich dr inż. kpt. ż.w. Arkadiusz Tomczak, prof. AM. Dyskusja dotyczyła przyszłościowych rozwiązań dla bezpieczeństwa w żegludze i transporcie, w oparciu o najnowsze osiągnięcia technologiczne.

Drugi dzień wydarzenia to panele prowadzone w ramach trzech dużych bloków tematycznych: Porty i stocznie; Innowacje oraz Edukacja.

Naturalną kolejną rzeczą przedstawiciele AM zdominowali skład ekspercki w panelach dotyczących edukacji. Jako prelegent w temacie Nowoczesna edukacja morska wystąpiła prorektor ds. nauczania AM, dr inż. Agnieszka Deja. Pani Prorektor przedstawiła trendy i rozwiązania, jakie w ostatnich latach wdrażane były w procesie dydaktycznym w Akademii Morskiej. Coraz bardziej rozwijane moduły e-learningowe dla studentów i kursantów AM to tylko jedno z realizowanych rozwiązań, coraz silniej w procesie nauczania zaznaczają się możliwości cyfrowej komunikacji w ogóle. Wiemy zaś, że w dzisiejszej rzeczywistości nasi studenci uczą się za pomocą narzędzi cyfrowych, a jako absolwenci – swobodnie poruszają się w świecie nowych technologii. To

doświadczenie i łatwość zdobywania wiedzy są wielką siłą na rynku pracy, ale także prowadzonych w przyszłości badań. W dyskusji nad tym tematem udział wzięli – z Akademii Morskiej w Szczecinie: dr inż. kpt. ż.w. Arkadiusz Tomczak, prof. AM, prof. dr hab. inż. Zbigniew Pietrzykowski, pełnomocnik rektora ds. jakości kształcenia, dr inż. kpt. ż.w. Piotr Wolejsza, a z Uniwersytetu Morskiego w Gdyni: dr inż. Mariusz Giernalczyk, prof. UM oraz dr inż. Karol Korcz.

W dalszej części spotkań eksperckich dyskutowano o wysoko specjalistycznych zagadnieniach. Sztuczna inteligencja i jej obecność w żegludze morskiej to temat, na którym debatował dr inż. Witold Kazimierski z Instytutu Geoinformatyki AM.

Zabezpieczenie nawigacyjno-hydrograficzne przemysłu offshore i górnictwa morskiego – wyzwania w kształceniu kadr – ten specjalistyczny temat prezentował prorektor ds. morskich, dr inż. kpt. ż.w. Arkadiusz Tomczak, prof. AM, a w dyskusji udział wzięli m.in. dr hab. inż. Tomasz Abramowski, prof. AM, dyrektor generalny InterOceanmetal Joint Organization, członek Rady Uczelni AM.

Zastosowanie nowoczesnych technik multimedialnych w szkoleniach załóg oraz w procesie edukacji studentów Akademii Morskiej w Szczecinie – to



temat, który zaprezentował mgr inż. kpt. ż.w. Krzysztof Opiela z Wydziału Nawigacyjnego AM, a w dyskusji udział wzięli prorektor ds. nauki dr hab. inż. Artur Bejger, prof. AM oraz dziekan Wydziału Nawigacyjnego dr hab. inż. st. of. Paweł Zalewski, prof. AM.

Szeroko prezentowanym i dyskusyjnym tematem była żegluga autonomiczna. Statki autonomiczne – wyzwania dla nauki i edukacji oraz Autonomiczne jednostki pływające. Przyszłość i szanse dla branży stoczniowej to zagadnienia, w których prelegentami byli odpowiednio – prof. Zbigniew Pietrzykowski oraz prof. Tadeusz Szelangiewicz. Prezentacje wywołały dyskusje na temat przyszłości żegluga i możliwości praktycznego zastosowania statków autonomicznych lub częściowo autonomicznych w transporcie morskim. Perspektywy dyskutowane były m.in. przez ekspertów ze stoczni oraz przedsiębiorstw branżowych, a także – dr hab. inż. Katarzynę Żelazny, prof. AM, z Katedry Oceanotechniki i Budowy Okrętów AM.

W STRONĘ KORZYŚCI II KONGRES ŻEGLUGI ŚRÓDLĄDO- WEJ W OPOLU

Kongres branżowy dotyczący żegluga śródlądowej odbył się w tym roku po raz drugi. Wzorem roku poprzedniego – i tym razem udział w spotkaniu wzięli przedstawiciele Akademii Morskiej w Szczecinie. Podczas wydarzenia promowaliśmy, oczywiście, możliwości studiowania w naszej uczelni, szczegó-



nie na przyszłościowym kierunku – żegluga śródlądowa.

Opolski kongres to 12 paneli dyskusyjnych m.in. o atutach i ograniczeniach śródlądowej żegluga pasażerskiej, racjonalnej gospodarce wodnej, zagospodarowaniu rzek w miastach czy rozwoju kompetencji zawodowych w żegludze śródlądowej.

Obok tematów dotyczących stanu prac na polskich rzekach i możliwości zwiększenia użeglowienia Odry oraz Wisły w najbliższych latach Kongres obfitował w wartościowe merytorycznie, specjalistyczne debaty i dyskusje. Turystyka wodna i żegluga pasażerska w żegludze śródlądowej, ekologiczne rozwiązania wspierające czystość polskich rzek czy praktyczne informacje w panelu pn. *Z czego składa się droga wodna* – to tylko niektóre z nich.

Również w dyskusjach o żegludze śródlądowej nie zabrakło tematyki dotyczącej nowych technologii – i to właśnie tutaj najwięcej wiedzy przekazali przedstawiciele Akademii Morskiej w Szczecinie. Nawigacja-Innowacja-Digitalizacja – to tytuł panelu, którego moderatorem był JM Rektor

dr hab. inż. kpt. ż.w. Wojciech Ślaczka, prof. AM. Ekspertami w debacie panelowej byli: prorektor ds. morskich dr inż. kpt. ż.w. Arkadiusz Tomczak, prof. AM, dr inż. Jacek Łubczonek, dr inż. Witold Kazimierski, a także dr inż. Piotr Durajczyk, dyrektor Urzędu Żegluga Śródlądowej w Szczecinie oraz prezes GisPro, Łukasz Jedynek. W dyskusji poruszono tematy projektów dotyczących zagadnień żegluga śródlądowej prowadzonych w Akademii Morskiej w Szczecinie, w tym turystyki wodnej, bezpieczeństwa oraz nawigacji w ŻŚ czy również wdrażania Systemu Informacji Rzecznej – RIS (*River Information Services*) – w Polsce.

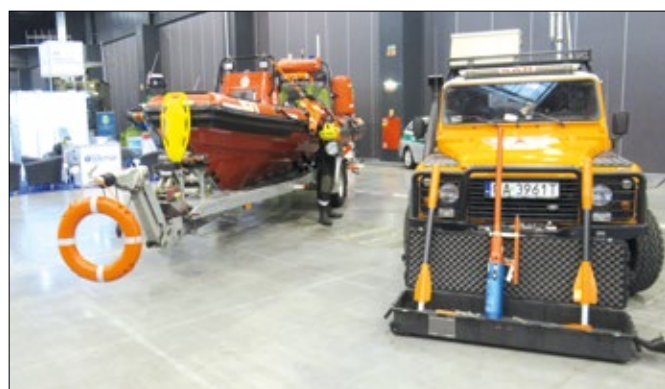
Rozwiązania dla przyszłości żegluga – zarówno morskiej, jak i śródlądowej – to nowoczesna edukacja i coraz powszechniejsza digitalizacja branży. Akademia Morska w Szczecinie nieustannie rozwija się w zgodzie z najnowszymi trendami, nadążając za innowacjami technologicznymi dostępnymi na rynku.

Weronika Bulicz

DWUDZIESTA EDYCJA MIĘDZYNARODOWYCH TARGÓW MORSKICH BALTEXPO



Zdjęcia archiwum Doroty Chybowskiej

WSPÓŁPRACA
Z OTOCZENIEM

Organizowane od 1982 roku w cyklach dwuletnich targi branży morskiej BALTEXPO odbyły się w Gdańsku w dniach 9–11 września. W tegorocznej edycji wydarzenia udział wzięło ponad 250 firm z 23 krajów. W trakcie targów Akademia Morska w Szczecinie została przyjęta w poczet członków Związku Pracodawców FORUM OKRĘTOWE.

Targom towarzyszyły liczne debaty, konferencje i szkolenia dotyczące przemysłu okrętowego, offshore, infrastruktury portów i przemysłu morskiego, logistyki w transporcie morskim, żeglugi morskiej i przybrzeżnej, żeglugi śródlądowej i gospodarki wodnej, bezpieczeństwa i ochrony portów i żegluga

gi, ochrony środowiska oraz edukacji morskiej i zatrudnienia. Krajowa Izba Gospodarki Morskiej przyznała nagrody branżowe. Złote Kotwice w 2019 r. w kategorii „produkt” otrzymała Remontowa Shipbuilding za zbudowanie dwóch promów hybrydowych dla londyńskiego przedsiębiorstwa transportu publicznego. W kategorii „usługa” Złota Kotwica została przyznana firmie Gdańska Stocznia Remontowa za przebudowę platformy Petrobaltic i zaopatrzeniowca górnictwa morskiego Sylur. Wyróżnienie za „innovacyjny produkt” przyznano Marine Technology za pierwszą produkowaną w Polsce hydrograficzną bezałogową jednostkę pływającą HydroDron.

Podczas BALTEXPO 2019 Akademia Morska w Szczecinie została oficjalnie przyjęta wraz ze spółkami ConVess, Prąd Service, Stemor, Zatoka-Tech oraz Alphatron Marine Poland do Związku Pracodawców FORUM OKRĘTOWE. Prezentowała także swoją ofertę dydaktyczną, szkoleniową i naukowo-badawczą, która spotkała się z pozytywnym odbiorem przedsiębiorców z branży i stowarzyszeń ich zrzeszających. Stoisko AM odwiedzili uczniowie szkół średnich oraz absolwenci Wyższej Szkoły Morskiej i obecnej AM, którzy z dużym sentymentem wspominali okres studiów w Szczecinie.

Dorota Chybowska

AKADEMIA PRZYSZŁOŚCI

Projekt Akademia Przyszłości rozpoczął się 1 września 2019 roku i będzie trwać 4 lata. Kierownikiem projektu jest dr inż. Łukasz Nozdrzykowski, a kwota dofinansowania to 4 209 494, 28 zł. Prowadzone zajęcia dydaktyczne z wykorzystaniem nowoczesnych technologii zapewnią studentom najwyższy poziom edukacji i zdobycie umiejętności praktycznych poszukiwanych na rynku pracy.

Paulina Mańkowska: Prosimy o przybliżenie Czytelnikom swojej sylwetki naukowca jako koordynatora projektu i omówienie swojego udziału w projekcie.

Łukasz Nozdrzykowski: naukowo zajmuję się programowaniem równoległym i rozproszonym w zakresie bezpieczeństwa komputerów, a zatem kryptografii i steganografii lub zyczajnie, w szyfrowaniu. Dokładniej to wykorzystaniem możliwości współczesnych maszyn wieloprocesorowych i wydajnych kart graficznych do wzmacniania poufności danych. Sam jednak projekt Akademia Przyszłości należy do projektów dydaktycznych. Od wielu lat, jako wcześniej kierownik Zakładu Informatycznych Technologii Morskich, a obecnie z-ca dyrektora Instytutu Technologii Morskich, zajmuję się rozwojem i promocją kierunku informatyka prowadzonego na Wydziale Nawigacyjnym, a który już niebawem będzie prowadzony na nowym Wydziale Informatyki i Telekomunikacji. Jednym z pomysłów na rozwój było pozyskanie funduszy na stworzenie czegoś ciekawego dla tego kierunku. W efekcie zaproponowano mi zostanie kierownikiem całego projektu. Do zadań kierownika projektu należy oczywiście dbanie o terminowe rozliczanie działań zapisanych w projekcie wraz z realizacją współczynników, kontakt z Narodowym Centrum Badań i Rozwoju jako Instytucją Pośredniczącą oraz oczywiście udział w gromadzeniu całej dokumentacji dla tego projektu.

Jakie są ogólne założenia projektu Akademia Przyszłości?

Projekt Akademia Przyszłości finansowany jest z Programu Operacyjnego Wiedza Edukacja Rozwój (POWER) i powstał w pionie Działu Nauczania



przy aktywnym udziale koordynatorów poszczególnych zadań i opiekuna merytorycznego w osobie Remigiusza Wałęjki. Po pozytywnej ocenie i negocjacjach cała kwota projektu wynosi 4 209 494, 28 zł. W ramach projektu zdefiniowano pięć zadań, z czego trzy pierwsze dotyczą prowadzonych w naszej uczelni kierunków studiów. I tak, zostanie otwarty drugi stopień studiów na kierunku oceanotechnika oraz dwie nowe specjalności. Pierwszą będzie programowanie systemów multimedialnych na kierunku informatyka, a druga to logistyka turystyki wodnej na kierunku logistyka. Koordynatorami poszczególnych zadań są prof. dr hab. inż. Tadeusz Szelangiewicz, dr inż. Łukasz Nozdrzykowski oraz dr inż. Aleksandra Łapko.

Kolejnym zadaniem są staże dla absolwentów kierunku zarządzanie i inżynieria produkcji, którzy ukończą studia w 2023 roku.

Ostatnim zadaniem jest informatyzacja uczelni, która będzie dotyczyła zakupu nowych systemów informatycznych na potrzeby prowadzenia i organizowania dydaktyki na naszej Akademii.

W czym zamyka się nowatorstwo projektu?

Ten projekt to przede wszystkim nowoczesność i zaawansowanie technologiczne. Kierunek oceanotechnika rozwinie swoją bazę o nowe narzędzia do projektowania i optymalizacji statków z zakresu stateczności. Kierunek informatyka wprowadzi specjalność z zakresu programowania zaawansowanych projektów informatycznych w zespołach pracujących w metodach scrumowych, czyli na wzór prawdziwego przedsiębiorstwa. Logistyka zyska nową specjalność logistykę turystyki wodnej z oprogramowaniem i wyposażeniem potrzebnym do prowadzenia tej unikalnej specjalności. Na koniec nasza uczelnia otrzyma cały szereg różnych pakietów informatycznych z zakresu organizacji nowoczesnej dydaktyki.

Czy zainteresowanie nowymi kierunkami studiów jest satysfakcjonujące?

Na tę chwilę mogę powiedzieć, jak wygląda zainteresowanie dla kierunku logistyka oraz informatyka. Jeszcze przed startem projektu na Wydział Inżynieryjno-Ekonomiczny Transportu zgłosiła się pełna grupa chętnych do studiowania na nowej specjalności, jaką jest logistyka turystyki wodnej. Jeśli chodzi o kierunek informatyka, to ten już w pierwszym naborze na rok akademicki 2019/2020 miał więcej kandydatów niż liczba miejsc w standardowym limicie, więc skorzystaliśmy z możliwości rozszerzenia naboru o dodatkowe 32 osoby. Jako że jeszcze przed zakończeniem drugiego naboru i ten limit został praktycznie wyczerpany, więc można śmiało powiedzieć, że zainteresowanie jest dobre. Samym projektem zostanie tutaj objęta jedna



grupa z obecnego naboru, kiedy to studenci będą na drugim roku.

Jeśli chodzi o oceanotechnikę drugiego stopnia, to tutaj nabór dopiero się rozpocznie. Ruszy on przed semestrem letnim.

Prosimy o kilka słów na temat nowych specjalności na kierunkach informatyka i logistyka.

W ramach projektu utworzone zostały dwie specjalności. Pierwsza to programowanie systemów multimedialnych na kierunku informatyka, zaś druga to logistyka turystyki wodnej na kierunku logistyka.

W przypadku informatyki celem zadania było stworzenie programu nauczania wraz z zakupem sprzętu i oprogramowania pozwalającego na realizację projektów z programowania inteligentnych symulatorów i gier z zastosowaniem nowoczesnych technik multimedialnych i technik związanych ze sztuczną inteligencją, Internetem Rzeczy, wirtualną rzeczywistością przy zastosowaniu kompletnego procesu wytwórczego związanego ze zwinnym wytwarzaniem aplikacji. Zakupiony sprzęt i oprogramowanie pozwolą na wyposażenie laboratorium komputerowego programowania systemów multimedialnych i VR. Budowane laboratorium zostanie podzielone na sekcje tematyczne: grafiki, silników graficznych, VR, masteringu dźwięku i IoT, gdzie studenci w grupach będą mogli zgłębiać wiedzę z wybranych zagadnień i wspólnie realizować zło-

żone zadania projektowe w sposób pracy identyczny jak w firmie programistycznej. Dlatego też obok sprzętu i oprogramowania potrzebnego do realizacji projektów zostaną zakupione odpowiednie programy do zarządzania zespołami deweloperskimi.

Drugą nowością jest specjalność logistyki turystyki wodnej. Na całym świecie widoczny jest wzrost zainteresowania różnymi formami turystyki wodnej. Zapewnienie odpowiedniej infrastruktury i dostępności wykwalifikowanych kadr będzie sprzyjać zwiększeniu międzynarodowego ruchu turystycznego związanego w Polsce z tą branżą.

Specjalność jest unikatowa w skali kraju. Realizowany program zapewni studentom wiedzę o trendach z zakresu turystyki wodnej, budowy jednostek pływających, marin, portów i terminali pasażerskich oraz umiejętności zarządzania przedsiębiorstwami związanymi z turystyką wodną. Zakres wiedzy, umiejętności i kompetencje zdobyte podczas studiów pozwolą absolwentom na podjęcie pracy zgodnej z ich zainteresowaniami.

Na czym będzie polegała informatyzacja uczelni?

Jednym z zadań projektu Akademia Przyszłości jest kontynuowanie zakupów oprogramowania informatycznego na potrzeby dydaktyki prowadzonej przez Akademię Morską w Szczecinie. Zakupione zostanie oprogramowanie do planowania zajęć dydaktycznych,

zmodernizowany będzie system Wirtualnej Uczelni poprzez stworzenie jego wersji mobilnej. Powstanie też nowy portal Intranet pozwalający na sprawniejsze zarządzanie projektami w dydaktyce z agregacją informacji o wydarzeniach, pojawienia się nowych dokumentów, nowych procedur itd. Ponadto zakupione zostanie oprogramowanie do zarządzania zasobami oprogramowania i dystrybucji licencji. Pojawi się system Matlab w dydaktyce uczelnianej. Rozbudowane też zostanie zaplecze serwerowe uczelni.

Jakie nadzieje na przyszłość wiąże uczelnia z projektem?

Przede wszystkim jest to wprowadzenie nowoczesności w dydaktykę prowadzoną na naszej Akademii. Chcemy rozszerzyć dostęp do specjalistycznego sprzętu i oprogramowania, które pozwoli naszym przyszłym absolwentom łatwiej wejść w wymagający rynek pracy. Całe kupowane wyposażenie ma za zadanie jeszcze bardziej podnieść jakość kształcenia, a studenci poznają na nowych specjalnościach najbardziej zaawansowane aspekty związane ze swoimi specjalnościami. Przykładem niech będzie chociażby jeden z zakupów na specjalność LTW, jakim są kombinatory symulujące odczucia wieku starszego. A zatem w trakcie kształcenia wzięte zostaną pod uwagę nawet takie zagadnienia jak trudności napotymane przez osoby starsze w turystyce.

Rozmawiała: Paulina Mańkowska

DRON NA UWIĘZI ZWIĘKSZY BEZPIECZEŃSTWO NA MORZU



Zdjęcia Lucjan Gućma

W dniach 14–16.09. br. na Nawiatorze XXI odbyły się testy drona na uwięzi budowanego w ramach projektu SARA – Wspomaganie Morskiej Służby Poszukiwania i Ratownictwa i Obserwacji Morskiej przy użyciu systemu EGNSS wysokiej dokładności.

To już kolejna odsłona (poprzednia miała miejsce we wrześniu zeszłego roku) badań w ramach projektu. Tym razem odbyła się walidacja rozwiązania opracowywanego przez naukowców.

Podczas testów prowadzonych na pokładzie naszego statku badawczo-szkolnego przetestowano między innymi pracę algorytmu sterującego, umożliwiającego autonomiczne podążanie drona za poruszającą się jednostką oraz odporność na zmienne warunki atmosferyczne. Badania były

prorowadzone zarówno przy nabrzeżu, jak i na wodach Zalewu Szczecińskiego i Zatoki Pomorskiej.

Wykonano także próby z pozorantami w wodzie oraz użyciem kamery termowizyjnej. Testy miały sprawdzić możliwości operacyjne drona na uwięzi w warunkach rzeczywistych z pokładu statku. Dron służył do poszukiwania /wykrywania rozbitków (studenci AM) przy bardzo trudnych warunkach atmosferycznych (wiatr do 10 m/s, fala ok. 1 m).

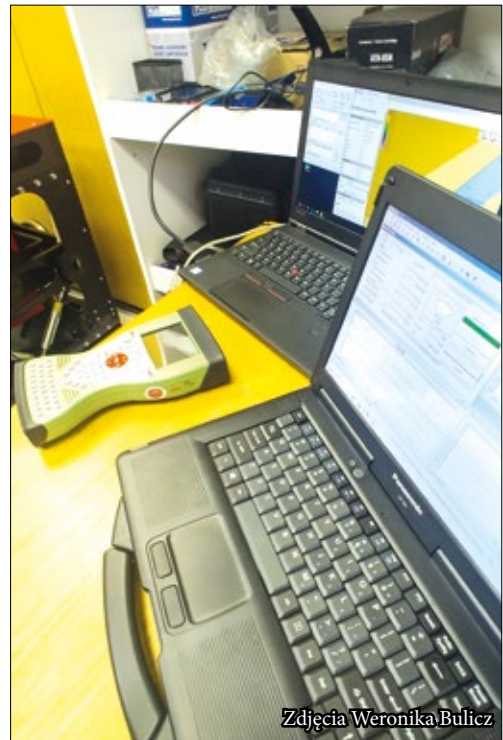
Podczas identyfikacji rozbitków kamerą termowizyjną (studenci AM) wyposażeni w termoizolacyjne ubrania ratunkowe – AQUATA) napotkano trudności z wykrywaniem rozbitków w kombinezonach z powodu słabej ich widoczności.

W badaniach udział wzięli członkowie zespołu projektowego SARA: z AM jako organizator prof. dr hab. inż. Lucjan Gućma, dr hab. inż. Paweł Zalewski, dr inż. Piotr Majzner, dr inż. Grzegorz Stępień, mgr inż. Bartosz Muczyński, przedstawiciel koordynatora projektu – firmy Sistematica Pietro Cristofanilli, dwóch przedstawicieli firmy Topview z Włoch: Alberto Mennella, Gianluca Luisi.

Projekt jest realizowany na Wydziale Nawigacyjnym pod kierunkiem prof. dr. hab. inż. Lucjana Gućmy we współpracy z partnerami włoskimi i duńskimi. Projekt trwa od lutego 2018 roku, a zakończy się w styczniu 2020.

Weronika Bulicz

PIERWSZE TAKIE POMIARY NA BAŁTYKU – NAWIGATOR XXI W PROJEKCIE MORGRAV



Zdjęcia Weronika Bulicz

– Można śmiało powiedzieć, że na Nawigatorze XXI tworzymy historię – deklaruje na początku rejsu Krzysztof Prychła z Politechniki Gdańskiej. Pionierskie pomiary grawimetryczne na Bałtyku przeprowadzili w ramach projektu MORGRAV naukowcy i studenci z Politechniki Gdańskiej oraz Akademii Morskiej.

Obok naukowców w rejsie udział wzięli studenci Akademii Morskiej – geodezji i kartografii o specjalności hydrografia, którzy prowadzili badania hydrograficzne analizowanych przez naukowców obszarów.

– Rejs był nastawiony głównie na pomiary grawimetryczne, trasy zostały dobrane pod kątem zbierania tych danych, niemniej badania hydrograficzne pozwoliły dodatkowo stworzyć „środowisko” dla danych z grawimetru – podkreślił dr hab. inż. Witold Kazimierski, prof. AM, z Instytutu Geoinformatyki.

Obszar polskiej strefy ekonomicznej na Bałtyku pozostawał do tej pory ostatnim, obok strefy rosyjskiej, niezbadanym za pomocą najnowszych narzędzi grawimetrycznych. Teraz dzięki pionierskim pomiarom na Nawigatorze XXI ma się to zmienić. Naukowcy będą analizować dane zebrane podczas

rejsu, by na ich podstawie dopracować metodę bardzo precyzyjnego oznaczenia rzeczywistego poziomu morza. Do tej pory bazujemy na tym, co wyznaczane jest jako średni poziom morza, a to metoda obarczona dużym zakresem błędów. Dzięki pomiarom za pomocą grawimetru będzie można opracować taką metodę prowadzenia badań, a w efekcie narzędzia nawigacyjne, które zmniejszą margines błędów z kilku metrów do centymetrów.

– Dysponujemy szczegółowymi danymi przekazanymi nam przez Niemcy, dzięki czemu wyniki naszych pomiarów nie będą zawieszane w przestrzeni, ale zostaną niejako powiązane z już istniejącymi wyliczeniami z drugiej strony Bałtyku – podkreśla prof. Jerzy Prychła z Politechniki Gdańskiej, lider projektu.

– Powstałe pomiary to pierwsze takie badania w polskiej strefie Morza Bałtyckiego – zaznacza dr inż. kpt. ż.w. Arkadiusz Tomczak, prorektor ds. morskich AM, biorący udział w projekcie MORGRAV.

Podobnie postępowali jedynie Rosjanie w latach 70., ale ówczesne metody nie mogą się równać z obecnymi, ponadto były to ograniczone w dostępie

dane. Efektem projektu będzie zatem nowa – bardzo szczegółowa mapa Bałtyku oraz... oszczędność. Po pierwsze da to korzyści ekonomiczne, ponieważ armatorzy będą mogli bardziej precyzyjnie, a przez to również opłacalnie zaplanować przewóz towarów. Po drugie takie rozwiązanie będzie również bardziej ekologiczne – mniej rejsów, to czystsze środowisko.

Rejs trwał od 20 do 25 maja br. Dla Nawigatora XXI wyemitowano ostrzeżenie nawigacyjne – podczas trwania tego rejsu miał specjalne przywileje, tj. wszystkie jednostki musiały ustąpić mu drogi.

Statek musiał bowiem trzymać się ściśle ustalonego kursu, który wyznaczały plany tej „grawimetrycznej kampanii” – jak wyprawę nazywają sami naukowcy.

Weronika Bulicz

O projekcie MORGRAV:

*Politechnika Gdańska
– lider konsorcjum;
Akademia Morska w Szczecinie;
GEOPARTNER Sp. z o.o.
Wartość projektu: 2 575 895 PLN*

FINIS CORONAT OPUS



Fot. Krzysztof Sitkowski

Wręczenie nominacji profesorskiej

W dniu 27 czerwca 2019 r. Prezydent Rzeczypospolitej Polskiej Andrzej Duda wręczył nominacje profesorskie nauczycielom akademickim oraz pracownikom nauki i sztuki. Akt nominacyjny otrzymał m.in. prof. dr hab. inż. Zbigniew Pietrzykowski, pracownik Wydziału Nawigacyjnego Akademii Morskiej w Szczecinie.

Profesor Zbigniew Pietrzykowski jest pracownikiem naukowo-dydaktycznym Instytutu Technologii Morskich na Wydziale Nawigacyjnym Akademii Morskiej w Szczecinie. Opublikował ponad 180 pozycji naukowych: artykułów, referatów i książek. Współwykonawca i kierownik szeregu projektów naukowo-badawczych krajowych i międzynarodowych. Jest członkiem Komitetu Transportu PAN, Polskiego Forum Nawigacyjnego, Polskiego Stowarzyszenia Telematyki Transportu, Polskiego Towarzystwa Bezpieczeństwa i Niezawodności, Akademii Inżynierskiej w Polsce oraz Rady Technicznej Polskiego Rejestru Statków.

Teresa Jasiunas: Czy Pańska kariera naukowa związana jest przede wszystkim z Akademią Morską w Szczecinie (od kiedy)?

Zbigniew Pietrzykowski: Tak. W Akademii Morskiej, wcześniej Wyższej Szkole Morskiej, pracuję od roku 1982. Byłem zatrudniony kolejno na stanowiskach asystenta, adiunkta, profesora nadzwyczajnego, a obecnie profesora zwyczajnego. Wiązało się to z uzyskaniem przeze mnie stopni naukowych: stopnia doktora nauk technicznych w dyscyplinie techniki nawigacji nadanego przez Wydział Nawigacji i Uzbrojenia Okrętowego Akademii Marynarki Wojennej w Gdyni (1992 r.) oraz stopnia doktora habilitowanego nauk technicznych w dyscyplinie transport nadanego przez Wydział Transportu Politechniki Warszawskiej (2005 r.). Oba przewody: doktorski oraz habilitacyjny prowadzone były poza Akademią, ponieważ w tym czasie Wydział Nawigacyjny nie posiadał odpowiednich upraw-

nień. W roku 2015 Wydział uzyskał uprawnienie do nadawania stopnia naukowego doktora habilitowanego w dyscyplinie transport, co umożliwiło przeprowadzenie postępowania o nadanie mi tytułu profesora przez nasz Wydział. Postępowanie zakończyło się nadaniem tytułu profesora nauk technicznych decyzją Prezydenta RP z 17 kwietnia bieżącego roku. Nominację profesorską odebrałem z rąk prezydenta Andrzeja Dudy 27 czerwca br.

Podstawą do uzyskania stopni naukowych i – ostatnio – tytułu naukowego są prowadzone przeze mnie badania. Tematykę, którą się zajmuję, uważam za ciekawą i perspektywiczną. Pojawiają się ciągle nowe wyzwania, a jednocześnie poszerzają się możliwości związane z rozwojem nowoczesnych technologii, w tym m.in. technologii IT. Cieszę się, że znalazłem się w odpowiednim miejscu, w odpowiednim czasie i mogę realizować swoje zainteresowania.



Fot. Zbigniew Pietrzykowski



Nawigacyjny system wspomagania decyzji na statku morskim NAVDEC.

Interfejs użytkownika

Projekt AVAL. Testy modeli autonomicznych w ośrodku Fundacji Bezpieczeństwa Żeglugi i Ochrony Środowiska w Iławie

Co stanowi Pańskie podstawowe zainteresowanie naukowe, temat badań?

Moja działalność naukowa koncentruje się na problemach bezpieczeństwa transportu morskiego i zastosowań informatyki w tym zakresie. Obejmuje m.in. zagadnienia analizy i modelowania procesów decyzyjnych w sterowaniu ruchem statków, metody i systemy organizacji i planowania ruchu statków, budowę nawigacyjnych systemów wspomagania decyzji na statkach i w ośrodkach lądowych, modelowanie, projektowanie i konstrukcję systemów automatycznej komunikacji i kooperacji statków. W ostatnich latach tematem wiodącym są statki autonomiczne. Statek autonomiczny (*autonomous ship*) to statek realizujący zadania – nawigujący – samodzielnie bez nadzoru i ingerencji operatora, a decyzje dotyczące nawigacji i innych operacji na statku są generowane przez system, podczas gdy statek bezzałogowy (*unmanned ship*) to statek bez załogi – zdalnie sterowany lub autonomiczny. Przewiduje się, że początkowo statki autonomiczne będą obsadzone załogą szkieletową.

Temat statków autonomicznych i bezzałogowych, w szczególności ich budowy i eksploatacji jest obecnie przedmiotem badań wielu ośrodków na całym świecie. Bardziej znane są szerokiej opinii publicznej autonomiczne samochody i zdalnie sterowane statki powietrzne – drony. Także i w żegludzie morskiej dzieje się ostatnio wiele. Gwałtownie wzrosło zaintereso-

wanie armatorów i producentów statków jednostkami autonomicznymi. W ślad za tym, tematem zajęły się towarzystwa klasyfikacyjne i ubezpieczeniowe, a Międzynarodowa Organizacja Morska koordynuje prace nad regulacjami prawnymi, które umożliwią eksploatację tych statków.

Budowa statków autonomicznych wymaga rozwiązania wielu problemów cząstkowych. Przykładowo, trudno wyobrazić sobie system autonomicznej nawigacji bez wcześniejszego opracowania modułów wymiany informacji, analizy, oceny i wyznaczenia rozwiązań sytuacji nawigacyjnej oraz modułu wykonawczego. W szczególności np. nawigacyjny system wspomagania decyzji jest nieodłącznym elementem modułów decyzyjnego (wybór decyzji) i wykonawczego (nastawy steru i napędu). Prowadzone przeze mnie wcześniej i obecnie kontynuowane badania stanowią podstawę dla prac nad statkami autonomicznymi.

Jakie osiągnięcie naukowe uważa Pan za najbardziej satysfakcjonujące?

Trudno wskazać jedno osiągnięcie. Z reguły mamy do czynienia z wieloma, które składają się na finalne rozwiązanie, stanowiące zwieńczenie osiągnięć „cząstkowych”. Tak jest i w moim przypadku. Do nich (osiągnięć cząstkowych) zaliczam m.in.:

1. Opracowanie metod i kryteriów oceny poziomu bezpieczeństwa żeglugi na akwenach otwartych i ogra-

niczonych, w tym kryteriów oceny sytuacji nawigacyjnej z wykorzystaniem teorii zbiorów rozmytych, umożliwiającej uwzględnienie niepewności i nieprecyzyjności oceny – poziomu bezpieczeństwa nawigacyjnego, domeny i domeny rozmytej statku;

2. Opracowanie metod i kryteriów wyboru drogi statku w rozwiązywaniu sytuacji kolizyjnych, w tym metod optymalizacyjnych;

3. Opracowanie metod pozyskiwania i reprezentacji wiedzy nawigatorów w zakresie bezpiecznego prowadzenia statku z zastosowaniem sztucznych sieci neuronowych i systemów wnioskowania rozmytego;

4. Opracowanie – wraz z kierownym przeze mnie zespołem – prototypu nawigacyjnego systemu wspomagania decyzji na statku morskim NAVDEC.

Za najbardziej satysfakcjonujące osiągnięcie naukowe uważam budowę wymienionego prototypu systemu wspomagania decyzji. Opracowany prototyp, obok funkcji typowych dla nawigacyjnych systemów informacyjnych, posiada funkcje:

- analizy i oceny sytuacji nawigacyjnej z uwzględnieniem obowiązujących przepisów drogi morskiej,
- objaśniania aktualnej sytuacji nawigacyjnej,
- objaśniania (uzasadnienia) wyznaczonego czy proponowanego manewru,
- automatycznego wyznaczania rozwiązań sytuacji kolizyjnych z zastosowaniem specjalistycznych algorytmów obliczeniowych, w tym algorytmów optymalizacyjnych.

Prototyp systemu został przetestowany i poddany weryfikacji w warunkach laboratoryjnych oraz w warunkach rzeczywistych na statku szkolno-badawczym Akademii Morskiej w Szczecinie – m/s Nawigator XXI, a w kolejnym etapie na kilkunastu statkach armatorów polskich i zagranicznych.

Efektom prowadzonych badań zespołu jest uzyskany patent europejski (EPO) EP2504719 – *A Method and System of Navigational Support in the Process of Safe Vessel Navigation*. Prototyp prezentowany był m.in. dwukrotnie na największych w Europie i jednym z największych na świecie Międzynarodowych Targach CEBIT w Hanowerze: w latach 2012 i 2013. Do udziału w targach CEBIT w roku 2013, w celu prezentacji systemu NAVDEC, zespół został zaproszony przez minister Nauki i Szkolnictwa Wyższego Barbarę Kudrycką. Targi te odbywały się pod patronatem Polski, a system NAVDEC był jednym z siedmiu wybranych polskich innowacyjnych projektów branży IT. Ponadto prototyp prezentowany był również na 58 sesji Podkomitetu Bezpieczeństwa Nawigacji Międzynarodowej Organizacji Morskiej (IMO) w roku 2013 w Londynie. Zespół nagrodzony został m.in. nagrodą Zachodniopomorski Nobel w roku 2014 oraz dyplomem finalisty konkursu Polski Wynalazek 2014, organizowanego przez Telewizję Polską i Ministerstwo Nauki i Szkolnictwa Wyższego.

Nad jakimi projektami naukowymi aktualnie Pan pracuje?

Obecnie uczestniczę w projekcie AVAL – Autonomiczny statek z powietrznym okiem (*Autonomous Vessel with an Air Look*) finansowanym przez Narodowe Centrum Badań i Rozwoju; AVAL jest technologią autonomicznego statku morskiego integrującą się z urządzeniami nawigacyjnymi, autopilotem i systemami sterowania współczesnych statków. Projekt realizowany jest przez konsorcjum, w skład którego wchodzi: Politechnika Białostocka, Fundacja Bezpieczeństwa Żegluga i Ochrony Środowiska oraz Sup4Nav – spółka typu spin out pracowników Akademii Morskiej w Szczecinie.

Na technologię AVAL składają się trzy komponenty:

1) technologia bezzałogowego autonomicznego statku morskiego BSM



Pałac Prezydencki w Warszawie – miejsce wręczenia nominacji profesorskich

(ang. USV – *Unmanned Surface Vehicle*), gdzie największym wyzwaniem jest algorytm antykolizyjny oraz system komunikacji między jednostkami BSM;

2) technologia bezzałogowego statku powietrznego BSP (ang. UAV – *Unmanned Aerial Vehicle*), który wlatuje i ląduje na BSM, a w czasie lotu prowadzi obserwację obszaru wokół statku – celem BSP, wyposażonego w kamerę i sensory, jest rejestracja i transmisja do BSM danych wizyjnych i hydrometeorologicznych;

3) system przetwarzania obrazów SPO, którego kluczowym elementem jest algorytm detekcji w obrazach zarejestrowanych przez BSP obiektów niewidocznych na urządzeniach nawigacyjnych, a stanowiących zagrożenie dla żegluga morskiej,

Projekt obejmuje weryfikację technologii w obszarze wymienionych trzech komponentów technologii AVAL w warunkach laboratoryjnych, quasi-rzeczywistych (badania na modelach fizycznych statków – Iława, jezioro Silm) oraz w warunkach rzeczywistych na statku morskim.

W projekcie pełnię funkcję kierownika B+R w zakresie technologii morskich.

Które z Pańskich badań znalazły zastosowanie w gospodarce morskiej?

Wymieniony wcześniej prototyp nawigacyjnego systemu wspomagania decyzji na statku morskim NAVDEC został skomercjalizowany i wdrożony do eksploatacji. System NAVDEC jest

jednym z pierwszych tego typu systemów na świecie. Posiada certyfikację towarzystwa klasyfikacyjnego – Polskiego Rejestru Statków SA. Obecnie użytkowany jest na promach armatora Polskiej Żegluga Bałtyckiej.

Jak wygląda procedura przyznawania najwyższych stopni naukowych?

Tryb postępowania w sprawach o nadanie stopnia doktora lub doktora habilitowanego oraz tytuł profesora regulują odpowiednie przepisy: ustawy i rozporządzenia. Przepisy definiują wymagania stawiane osobie ubiegającej się o nadanie stopnia naukowego lub tytułu naukowego.

Przykładowo, postępowanie o nadanie tytułu profesora przeprowadzają rady jednostek organizacyjnych posiadających uprawnienia do nadawania stopnia doktora habilitowanego w zakresie danej dziedziny nauki lub sztuki, na wniosek osoby ubiegającej się o uzyskanie tytułu (przepisy obowiązujące do 30 września 2019 r.). Zgodnie z przepisami tytuł profesora nadaje Prezydent Rzeczypospolitej Polskiej na podstawie wniosku Centralnej Komisji ds. Stopni i Tytułów, uczestniczącej w postępowaniach.

Jakie „poza naukowe” dziedziny znajdują się w kręgu zainteresowań Pana Profesora?

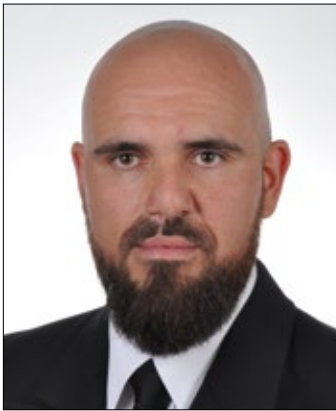
Moje zainteresowania to koszykówka, siatkówka, taniec towarzyski, turystyka.

Rozmawiała: Teresa Jasiunas

SILNIK OKRĘTOWY MAN B&W 7S50MC-C – OBIEKTEM BADAŃ DOKTORATU

Jestem absolwentem Akademii Morskiej w Szczecinie, tutaj ukończyłem zarówno studia inżynierskie, jak i magisterskie na Wydziale Mechanicznym. Od dziesięciu lat pracuję w branży morskiej jako oficer mechanik okrętowy w siłowniach statków LNG, chemikaliowców, tankowców, kontenerowców oraz masowców. Jestem doświadczonym inżynierem mechanikiem w siłowniach typu Diesel-Electric oraz silników dwu- i czterosuwowych typu Dual i Triple Fuel.

W rozwoju kariery zawodowej tematem wiodącym stały się moje zainteresowania, czyli poszukiwanie metody pozwalającej efektywnie wyselekcjonować elementy ze względu na konsekwencje ich uszkodzeń. Zaintrygował

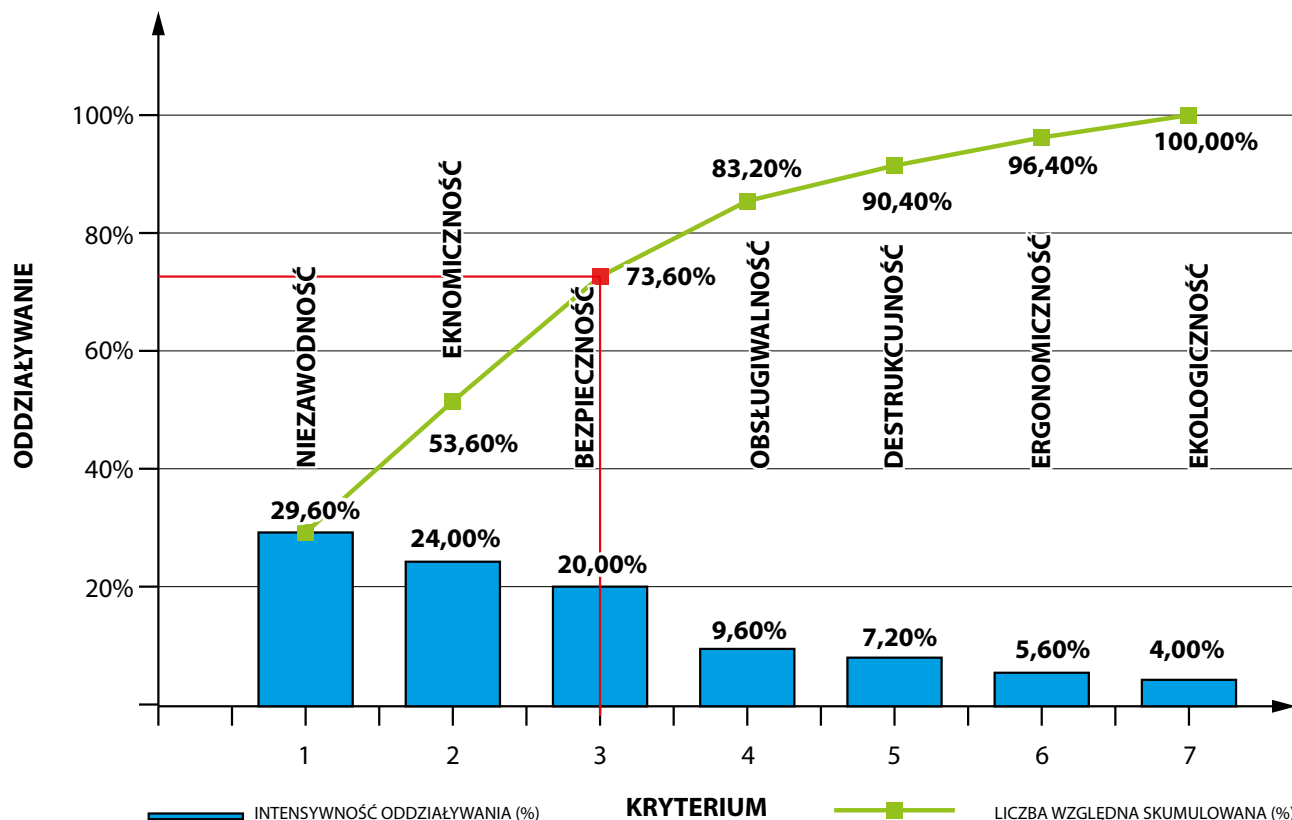


mnie wpływ uszkodzeń na bezpieczeństwo, ekonomiczność i niezawodność statku oraz jego podsystemów takich jak silnik główny. Stąd też nurtowało mnie pytanie: jaki jest wpływ niezawodności danego elementu na niezawodność rozpatrywanej maszyny, koszty jej eksploatacji, bezpieczeństwo, ergonomiczność czy też obsługiwalność?

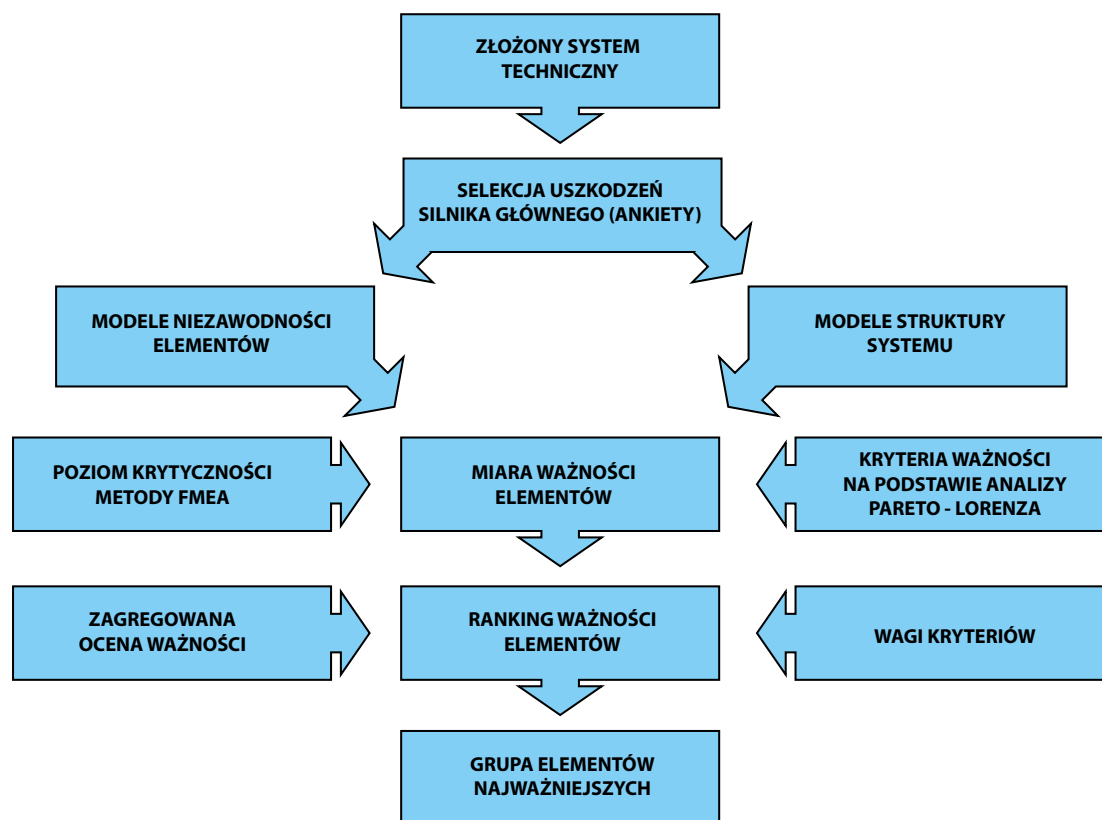
Jako osoba związana z branżą morską, chcąc dalej rozwijać swoją wiedzę i zainteresowania, naturalnym dla mnie był wybór studiów doktoranckich na Wydziale Mechanicznym Akademii Morskiej w Szczecinie w dyscyplinie naukowej budowa i eksploatacja maszyn. Z tą też uczelnią oraz wspaniałą kadrą naukowo-dydaktyczną wiąże mnie bardzo dobre wspomnienie.

W trakcie przeglądu literatury zauważyłem, że stosowane miary ważności ukierunkowane są przede wszystkim na niezawodność. Należy więc poszukiwać metody oceny ważności uwzględniającej konsekwencje uszkodzeń elementów w różnych aspektach. Tak też wyłonił się cel rozprawy, którym jest selekcja kryteriów oceny i miar ważności uwzględniających konsekwencje uszkodzeń głównego silnika okrętowego. Wybrane kryteria oraz miary umożliwiły ocenę ważności elementów w jego strukturze.

W pracy doktorskiej pt. *Analiza ważności elementów silników okrętowych z uwzględnieniem konsekwencji uszkodzeń*, napisanej pod kierunkiem promotorów dr hab. inż. Katarzyny Gawdzińskiej, prof. AM oraz dr hab. inż. Leszka Chybowski, prof. AM, zrecenzowanej przez prof. dr hab. inż. Adama Charchalisa i dr hab. inż. Mirosława Pajora, prof. ZUT, dokonano przeglądu przyczyn i skutków wypad-



Rys. 1 Diagram Pareto-Lorenza ilustrujący nierównomierność rozkładu intensywności oddziaływania kryteriów oceny ważności na pracę jednostki pływającej z silnikiem głównym MAN B&W 7S50MC-C



Rys. 2 Graficzna interpretacja metodyki badań wykorzystanej w doktoracie

ków morskich. Na podstawie analizy danych przedstawionych przez różne towarzystwa zawierające informacje o wypadkach morskich zauważono, że duża część z nich spowodowana jest uszkodzeniem głównego napędu statku. Obiektem badań i punktem wyjścia do przeprowadzonej analizy był okrętowy silnik główny MAN B&W 7S50MC-C pracujący w siłowniach okrętowych statków morskich różnych typów. Silniki tego typu są powszechnie używane w transporcie morskim. Zebrano dane dotyczące 9 lat eksploatacji analizowanego silnika, w trakcie których przepracował 46 000 h.

Zestawiono siedem autorskich kryteriów oceny ważności, z których na podstawie ankiet przeprowadzonych na grupie 125 oficerów mechaników okrętowych oraz zgodnie z zasadą Pareto-Lorenza wyłoniono trzy kryteria (niezawodność, ekonomiczność, bezpieczeństwo), które w decydującym stopniu oddziałują na ocenę ważności uszkodzeń silnika głównego (rys. 1).

Tak uzyskane dane posłużyły do wyznaczenia wag poszczególnych kryteriów przy wyznaczaniu zagregowanej oceny ważności. Na podstawie kolejnej

ankiety przeprowadzonej na tej samej populacji wybrano 21 grup uszkodzeń najistotniejszych z punktu widzenia analizowanych kryteriów, następnie wyłonione grupy zostały w szczególności poddane analizie wielokryterialnej.

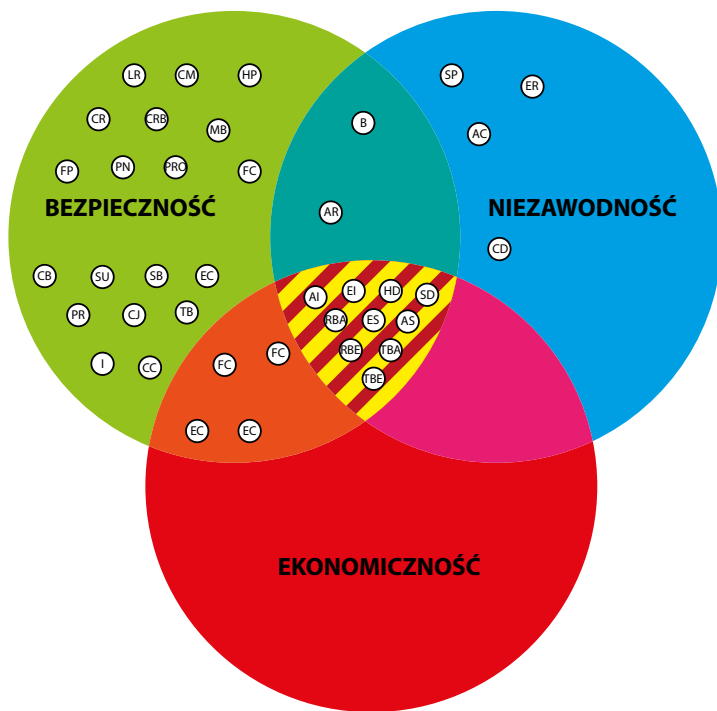
Kolejno dokonano przeglądu dostępnych metod modelowania struktury niezawodnościowej systemu. Opisany został blokowy schemat niezawodności (RBD – ang. *Reliability Block Diagram*) oraz metoda drzew niezdatności (FTA – ang. *Fault Tree Analysis*). Ze względu na strukturę analizowanego obiektu, efektywność oraz możliwości obliczeniowe obydwu opisanych metod oraz uwzględniając posiadane zaplecze programowe w postaci programu CARA – Fault Tree zdecydowałem się na wykorzystanie modelu drzew niezdatności w dalszej analizie niezawodnościowej.

Zamodelowano relacje przyczynowo-skutkowe struktury okrętowego silnika głównego MAN B&W 7S50MC-C, wykorzystując metodykę drzew niezdatności. W zaimplementowanym modelu przyjęto możliwość pracy silnika głównego z jednym wyłączonym układem, pozwalającą na częściową re-

alizację celów przy ograniczonej mocy, czasie i manewrowości. Jako punkt wyjścia w analizie wielokryterialnej zdecydowano się na wykorzystanie powszechnie znanej metody oceny przyczyn i skutków uszkodzeń rozpatrywanego okrętowego silnika głównego – FMEA (ang. *Failure Mode and Effect Analysis*). Wyznaczono wartości liczby priorytetu, a co jest z tym związane, oszacowano ryzyka przez określenie częstości wystąpienia, poziomu wykrywalności oraz znaczenia uszkodzenia na pracę jednostki.

Następnie określono wskaźniki ważności i dokonano oceny ważności elementów silnika głównego dla wybranych kryteriów. Na ich podstawie, ujmując wagę każdego kryterium, wyznaczono zagregowaną ważność elementów systemu. Uzyskane wyniki zostały porównane z analizą FMEA, pokazując jak różnego rodzaju założenia wpływają na końcowy rezultat badań. Opisaną pokrótce metodykę badań przedstawiono w postaci schematu na rysunku 2.

Zaproponowana koncepcja zastosowania wieloaspektowej analizy wielokryterialnej umożliwiła uzyskanie



Rys. 3 Zestawienie elementów funkcjonalnych silnika głównego MAN B&W 7S50MC-C na tle priorytetowych kryteriów oceny ważności uszkodzeń

dokładnych, precyzyjnie zdefiniowanych wyników i potwierdziła przydatność jakościowo-ilościowej metody oceny ważności elementów strukturalnych okrętowego silnika głównego.

Przeprowadzone badania umożliwiły pozyskanie danych o uszkodzeniach i ich wpływie na bezpieczeństwo oraz o kosztach wymiany / naprawy elementów silnika. Oszacowano niezawodność okrętowego silnika głównego MAN B&W 7S50MC-C, utworzono rankin-

gi ważności elementów analizowanego obiektu oraz wyselekcjonowano grupę elementów najważniejszych z punktu widzenia trzech wyłonionych kryteriów oceny (rys. 3).

Do najważniejszych zalet zidentyfikowanych przez autora należą łatwość aplikacji wymienionych metod, możliwość elastycznej integracji wyników oraz możliwość powiązania wymienionych metod z narzędziami stosowanymi w teorii niezawodności. Praca ma

charakter otwarty i uniwersalny, może bowiem służyć z pewnymi modyfikacjami do opisu silników typu MC, MC-C, ME i ME-C.

Innowacyjnym podejściem jest określenie ważności zagregowanej jako średniej ważonej dla trzech kryteriów ważności według: bezpieczeństwa, niezawodności oraz ekonomiczności. Zaprezentowane nowe podejście obejmuje dwie miary ważności (bezpieczeństwo i ekonomiczność) określone w sposób autorski, w postaci miar wyznaczonych dla założeń przedstawionych w pracy, następnie znormalizowanych. Ponadto określenie wag dla poszczególnych kryteriów w oparciu o metodę Pareto-Lorenza umożliwiło wprowadzenie tych wag do średniej ważonej, dając finalny ranking ważności.

Ze względu na złożoność i obszerność tematyki wielokryterialnej analizy ważności uważam za celowe kontynuowanie badań w tym zakresie przez opracowanie kolejnych metod efektywniejszej, rozbudowanej oceny wpływu uszkodzeń elementów w aspekcie różnych kryteriów ważności.

Dalszym kierunkiem moich badań w przedstawionym obszarze tematycznym będzie rozbudowa wyżej opisanych wskaźników ważności oraz zastosowanie większej liczby kryteriów oceny ważności elementów, które wpływają na uszkodzenie silnika głównego jednostki pływającej.

Rafał Laskowski



Obrona doktoratu na Wydziale Mechanicznym AM 4.07.2019 r.

Konkursy Era Chairs i Twinning

– ostatnia szansa na pozyskanie grantów na rozwój jednostek naukowo-badawczych



Pomimo że program Horyzont 2020 rozpoczął się w 2014 r. i jest już 8 Programem Ramowym Komisji Europejskiej, wiele instytucji nie wie, że oprócz programów dedykowanych indywidualnym naukowcom i ich zespołom oferuje on też instrumenty skierowane na rozwój jednostek naukowo-badawczych.

Takie konkursy, a tym samym środki finansowe dostępne są w ramach działania pt. „Upowszechnianie doskonałości i zapewnienie szerszego uczestnictwa” (*Spreading Excellence and Widening Participation*). Dedykowane są one m.in. szkołom wyższym, akademiom, politechnikom, uniwersytetom czy instytutom w słabiej rozwiniętych regionach Europy z 15 państw (w tym z Polski) określanych mianem krajów wideningowych. Wsparcie to ma posłużyć zintensyfikowaniu i uregulowaniu ich działalności poprzez wykorzystanie doświadczenia z innych, bardziej zaawansowanych jednostek naukowych. Inicjatywa ta ma wpłynąć na zwiększenie stopnia innowacji w krajach i regionach UE.

Dwa ostatnie konkursy w Horyzoncie 2020 w ramach pakietu *Widening: ERA Chairs i Twinning* zostały otwarte 24 lipca 2019 r. Są to projekty typu CSA (*Coordination and Support Action*), czyli koordynujące i wspierające badania. Ich tegoroczny budżet został podwojony w porównaniu do roku poprzedniego i wynosi blisko 120 mln €. Nabór wniosków potrwa do 14 listopada 2019 r.

Ideą konkursów ERA Chairs jest wspieranie i wzmacnianie pozycji jednostki koordynatora w wybranej dziedzinie naukowej. W tym celu zatrudniany jest wybitny naukowiec (*ERA Chair holder*), który organizuje zespół badawczy lub katedrę realizującą innowacyjne badania. To z kolei wymaga stworzenia odpowiednich warunków pracy, które umożliwią prowadzenie ich na najwyższym, światowym poziomie. Działania te wiążą się z wprowadzeniem zmian strukturalnych w instytucji. To właśnie „zmiana” stanowi tutaj słowo-klucz i odnosi się np. do nowego wydziału/zespołu czy zasad rekrutacji. Należy pamiętać, że wszystkie działania

w konkursach *ERA Chairs* mają na celu zwiększenie doskonałości naukowej całej instytucji, a nie wyłącznie utworzonego zespołu. Osiągnąć to można m.in. poprzez: wykłady, szkolenia i konferencje prowadzone przez zespół *ERA Chairs*.

Jednym z aktualnie trwających w Polsce projektów *ERA Chairs* jest projekt *CREATE – The CREATION of the Department of Physical Chemistry of Biological SysTEems* realizowany przez Instytut Chemii Fizycznej Polskiej Akademii Nauk. Dzięki finansowaniu, które wyniosło ponad 5 mln €, powstał Zakład Chemii Fizycznej Układów Biologicznych, prowadzony przez prof. dr. hab. Macieja Wojtkowskiego, pełniącego funkcję *ERA Chair holdera*. Działalność Zakładu koncentruje się na opracowywaniu i stosowaniu nowych, przełomowych technik optycznych, które umożliwiają nieinwazyjne, mikroskopowe obrazowanie tkanek na potrzeby diagnostyki medycznej.

Projekty typu *Twinning* mają na celu rozwój potencjału naukowego i administracyjnego instytucji w określonej dziedzinie badań poprzez nawiązanie współpracy w ramach konsorcjum co najmniej z dwiema jednostkami, z dwóch różnych państw członkowskich lub stowarzyszonych z PR Horyzont 2020 (innych niż państwo, w którym siedzibę ma koordynator), które w tym obszarze mają wiodącą pozycję na poziomie międzynarodowym. W ramach projektu tworzona jest strategia naukowa dla powstałego konsorcjum w celu podniesienia zdolności, doskonałości naukowej i innowacji, wykorzystując doświadczenie partnerów – jest to rodzaj współpracy sieciowej. Rezultatem projektu powinien być m.in. wzrost liczby publikacji, cytowań, wniosków patentowych czy większy udział w programach badawczych. Działania odnoszone są w tym przypadku do krajowych lub regionalnych Strategii Inteligentnej Specjalizacji. Co więcej, w 2019 roku projekty *Twinning* zakładają utworzenie specjalnego Pakietu Pracy lub zadania ukierunkowanego na rozwój młodych naukowców (*Early Stage Researchers*) w jednostce koordynatora.

Przykładem pomyślnie zrealizowanego przez polską jednostkę projektu *Twinning* jest projekt *VET-TWIN – Strengthening of scientific excellence of the National Veterinary Research Institute in animal health and food chain safety*, o łącznym budżecie sięgającym prawie 1 mln €, trwający w latach 2016–2018. Przyczynił się on do zwiększenia potencjału badawczego Państwowe-

go Instytutu Weterynaryjnego – Państwowego Instytutu Badawczego w Puławach, który współpracował z wiodącymi partnerami z Niemiec i Danii w zakresie bezpieczeństwa żywności pochodzenia zwierzęcego oraz diagnostyki i zwalczania chorób zakaźnych zwierząt.

W 2019 r. w warunkach konkursowych obu programów zaszły korzystne zmiany.

Po pierwsze, zwiększono ich budżet. Dla konkursu *Twinning* wynosi on 69 mln € (max. 900 tys. €/projekt), co pozwoli Komisji Europejskiej sfinansować ponad 70 projektów (dla porównania w 2018 r. było ich 30). Całkowity budżet konkursu *ERA Chairs* wynosi natomiast 50 mln € (max. 2,5 mln EUR/projekt) i umożliwi sfinansowanie 20 projektów (w 2018 r. było ich 12).

Po drugie, kryterium selekcji wniosków będzie oparte na równowadze geograficznej. Oznacza to, że spośród wniosków, które podczas oceny merytorycznej uzyskają taką samą liczbę punktów, wyżej na liście rankingowej znajdą się wnioski z krajów, z których w tej edycji konkursów nie ma lepiej ocenionych wniosków.

Po trzecie, po raz pierwszy kwalifikowane są koszty badań (*consumables & equipment*) i mogą stanowić do 10% wartości projektu.

Ponadto, w obu konkursach Komisja Europejska określiła działanie priorytetowe na 2019 rok. Ukierunkowane jest ono na rozwój jednostki koordynatora w zakresie zarządzania projektami, administracji i przygotowywania wniosków projektowych – dodatkowy pakiet pracy (*Work Package*) lub zadanie (*Task*).

Otrzymanie finansowania w ramach wyżej przedstawionych konkursów to ogromny sukces i nowe możliwości dla instytucji. Bezpłatne wsparcie w aplikowaniu o te granty świadczy Krajowy Punkt Kontaktowy wraz z siecią 11 Regionalnych Punktów Kontaktowych (RPK). Jeden z nich znajduje się w Regionalnym Centrum Innowacji i Transferu Technologii ZUT w Szczecinie, gdzie konsultanci udzielają wszelkich, niezbędnych informacji.

Zespół Regionalnego Punktu Kontaktowego

PR UE w Szczecinie

ul. Jagiellońska 20–21, pok. 108

70-363 Szczecin

e-mail: rtd@zut.edu.pl

tel.: 91 449 47 23

**Publikacja sfinansowana ze środków
Ministerstwa Nauki i Szkolnictwa Wyższego.**



PŁYWAJĄCE UCZELNIE MORSKIE

Do twardego marynarskiego zawodu od lat zaprawiały uczniów szkoły morskiej stare „skrzydlate” żaglowce Lwów, Dar Pomorza, a obecnie Dar Młodzieży – jeszcze w eksploatacji. Twarda służba pod żaglami wyrabia w młodych kandydatach na marynarzy hart i odporność fizyczną, uczy dobrego refleksu, nie pozwala na lekceważenie groźnego żywiołu, jakim jest i na zawsze pozostanie morze.



fot. www.gospodarkamorska.pl

To pływające szkoły pod żaglami są najpiękniejszym rozdziałem naszej polskiej historii morskiej. Te trzy żaglowce mają nie tylko znaczenie szkoleniowe, ale i propagandowe. Nie można nie doceniać ich znaczenia teraz, jak i przed laty, kiedy pływały Lwów i Dar Pomorza.

Pod koniec lat 60. XX w. pojawiły się trudności w wyszkoleniu dla PMH nowej kadry marynarzy specjalistów na poziomie liceum morskiego. Istniały dwa ośrodki szkoleniowe Gdynia i Szczecin. Należało zaspokoić potrzeby obu.

Władze ministerialne postanowiły obu liceom morskim przydzielić dwa wycofane za służby, odpowiednio przystosowane statki towarowe.

Liceum szczecińskie w roku 1973 otrzymało dawną bazę rybacką Kaszu-

by. Statek ten nie był zbyt trudny do przystosowania, jako baza rybacka dysponował pomieszczeniami dla ponad 200 osób załogi, miał szpital, świetlicę, salę kinową. Kabiny marynarskie przeznaczono więc na internat dla uczniów. Na międzypokładach urządzono sale wykładowe i zaplecze gospodarczo-socjalne. Statek nie był przeznaczony do wychodzenia z portu, a tylko jako stacjonarny hulk. Pomalowano go na białą i przycumowano przy Wałach Chrobrego w Szczecinie.

Rok szkolny 1973/1974 szczecińskie Liceum Morskie rozpoczęło na statku Kapitan K. Maciejewicz, taką bowiem kolejną nazwę otrzymały dawne Kaszuby. Stary weteran służył szkole wiernie do końca lat siedemdziesiątych. Później liceum przeniosło się do lądowego budynku w Policach, a w roku 1985 Li-

ceum Morskie uległo likwidacji. Statek sprzedano do Szwecji na złom. Wraz z nim zniknął piękny akcent widokowy Wałów Chrobrego, do którego szczecinianie zdążyli się przyzwyczaić. Po statku w Szczecinie pozostał tylko maszt – pomnik Kapitana Konstantego Maciejewicza, który został ustawiony na wieździe do miasta z Trasy Zamkowej i cieszył oczy mieszkańców Szczecina i przybywających turystów, dopóki nie został zdemontowany i przeniesiony na Bulwar Gdyński w 2018 roku.

Rok później niż Szczecin, czyli w 1974, statek Edward Dembowski otrzymało gdyńskie Liceum Morskie. Statek ten musiał ulec bardziej gruntownej przebudowie. Był zwykłym statkiem towarowym, a poza tym miał również wychodzić w morze na szkolenia praktyczne. Na nim także

międzypokłady wykorzystano na pomieszczenia – zbudowano kabiny dla 160 uczniów i dodatkowo dla 25 osób załogi wraz z wykładowcami. Zbudowano łazienki i inne pomieszczenia gospodarczo-socjalne. Ładownię dziobową pozostawiono jako ćwiczebną dla praktyki sztauerskiej. Po rejsie próbnym 27 września 1974 roku Edward Dembowski rozpoczął swą nową szkoleniową karierę. Cumował w Basenie Prezydenta portu gdyńskiego.

Inna sytuacja wytworzyła się w wyższym szkolnictwie morskim. „Poprzeczka” umiejętności oficerów podnosiła się coraz wyżej. Oficerowie musieli być szkoleni na najnowocześniejszym sprzęcie i obeznani z nowoczesnymi mechanizmami. Koniecznością stało się, by wyższe szkoły morskie dysponowały nowoczesnymi statkami. Na przykład takie statki budowała już od 1969 roku Stocznia Szczecińska im. Adolfa Warskiego jako produkt eksportowy dla Związku Radzieckiego. Statki typu B80 wykazywały wysokie walory użytkowe. Na szczeblu ministerialnym zapadła więc decyzja, że dwie kolejne jednostki zostaną przeznaczone dla polskiej bandery.

Pierwszy statek podniósł polską banderę w lipcu 1974 r., otrzymał nazwę Antoni Garnuszewski i przeznaczony był dla gdyńskiej uczelni. Dla uczelni szczecińskiej przyznany został drugi statek, który otrzymał nazwę Kapitan Ledóchowski i został oddany do eksploatacji w lutym 1975 roku.

Te piękne statki z wyglądu przypominały „pasażery”, mogły pomieścić około 170 osób: 112 studentów, 12 wykładowców i 50-osobową załogę stałą. Oba statki wyposażone były – jak na owe czasy – w najnowocześniejszy sprzęt nawigacji satelitarnej, antykolizyjne radary, echosondy, najnowsze systemy Omega i Decca. Siłownie tych statków były całkowicie zautomatyzowane. Statki posiadały własne urządzenia przeładunkowe. Co najważniejsze, posiadały podwójny mostek i podwójne kabiny nawigacyjne – dla oficerów prowadzących statek i dla studentów w celu szkoleniowym. Podobnie była zbudowana siłownia. Statki te posiadały wysoki standard pomieszczeń mieszkalnych, były wyposażone w szpital pokładowy, basen pływacki, salę gimnastyczną, bibliotekę i czytelnię. Miały daleki zasięg pływania – do 10 tys. Mm. Jednostki te zostały tak pomyślane, aby spełnia-



ły rolę szkoleniowo-eksploatacyjną. W swoich trzech ładowniach przewoziły drobnicę, zarabiając w ten sposób częściowo na swe utrzymanie, dając zarazem możliwość praktyki sztauerskiej i ładunkowej studentom. Brały wzór z pionierskiego staruszka Lwowa, który tę metodę przed laty zapoczątkował z pozytywnym skutkiem.

Hartujące, wydęte wiatrem żagle Daru Pomorza oraz nasycone elektroniką i automatyką Garnuszewski i Ledóchowski – dwa odległe światy z różnych epok – zapewniały dla biało-czerwonej bandery kadry sprawnych ludzi morza oraz doskonale i wszechstronnie wyszkolonych oficerów.

Po kilku latach eksploatacji przez PLO w Gdyni statku Garnuszewski oraz przez PŻM w Szczecinie statku Kapitan Ledóchowski okazało się, że jednostki te nie są w stanie zarobić na swoje utrzymanie. Armatorzy pod-

upadali ekonomicznie i nie chcieli dalej utrzymywać kosztownych statków. W końcu na szczeblu ministerialnym zapadła decyzja o sprzedaży nierentownych jednostek. Skończyła się na nich edukacja. Wyższe uczelnie musiały się zadowolić starymi, mocno wyeksploatowanymi stateczkami instrumentalnymi, przebudowanymi z wycofanych z eksploatacji trawlerów rybackich – tzw. „ptaszków”, żartobliwie przez studentów nazywanych „rzygaczami”.

Szczecin posiadał statki o nazwie Azymut – ex Słowik i Nawigator – ex Pingwin.

Gdynia dysponowała statkami Zenit – ex Puszczyk i Horyzont – ex Puchacz.

Pierwsza z inicjatywą budowy nowego statku już w 1993 roku wystąpiła szczecińska uczelnia. Inicjatorem był ówczesny rektor tej uczelni prof. dr kpt. ż.w. Aleksander Walczak i prorektor dr inż. st.of.pokł. Jerzy Kosiński, pod kie-



fot. archiwum Aleksandra Walczaka

rownictwem którego powołany został roboczy komitet budowy badawczego szkolnego statku. Protektorat nad budową objął Prezydent RP Aleksander Kwaśniewski. Rozpoczęto rozmowy dla pozyskania sponsorów. Koncepcję techniczną statku opracował w grudniu 1994 roku i ofiarował ją jako dar dla WSM Szczecin znany szczeciński konstruktor – okrętowiec Jerzy Piskorz-Nałęcki. Projekt techniczny opracowano w Biurze Navicentrum we Wrocławiu pod kierownictwem mgr. inż. Jana Jarosza. Dokumentację techniczną zatwierdził PRS w czerwcu 1995 roku.

Statek miał być wykorzystywany do szkolenia studentów oraz do badań naukowych. W podróże szkolne miał zabierać 11 członków załogi stałej, 30 studentów oraz 8 wykładowców lub naukowców. Statek posiadał wyposażenie na miarę XXI wieku i stąd wzięła się jego nazwa Nawigator XXI, jako kontynuatora starego Nawigatora.

Przetarg na budowę statku wygrała Gdańska Stocznia Remontowa im. J. Piłsudskiego. Stępkę położono 14 marca 1997 r., a wodowanie odbyło się 24 maja 1997 roku. Matką chrzestną została Pani Jolanta Kwaśniewska – żona prezydenta RP. Podniesienie biało-czerwonej bandery na statku odbyło się 30 stycznia 1998 roku w Szczecinie przy nabrzeżu Wałów Chrobrego. W trakcie uroczystości w swoim prze-

mówieniu ówczesny Rektor WSM Szczecin – prof. dr kpt. ż.w. Stanisław Gućma powiedział: „M/S Nawigator XXI jest statkiem naszych marzeń, ma przed sobą do spełnienia dwa zadania: szkolenie oficerów marynarki handlowej i rybackiej oraz prowadzenie prac badawczych na wodach Bałtyku”.

Posiadany uprzednio przez WSM 45-letni statek szkolno-instrumentalny m/s Nawigator został wycofany z eksploatacji w grudniu 1997 roku. Nie spełniał już wymaganych od niego warunków – ani bezpieczeństwa, ani prowadzenia praktyk dla studentów. Statek złomowano.

Wyższa Szkoła Morska w Gdyni, idąc w ślady Szczecina, również z powodu konieczności wycofania ze służby morskiej swojego Horyzonta zleciła budowę nowego statku, któremu nadała imię Horyzont II jako kontynuatorowi tej nazwy. Budowę statku z ramienia stoczni prowadził inż. Z. Zwoliński, a z ramienia armatora kpt. ż.w. Julian Witkowski, pierwszy jego kapitan. Wodowanie jednostki nastąpiło 22 czerwca 1999 roku w Gdańskiej Stoczni Remontowej. Podniesienie biało-czerwonej bandery na nowym Horyzoncie II odbyło się 26 kwietnia 2000 roku w Gdyni przy nabrzeżu pomorskim. Matką chrzestną statku została prezes NBP Hanna Gronkiewicz-Waltz (ułatwiła dostęp do kredytu na budowę nowej jednostki). Na nowym statku mogą

być prowadzone wszystkie rodzaje praktyk morskich studentów i uczniów szkół morskich. Statek wyposażony jest w najnowszej generacji urządzenia nawigacyjne, posiada obszerną centralę manewrowo-kontrolną w nowoczesnej automatycznej siłowni. Zapewnia wysoki standard pomieszczeń mieszkalnych i socjalnych dla 16 osób załogi stałej oraz 41 pracowników naukowych i studentów.

W swojej historii uczelnie morskie miały jeszcze inne statki. W 1949 roku wycofano z eksploatacji nierentowny s/s Beniowski – statek pasażerski żeglugi przybrzeżnej. Zamieniono go na hulk przeznaczony dla ówczesnej Szkoły Jungów Państwowego Centrum Wychowania Morskiego. Statek stał zacumowany w porcie w Gdyni. Kabin pasażerskie zmieniono na internat, a na pokładach spacerowych wybudowano sale wykładowe. W służbie tej pozostawał do roku 1954, a następnie został pocięty na złom.

Gdynia eksploatowała statek rybacki Jan Turlejski i w pewnym okresie też szkuner żaglowy Janek Krasicki. W Szczecinie do dyspozycji stał trawler rybacki Łużyca, a dla Technikum Rybołówstwa w Świnoujściu był do dyspozycji Rybak Morski – też trawler rybacki. Były to jednak stare, częściowo wyeksploatowane jednostki i nie przedstawiały większej wartości szkoleniowej.

Wiktor Czapp

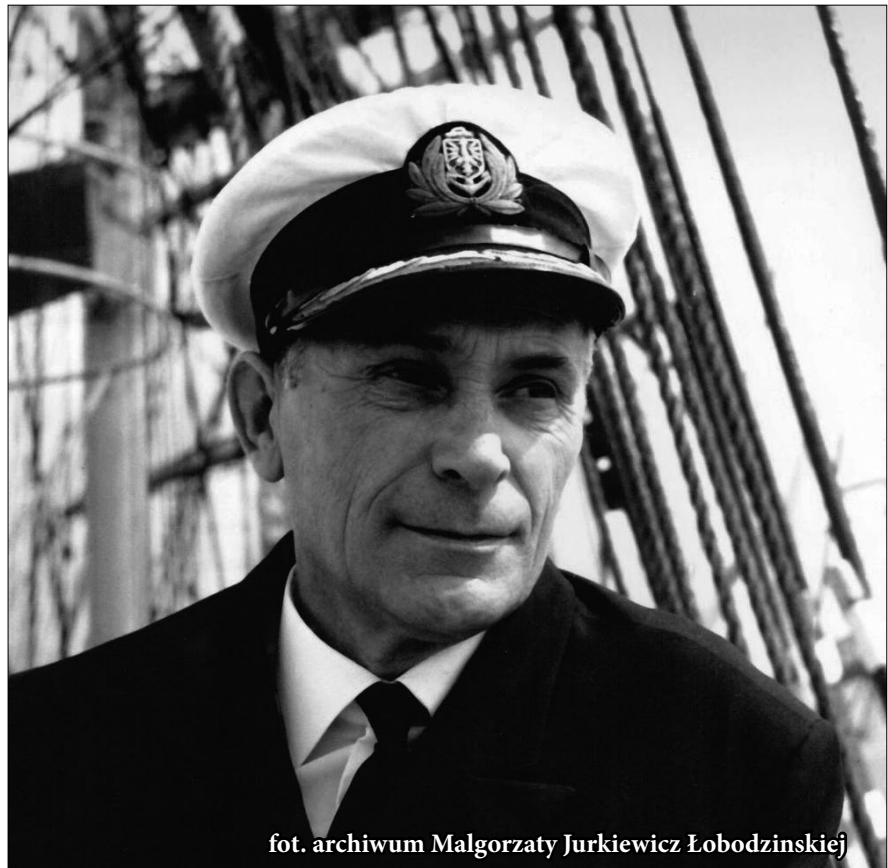
KOMENDANT BIAŁEJ FREGATY KPT. Ż.W. KAZIMIERZ JURKIEWICZ

Urodził się 24 marca 1912 roku w Goraju pod Biłgorajem. Znęcony odmiennością dalekiego, egzotycznego żywiołu, o którym dowiadywał się z kart książek i stron czasopism o tematyce morskiej i podróżniczej, przywędrował nad morze, nad polskie wybrzeże.

W 1931 roku Kazimierz Jurkiewicz wstępuje do Państwowej Szkoły Morskiej w Gdyni. 13 września 1931 roku okrętuje na Dar Pomorza na rejs kandydacki. Tu po raz pierwszy ujrzał prawdziwe wielkie morze i statek żaglowy, znany mu dotychczas tylko z lektury. Po ukończeniu w 1934 roku PSM z czwartą lokatą zostaje skierowany na Dar Pomorza w charakterze instruktora. Odbywa rejs dookoła świata w 1934/1935 roku. Po powrocie z tej podróży przechodzi służbę wojskową w Szkole Podchorążych Rezerwy Łączności w Zegrzu. Po wojsku pływa krótko na transatlantyku Piłsudski, początkowo jako starszy marynarz, a następnie bosman. Po dziewięciu miesiącach pływania na Piłsudskim wraca na Dar Pomorza na stanowisko IV oficera i tu pływa do wybuchu wojny.

W czasie II wojny światowej Dar Pomorza znalazł się w Szwecji i tam był internowany. Kazimierz Jurkiewicz z kartą mobilizacyjną w kieszeni wraca wraz z dziesięcioma uczniami ostatnim polskim samolotem LOT-u broń ojczyzny. Niestety, Jurkiewicz nie zdążył podjąć walki. W czasie okupacji hitlerowskiej trzyma się prowincji, pracuje jako drwal w Starej Wsi koło Celestynowa, potem jako cieśla w Zalesiu Górny.

Po zakończeniu wojny natychmiast kieruje swe kroki na wybrzeże, do Państwowej Szkoły Morskiej. Dyrektor Konstanty Maciejewicz włącza Jurkiewicza do załogi Daru Pomorza. W latach 1947–1952 pełni funkcję starszego oficera, zdobywając doświadczenie morskie pod okiem świetnego komendanta kpt. Stefana Gorazdowskiego. W 1951 roku składa egzamin, uzyskując dyplom kapitana żeglugi wielkiej i obejmuje dowództwo małego szkolnego szkunera Zew Morza. Po odejściu



fot. archiwum Malgorzaty Jurkiewicz Łobodzkiej

z Daru komendanta Gorazdowskiego Kazimierz Jurkiewicz z dniem 11 kwietnia 1953 roku powołany zostaje na komendanta żaglowca. Tę funkcję pełni nieprzerwanie do 31 marca 1977 roku, a więc do odejścia na emeryturę. Pod koniec 1967 roku dodatkowo powierzono komendantowi Jurkiewiczowi funkcję dyrektora PSM, bez odwoływania go z komendanta Białej Fregaty.

Po pożegnaniu Daru Pomorza kpt. Jurkiewicz był głównym konsultantem przy projektowaniu Daru Młodzieży – następcy Daru Pomorza. W 1982 roku, po pięciu latach rozłąki z Darem Pomorza, kpt. Jurkiewicz wraca na jego pokład, tym razem jako kustosz i opiekun. Marzeniem kpt. Jurkiewicza było widzieć swój żaglowiec ustawiony w suchym doku przy Skwerze Kościuszki w Gdyni jako klejnot polskiej floty i symbol morskich aspiracji polskiego narodu.

Kpt. Kazimierz Jurkiewicz legitymował się 32 latami pracy na Darze Pomorza, w tym 23 lata spędził jako jego komendant. Posiadał ogromne

doświadczenie zawodowe jako komendant żaglowca rejonowego, które zostało sprawdzone w regatach Operacji Żagiel. Dar Pomorza pod jego dowództwem zwyciężał w 1972 i 1974 roku, a w 1976 odbył najpiękniejszy rejs do Stanów Zjednoczonych na ich 200-lecie.

Kapitan żeglugi wielkiej K. Jurkiewicz miał wybitne zdolności pedagogiczne i dydaktyczne. Wychował i wyuczył wiele pokoleń marynarzy, oficerów i kapitanów. Za swoją działalność i zasługi otrzymał wiele odznaczeń, których lista jest długa. Do najważniejszych należą: Krzyż Komandorski Orderu Odrodzenia Polski, Zasłużony Nauczyciel PRL, Zasłużony dla Ziemi Gdańskiej, Odznaka Gryfa Szczecińskiego, Złota Odznaka Zasłużony Pracownik Morza.

Kpt. Jurkiewicz jest też autorem kilku podręczników z dziedziny wiedzy okrętowej i konserwacji statku.

Odszedł na wieczną wachtę 20 stycznia 1985 roku.

Wiktor Czapp

27 KONFERENCJA REDAKTORÓW CZASOPISM AKADEMICKICH



27 Konferencja Redaktorów Czasopism Akademickich odbyła się w dniach 3–6 września br. Po raz pierwszy w trwającej niemal trzy dekady tradycji spotkań gospodarzem był Kalisz i tamtejsza Państwowa Wyższa Szkoła Zawodowa im. Prezydenta Stanisława Wojciechowskiego obchodząca w tym roku jubileusz 20-lecia.

Jej rektor, dr hab. n. med. Andrzej Wojtyła, prof. PWSZ w Kaliszu, w zaproszeniu skierowanym do uczestników zaproponował, aby podczas tej konferencji zastanowić się, jaka przyszłość czeka czasopisma akademickie, jak zmienia się ich rola, odbiór w uczelnianych środowiskach, a także, w jaki sposób mogą być one wspierane przez uczelniane portale internetowe. Wyraził nadzieję, że uczestnicy znajdą odpowiedzi na pytania dotyczące przyszłości czasopism akademickich oraz kształtu uczelnianych portali internetowych.

W programie konferencji znalazły się interesujące wykłady m.in. profesora Marka Wrońskiego „Skandale akademickie”, Anny Kiryjow-Radzkiej

ze Stowarzyszenia PR-om „Czasopisma akademickie i uczelniane portale internetowe jako ważny element promocji uczelni”, Jana Dziedziczaka, byłego rzecznika prasowego rządu „Rola rzecznika prasowego w kształtowaniu wizerunku”, dr. Sergiusza Trzeciaka, mediodzawcy „Jaka przyszłość czeka gazety i czasopisma” oraz Grzegorza Jurka, redaktora naczelnego dwutygodnika i portalu internetowego „wkaliszu.pl” – „Papier czy sieć? W jaki sposób dostarczać treści w XXI wieku”.

Działalność naukowa wykazuje wyjątkowo szybkie tempo wzrostu, co ma odzwierciedlenie w ogromnej liczbie publikacji. Tworzą się nowe obszary penetracji naukowej, potrzeby praktyki rodzą nowe cele badań, nowe dyscypliny, nowe specjalizacje. Konsekwencją pogłębiania się dziedzin jest ogromny wzrost liczby publikacji wysokospecjalistycznych. I tu często łamane zostaje prawo etyki naukowej. Wielokrotnie prof. M. Wroński staje na jego straży – są to działania żmudne i naukowe, w oparciu o które musi jasno określić przywłaszczenie cudzych

dokonań, cudzych myśli, jakie chce sobie przypisać autor pragnący zrobić szybką karierę naukową. Problem oceny jest bardzo delikatny, a równocześnie skomplikowany, ponieważ dotyczy różnorodnych i odrębnych działań badawczych, począwszy od techniki po nauki humanistyczne, badania teoretyczne i eksperymentalne, podstawowe, stosowane i rozwojowe. A każda dyscyplina naukowa i każdy typ badań odznacza się specyfiką nader trudną. Profesor odwołuje się do „kodeksu dobrych obyczajów w dziedzinie publikacji naukowych”, są to wskazówki dotyczące zagadnień naukowych i etycznych, których przestrzeganie ma moralnie obowiązywać każdego autora publikującego prace naukowe.

Konferencję uświetnił znakomity monodram na podstawie opowiadania Witolda Gombrowicza pt. „Tancerz Mecenasa Kraykowskiego” w wykonaniu Dariusza Sosińskiego oraz zwiedzanie urokliwego Kalisza i Pałacu Książąt Czartoryskich w Gołuchowie.

Paulina Mańkowska

SREBRNY MEDAL MISTRZOSTW EUROPY DLA AKADEMII MORSKIEJ!



Podczas Akademickich Mistrzostw Europy w wioślarstwie, które odbyły się 04-07.09.2019 w Jonkoping (Szwecja), nasza dwójka podwójna wagi lekkiej (konkurencja olimpijska) stanęła na drugim stopniu podium.

Wioślarze w osobach Fryderyka Grodeckiego i Aleksandra Florczaka ulegli tylko renomowanej osadzie z Estonii, a w pokonanym polu zostawili Anglików, Holendrów, Austriaków i Szwedów, do ostatnich

metrów odpierając zacięte ataki rywali. W zawodach startował także nasz jedynkarz Michał Sobanda, który wystąpił w finale C, gdzie uplasował się na drugim miejscu.

Nasi wioślarze od lat z powodzeniem i ogromnym wysiłkiem łączą naukę ze sportem, trenując w szczecińskim AZS. Do mistrzostw zawodników przygotował trener sekcji wioślarskiej AM Wojciech Jaśkiewicz. To były piękne chwile chwały! Szczęście rodziców,

k którzy przyjechali na imprezę oraz podziw ze strony innych ekip z Polski – bezcenne.

Wyjazd na Mistrzostwa Europy był możliwy dzięki środkom uzyskanym z Organizacji Środowiskowej AZS, wsparciu finansowemu ze strony Władz Uczelni i Klubu AZS.

Dziękujemy i gratulujemy zawodnikom oraz trenerowi!

Norbert Marchewka

WICEMISTRZOSTWO EUROPY W KICKBOXINGU DLA REPREZENTANTA AM

W dniach 31.07–04.08 br. w Zagrzebiu podczas pierwszych, historycznych Akademickich Mistrzostw Europy w kickboxingu, organizowanych przez EUSA – European University Sports Association i WAKO Kickboxing, bardzo dobrze zaprezentował się zawodnik KSW Szczecinek Bartłomiej „Wega” Mieniciuk, startując jako reprezentant Akademii Morskiej w Szczecinie w formule Light Contact kategoria waga do 84 kg, zdobył srebrny medal i tytuł wicemistrza Europy. W finale uległ zawodnikowi z Ukrainy Danylo Demchyshynowi, który został uznany najlepszym zawodnikiem mistrzostw. Warto podkreślić, że Bartłomiej jest aktualnym mistrzem Polski i brązowym medalistą mistrzostw Europy seniorów. Łącznie w chorwackiej stolicy rywalizowali sportowcy w czterech dyscyplinach: kickboxingu, judo, taekwondo i karate. O medale walczyło 1300 zawodników z 400 europejskich uczelni, w tym 27 polskich.

Norbert Marchewka



PIĘTNASTOLECIE ISTNIENIA CHÓRU AKADEMII MORSKIEJ W SZCZECINIE



Fot. archiwum chóru

Kolejki na przesłuchania ciągną się czasem przez całe piętro. Stłoczeni na schodach ludzie śmieją się, że pod Salą Senatu Akademii Morskiej, w zabytkowym gmachu przy Wałach Chrobrego, powstać powinna poczekalnia z ławeczkami. Młodszy i starsi, kobiety i mężczyźni – tu wiek ani płeć nie grają roli, bo liczy się tylko miłość do muzyki i chęć wstąpienia w szeregi chóru, który promuje się jako chór inny niż wszystkie. Co właściwie sprawia, że Chór Akademii Morskiej w Szczecinie, świętujący w tym roku piętnastolecie istnienia, przyciąga takie tłumy? Jak to się stało, że niegdyś niewielki chór akademicki cieszy się dziś tak dużą popularnością i osiąga sukcesy na całym świecie?

Chór powstał w 2003 roku, jeszcze przed zmianą nazwy uczelni, przez pierwszy rok swojego istnienia funkcjonował więc jako Chór Wyższej Szkoły Morskiej w Szczecinie. Skład początkowy liczył sobie tylko kilkanaście głosów żeńskich. Stopniowo rósł w ilość i w jakość, nad czym od samego początku czuwała dr hab. Sylwia Fabiańczyk-Makuch. Pierwsze pięć lat w historii chóru to prawie wyłącznie działalność

lokalna – koncerty w Szczecinie i jego najbliższej okolicy, festiwale szantowe i nieliczne wyjazdy na konkursy chóralne na terenie województwa, rzadziej – poza nim. Już wtedy jednak na koncercie chóru, pojawiać zaczęły się pierwsze nagrody i wyróżnienia. Przełom nastąpił w 2009 roku, gdy Chór Akademii Morskiej nagrał swój debiutancki album pt. „Pozdrowione bądźcie morza”, z którym ruszył następnie w trasę koncertową do Włoch. Świat stanął wtedy przed szczytnymi chórzystami otworem. Macedonia, Turcja, Ekwador, Malta, Rosja, Kanada, Japonia i Tajwan – to tylko niektóre z miejsc, w których chór miał w kolejnych latach okazję promować Akademię Morską i Szczecin.

Zdawać by się mogło, że muzyka chóralna nie ma zbyt wiele do zaoferowania młodym ludziom. Tymczasem w repertuarze Chóru Akademii Morskiej nudy nie ma. Fundamentem są oczywiście utwory marynistyczne, klasyczne i sakralne, nie brakuje jednak utworów rozrywkowych, które cieszą się szczególną sympatią wśród nowych chórzystów. Chór nie boi się też sięgać po utwory w egzotycznych językach – przy odrobinie szczęścia, podczas

wieczornego spaceru po Wałach Chrobrego można czasem usłyszeć dolatujące z prób śpiewy w językach azjatyckich, a nawet w... suahili.

Atrakcyjny repertuar to niewątpliwie jeden z ważniejszych elementów składających się na fenomen Chóru Akademii Morskiej. Nie byłoby jednak żadnego fenomenu, gdyby nie osoba pani dyrygent Sylwii Fabiańczyk-Makuch, która oprócz tego, że stawia poprzeczkę coraz wyżej, potrafi też po prostu zarażać swoją pasją i dba o to, by w chórze panowała naprawdę przyjazna atmosfera. A to przy takiej liczbie ludzi – w różnym wieku i wywodzących się z różnych środowisk – wcale nie wydaje się być łatwym zadaniem.

– Chórzycy dzielą się na utalentowanych i pracowitych – mówi z uśmiechem Adam Baran, prowadzący chór przygotowawczy. Miejsce jest dla każdego, nie tylko dla tych, którzy posiadają wykształcenie muzyczne i doświadczenie w śpiewaniu. Jeśli ktoś nie czyta nut i śpiewał do tej pory wyłącznie pod prysznicą, też sobie poradzi. Będzie po prostu musiał czasem włożyć w naukę trochę więcej pracy. A praca w takim towarzystwie, to przyjemność!



Fot. archiwum chóru

Zdarza się, że w naborze biorą udział osoby, które zbierały się na odwagę przez kilka lat. Są też tacy, którzy przyszli przypadkiem, za kolegą lub koleżanką i zostali. Czasem ktoś odchodzi, by po kilku latach powrócić. Wielu chórzystów powtarza, że Chór Akademii Morskiej stał się ich rodziną. Zresztą niektórzy poznali tam swoją drugą połówkę – w historii chóru jest kilka małżeństw, a nawet gromadka dzieci.

– Tworzą się rodziny, które nie powstałyby, gdyby ci ludzie nie spotkali się tutaj. Gdybym więc chóru nie założyła, to tych rodzin by nie było. Czasami mi to mówią i to jest bardzo wzruszające – mówi Sylwia Fabiańczyk-Makuch w filmie portretującym chór.

Wzruszają także wyznania takie jak te autorstwa Aleksandry Brody: „Jestem najszczęśliwszą osobą, odkąd należą do tego chóru. Kocham Was wszystkich!” czy Andrzeja Cioski: „Jesteście jedną z najwspanialszych rzeczy, jakie mi się przytrafiły w życiu. Nigdy tego nie zapomnę”. Znaleźć je możemy w kronice chóru udostępnionej podczas jubileuszowego koncertu w szczecińskiej Filharmonii im. M. Karłowicza. Koncert ten był zresztą wydarzeniem wyjątkowym – chór wyśpiewał podczas

czerwcowego wieczoru 15 lat swojej historii, m.in. prezentując utwory, którymi zdobywał najważniejsze nagrody. A przecież jest się czym pochwalić! Tylko w przeciągu ostatnich siedmiu lat otrzymał na najważniejszych krajowych i międzynarodowych konkursach niemal 60 głównych nagród!

W dorobku artystycznym chóru oprócz sześciu wydanych płyt i siedmiu nagranych teledysków znajduje się również autorski projekt pod nazwą Wspólne Brzmienia, którego celem jest nieszablonowe łączenie muzyki chóralnej z różnymi stylami i gatunkami muzycznymi. Owocem tego projektu jest cieszący się coraz większą popularnością cykl koncertów, podczas których na scenie obok chóru wystąpili: Kuba Badach i Jacek Piskorz w ramach edycji jazzowej, Grupa MoCarta i Ireneusz Krosny w edycji kabaretowej, Kayah i zespół Kroke w ramach wydarzenia Etno Project, zespół Mikromusic, Smolik i Skubas w edycji zatytułowanej „Mikromusic – makrobrzmienia”, a także ponad 200 artystów z Ekwadoru, Portoryko, Chile i Kuby w ramach festiwalu The Latino Project oraz Dorota Miśkiewicz i zespół Jazz Ensemble w ramach edycji poświęconej Krzysztofowi Komedzie.

Oprócz relacji nawiązanych w ramach projektu Wspólne Brzmienia chórzyci mieli też okazję współpracować z wybitnymi artystami polskiej i zagranicznej sceny muzycznej, takimi jak: Andrea Bocelli, Krzysztof Penderecki, Krzesimir Dębski, Henri Seroka, Michael McGlynn, Fernando Gil Estrada, Włodek Pawlik, Zbigniew Wodecki, Jan Kanty Pawluśkiewicz czy Trebunie-Tutki. Chór ma ponadto w swoich dokonaniach kilkanaście prapremierowych wykonań dzieł uznanych kompozytorów polskich, m.in. Marka Jasińskiego, Janusza Stalmierskiego, Marka Raczyńskiego, Bartosza Kowalskiego, Marka Czerniewicza, Jacka Sykulskiego i Piotra Brody.

W pełni zrozumiała jest więc tegoroczna decyzja kapituły honorowego tytułu Ambasador Szczecina, która postanowiła wyróżnić tym odznaczeniem właśnie Chór Akademii Morskiej. Zdaje się, że tytuł przyznawany tym, „których osiągnięcia przyczyniają się do budowania pozytywnego wizerunku Szczecina w kraju i za granicą”, trafił w najlepsze ręce, bo promować nasze miasto i jego morski charakter to Chór Akademii Morskiej potrafi śpiewająco!

Agnieszka Sztandera

PRZED I PO – MODERNIZUJEMY KOLEJNE MIEJSCA W AKADEMII



Fot. dokumentacja AT

Pomieszczenie sieciarni przed remontem...

Chwila uroczystego rozpoczęcia nowego roku akademickiego to dobry moment, aby uchwycić zmiany, jakie zaszły w samych budynkach uczelni. Wśród wielu remontów i inwestycji budowlanych, których efekty już od połowy września cieszą studentów i wykładowców naszej uczelni, warto wymienić choć kilka.

Od nowego roku akademickiego Budynek Główny zyskał nową salę wykładową – kompleksowo wyremontowaną dawną sieciarnię. Jest to druga pod względem wielkości, po Auli Łaskiego, sala wykładowa w zabytkowym gmachu Akademii. Sala jest w pełni

wyposażona: posiada wydajną wentylację mechaniczną, nowe instalacje, siedziska, instalację nagłośnieniową, rzutnik multimedialny, podnoszone tablice. Trudność w wykonaniu tych prac polegała w największym stopniu na konieczności od nowa pokrycia dachu, wzmocnieniu stalowej konstrukcji nośnej i zabezpieczeniu jej przeciwpożarowo oraz rozwiązania problemu odprowadzenia wód opadowych i niedopuszczeniu do przecieków, gdyż dach budynku jest szczelnie otoczony wielopiętrowymi ścianami Budynku Głównego. Koszt samych prac budowlanych zleconych firmie zewnętrznej to blisko



... i po remoncie

380 tys. zł brutto. Koszty dodatkowe to zakup materiałów i praca naszych pracowników – całą instalację c.o. i doprowadzenia ciepła technologicznego oraz prace rozbiórkowe wykonali konserwatorzy AM. Wszystko to dla obniżenia kosztów, bez czego dopięcie budżetu i planu remontów nie byłoby możliwe. Osobna pozycja to zakup wyposażenia, sprawnie zrealizowany w wyniku przeprowadzenia przez Dział Administracyjno-Gospodarczy wielu pracochłonnych procedur.

Kolejny przykład tegorocznego remontu to modernizacja zaplecza sanitarnego Sali Gier. Zlecone w ramach



Fot. dokumentacja AT



przetargu nieograniczonego prace budowlane miały wartość 493 000 zł. Również w tym przypadku wykonana została nowoczesna i wydajna wentylacja sanitarna, wymienione zostały wszelkie instalacje, a posadzkę skuto w wielu miejscach do samego piachu.

Zmiany w budynkach nie byłyby możliwe bez wysiłku konserwatorów Akademii Morskiej w Szczecinie. Większość kompleksowych remontów w Budynku Głównym to wynik pracy ich rąk. Również konserwatorzy zatrudnieni w obiektach przy ul. Wilkowej swoją pracą już dawno wykroczyli poza ramy zwykłej konserwacji, gdyż wykonują normalne prace budowlane,

takie jak prace betoniarskie, murowe, elektryczne, malują elewacje budynków, montują szlabany, naprawiają płoty i wykonują jeszcze wiele innych prac. Swoim profesjonalizmem i zaangażowaniem wyprzedzają niejedną sprawną firmę budowlaną. Zresztą, że świecą dziś można szukać firmy, która jednocześnie posiada bardzo dobrych fachowców od prac wykończeniowych, sprawnych elektryków, profesjonalnych hydraulików i stolarzy. A na tym nie koniec: bez naszych zapracowanych pań sprzętających, pracowników do prac ciężkich, zaangażowania pracowników portierni uczelnia nie wyglądałaby tak, jak dziś wygląda. I choć stare

mury nie zawsze to zdradzają, to poblyskujące okno budynku staje się bramą, przez którą można zajrzeć do nowego, lepszego wnętrza.

Mimo że granatowe mundury na korytarzach uczelni prezentują się znacznie okazalej niż przykurzone gipsem ubranie robocze czy wytarte od pracy na kolanach legginsy – to jednak efekty ciężkiej, fizycznej pracy naszych zaangażowanych pracowników pozostają z nami na lata. W tym miejscu możemy już tylko podziękować Wam wszystkim, których ciężka praca jest najintensywniejsza właśnie w tym okresie.

Leszek Seredyński

Izabela Dunin-Kwinta 1933 – 2019



Izabela Dunin-Kwinta (ur. 19 X 1933 r. w Warszawie). Po powstaniu warszawskim, przeniosła się do Radomia. Po maturze w 1951 r. rozpoczęła studia na Wydz. Leśnym SGGW w Warszawie. Po roku przeniosła się na Wydz. Rybacki Wyższej Szkoły Rolniczej w Olsztynie, (dyplom inżyniera rybactwa 1955 r.). Zatrudniona w macierzystej uczelni. W 1958 r. uzyskała dyplom magistra. W roku 1964 obroniła doktorat. W 1968 r. jako adiunkt wraz z Wydz. Rybactwa Morskiego i Technologii Żywności przeniesiona z WSR w Olsztynie do WSR w Szczecinie. Od 1969 r. równoległe do pracy w WSR prowadziła wykłady w WSM. W 1973 r. otrzymała stopień doktora habilitowanego. W 1974 r. przeniosła się do Wyższej Szkoły Morskiej w Szczecinie na stanowisko zastępcy dyrektora ds. naukowych Instytutu Rybołówstwa Morskiego. W 1988 r. uzyskała tytuł profesora. Pod jej kierunkiem 140 studentów przygotowało prace dyplomowe (magnetyczne i inżynierskie). Wypromowała czterech doktorów. Jej dorobek naukowy to prawie 180 opracowań dotyczących głównie oceny aktywności połowowej rybołówstwa, presji człowieka na stan zasobów oraz racjonalnego gospodarowania zasobami morza. Jej praca habilitacyjna w rok po polskim wydaniu została in extenso przetłumaczona na język angielski i opublikowana w Kanadzie.

Za swoją działalność została wyróżniona trzema nagrodami ministrów oraz Złotym Krzyżem Zasługi (1975), Medalem 40-lecia Polski Ludowej (1984), Krzyżem Kawalerskim Orderu Odrodzenia Polski (1987), Medalem Edukacji Narodowej, Krzyżem Oficerskim Orderu Odrodzenia Polski (2000).

Na emeryturze była aktywna naukowo, często pisała do czasopism o gospodarce rybackiej, ochronie wód i zasobów wodnych między innymi przed kormoranami. Przez cały czas swojej pracy naukowej i dydaktycznej na uczelniach i później na emeryturze wspierała mądrą radą studentów i pracowników w pisaniu prac naukowych, doktoratów i habilitacji. Prowadziła Wydawnictwo FOKA publikujące książki, podręczniki oraz raporty naukowe i popularnonaukowe, a nawet tomiki wierszy. Kierownik Redakcji Naczelnej Wydawnictw WSM w latach 1984–1992.

Była dobrym i prawym człowiekiem, oddającym swoją wiedzę i serce wszystkim osobom potrzebującym. Odeszła na wieczną wachtę 28 czerwca 2019 roku.

Materiał przygotowany na podstawie dokumentacji archiwalnej

Józef Jaworowski 1929 – 2019



Józef Jaworowski (ur. 30 III 1929 Kadłubówka, Podlasie), prof. WSM, dr inż., oficer mechanik II kl. Studiował na Wydziale Budowy Okrętów PGd (1953), inż. w specj. budowa okrętów, mgr inż. mechanik budowy maszyn i okrętów na Wydz. Bud. Maszyn i Okrętów PS (1972), dr nauk techn. (1980) W 1953–1968 technolog, kierownik Sekcji Technolog., kierownik Biura Fabrykacji, konstruktor, kierownik Biura Konstrukcji, zastępca kierownika Wydz. Budowy Statków w Stoczni Szczecińskiej. Opracował i wdrożył wiele nowatorskich rozwiązań w zakresie konstrukcji, technologii i organizacji pracy (30 projektów racjonalizatorskich wdrożonych w stoczni pol. i b. NRD), opracował m.in. metodę blokowej budowy statków na pochylni „Wulkan”. W 1968–1970 nauczyciel akad. w PSM, od 1970 w WSM. Pełnił funkcje: kierownika Zakł. Maszyn i Urządzeń Okręt., zastępcy dyrektora i dyrektora ITESO oraz prodziekana ds. studiów zaocznych na Wydz. Mech. WSM. Wykładał: maszyny i urządzenia okrętowe, kotły okrętowe, spalinowe silniki okrętowe. Prowadził badania: obróbki i przygotowania paliw okrętowych, wymienników ciepła. Ekspert NOT ds. urządzeń okrętowych, ekspert PIHZ; wieloletni ławnik Izby Morskiej w Szczecinie; członek SIMP. Za osiągnięcia naukowe i dydaktyczne otrzymał wiele nagród MŻ, UGM, MTiGM i rektorskich. Wiele lat pływał na statkach w charakterze oficera mechanika okrętowego. Autor 35 publikacji i ok. 80 niepublikowanych opracowań naukowo-wdrożeniowych dot. siłowni okrętowych i paliw. Odznaczony m.in.: Krzyżem Kawalerskim OOP, Medalem KEN, Odznaką Zasłużony Pracownik Morza.

Szef!

To słowo może mieć wiele znaczeń i zabarwień. Negatywnych, obojętnych, pozytywnych i bardzo pozytywnych. Organizując Zakład Maszyn i Urządzeń Okrętowych WSM, Józef Jaworowski zebrał grupę młodych inżynierów, z doświadczeniami pracy na morzu, w stoczniach, w przemyśle. Wesołych, czupurnych, pełnych optymizmu, wierzących, że nie mają ograniczeń w swoich działaniach. Miałem szczęście znaleźć się wśród nich. Dla nas Józef Jaworowski stał się szefem. Bardzo dobrym szefem! Szefem rozbudzającym ambicje, wspierającym w pracach, a także będącym powiernikiem naszych prywatnych spraw i problemów. Jego gabinet był dla nas zawsze otwarty. Toczyły się tam dyskusje naukowe, światopoglądowe, spory „służbowe” i prywatne. Szef był świetnym moderatorem. Delikatnie naprowadzał nas na właściwe rozwiązania i zawsze służył nam pomocą. Gdy zbliżyliśmy się do przekroczenia wartości progowych, wystarczyło krótkie, spokojne napomnienie szefa: „Panoowowie...” – i wszystko się normowało. Tak działał Jego autorytet.

Są ludzie, którzy autorytet z trudem wypracowują lub wiążą ze stanowiskiem albo go po prostu nie mają. Józef Jaworowski miał wielki autorytet. Niekwestionowany autorytet Józefa Jaworowskiego wynikał nie tylko z jego stanowisk, wiedzy, umiejętności. Składał się na to Jego sposób bycia, rzetelność i uczciwość w postępowaniu. Dlatego nawet, kiedy zdarzało się, iż stał się naszym podwładnym, z wielkim szacunkiem zwracaliśmy się do niego: SZEFIE, do końca darząc Go gorącym uczuciem przyjaźni i szacunku.

Między sobą mówiliśmy także o Nim ciepło „Józiu”. Szefie, Józiu, żegnamy Cię i będziemy pamiętać Twoją dobroć.

Przemysław Rajewski