

Akademickie
aktualnościMorskie

Magazyn Informacyjny Akademii Morskiej w Szczecinie

nr 2 (110) / 2021

ISSN 1508-7786



**„STATKI SĄ JAK LUDZIE...”
– ROZMOWA Z KPT. Ż.W. WIKTOREM CZAPPEM**

NOWE KIERUNKI KSZTAŁCENIA

Nowości w Akademii

AKADEMIA MORSKA W SZCZECINIE
ROZSZERZA OFERTĘ EDUKACYJNĄ

INŻYNIERIA PRZEMYSŁOWA I MORSKIE ELEKTROWNIE WIATROWE*

Niezbędna wiedza i wszechstronne umiejętności dla pasjonatów inżynierii oraz odnawialnych źródeł energii. Kierunek tworzony z przedstawicielami biznesu.

SPECJALNOŚCI

- eksploatacja siłowni wiatrowych,
- diagnostyka systemów przemysłowych.



INŻYNIERIA EKSPLOATACJI*

Nowoczesne napędy – małe i duże. Jak to działa? Jak to naprawić? Jak usprawnić procesy? Kierunek dla tych, którzy pragną ruszyć z miejsca.

SPECJALNOŚCI

- hybrydowe układy napędowe,
- silniki spalinowe małych mocy,
- pojazdy jednośladowe.

* Kierunki ogólnoakademickie: program na wszystkich kierunkach wydziału w pierwszych semestrach pokrywa się, dzięki czemu student zyskuje większą elastyczność w ostatecznym wyborze studiów oraz specjalności (w tym: podjęciu decyzji o kształceniu morskim lub lądowym).

TELEINFORMATYKA

Technologie transmisji i zapisu danych, sieci 5 i 6G oraz odpowiedź na pytanie: jak skutecznie korzystać z urządzeń nawigacyjnych i komunikacyjnych? To studia dla tych, którym nie wystarcza zwykła informatyka techniczna.



Akademickie AKTUALNOŚCI MORSKIE



SZANOWNI CZYTELNICY

W NUMERZE

Z ogromną przyjemnością przekazuję Państwu drugi w bieżącym roku numer naszego kwartalnika. Na wstępie prezentujemy wywiad z wiceprzewodniczącą Komisji Akredytacyjnej Uczelni Technicznych, dr inż. Agnieszką Deją, na temat działalności tego organu i korzyści dla uczelni płynącej z przyznawanej przez niego akredytacji.



W sekcji Dydaktyka przedstawiamy podjęte przez AMS działania na rzecz kształcenia specjalistów dla morskiej energetyki wiatrowej. Nasza uczelnia przystąpiła w tym zakresie do współpracy z PKN Orlen. Temat ten został również przybliżony w wywiadzie, którego udzielił prorektor ds. nauki, dr hab. inż. Artur Bejger. Ponadto zamieszczamy drugą część materiału o narzędziach dydaktycznych 4D Marine Learning.

W sekcji Działalność naukowa przybliżamy Czytelnikom realizowane na Wydziale Nawigacyjnym badania i projekty naukowe. Prezentujemy także wywiad z dr. inż. Jerzym Gutteterem na temat zagrożeń związanych z przenoszeniem przez statki organizmów żywych w wodach balastowych.

Od wielu lat na łamach AAM prezentujemy Państwu artykuły marynistsyczne autorstwa kpt. ż.w. Wiktora Czappa. W imieniu całej redakcji AAM bardzo dziękuję za wieloletni wkład Pana Kapitana w rozwój sekcji Marynistyka, co istotnie podnosi jakość naszego kwartalnika. Chcąc przybliżyć Czytelnikom postać Pana Wiktora Czappa przeprowadziliśmy z Nim wywiad, do którego lektury serdecznie zachęcam. Jednocześnie składam Panu Kapitanowi życzenia zdrowia i liczę na Jego dalszą współpracę z redakcją czasopisma.

W ostatnim czasie na wieczną wachtę odeszło kilku naszych obecnych i emerytowanych pracowników, w związku z czym przekazuję kondolencje ich rodzinom i bliskim. W numerze zamieściliśmy biogramy i nadesłane do redakcji wspomnienia o następujących osobach: Wiesławie Chumeniuku, Eugeniuszu Daszkowskim, Zbigniewie Koziaku, Yuriim Kravtsovie i Mieczysławie Wierzejskim. Cześć ich pamięci!

W niniejszym wydaniu przedstawiamy również wybrane wydarzenia z historii transatlantyku s/s Deutschland, a także przybliżamy aktualną działalność biblioteki i chóru AMS, akcję „Dziewczyny na Politechniki” oraz sukcesy naszych sportowców.

Życzę przyjemności z lektury Akademickich Aktualności Morskich i jak zwykle zachęcam do nadsyłania artykułów, które chcieliby Państwo opublikować na naszych łamach.

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

Dr inż. Agnieszka Deja
wiceprzewodniczącą Komisji
Akredytacyjnej Uczelni Technicznych ... 2
Akademia w stronę
morskiej energetyki wiatrowej 4
Chcemy kształcić na światowym
poziomie – uruchamiamy studia
dla specjalistów offshore wind 5
Projekt 4D Marine Learning
Szczere spojrzenie na jakość
szkoleń w branży morskiej (cz. 2) 8

Co nowego na Wydziale
Nawigacyjnym? 10
O morskich inwazjach
biologicznych 12

Biblioteka Główna AMS
w czasie pandemii 16
Kampania „Dziewczyny
na Politechniki”
z udziałem żeńskiej ekipy
Akademii Morskiej 18

„Statki są jak ludzie...” – rozmowa
z kpt. ż.w. Wiktorem Czappem 19
Trzej zdobywcy Błękitnej
Wstęgi Atlantyku
zbudowani w stoczni Vulkan Stettin 24

Muzyczne pocztówki 26

E-sportowe zmagania
w Akademii Morskiej w Szczecinie 28
Nasi wioślarze wrócili z medalami 28
Medal na AMP w wioślarstwie 28

Odeszli na wieczną wachtę 29

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
Barbara Tatko
Teresa Jasiunas
Paulina Mańkowska
Tomasz Kwiatkowski

NAKLAD:
600 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:
BONUS LIBER sp. z o.o.
Rzeszów (35-020), ul. 17 Pułku Piechoty 7



DR INŻ. AGNIESZKA DEJA WICEPRZEWODNICZĄCĄ KOMISJI AKREDYTACYJNEJ UCZELNI TECHNICZNYCH

Dr inż. Agnieszka Deja została wybrana wiceprzewodniczącą Komisji Akredytacyjnej Uczelni Technicznych. To druga kadencja Agnieszki Dei w gronie przedstawicieli 23 uczelni technicznych z całego kraju – pierwsza w nowej roli. KAUT jest komisją środowiskową działającą na rzecz podnoszenia jakości kształcenia polskich uczelni technicznych. Kadencja Komisji trwa cztery lata, rozpoczęła się 15 marca i skończy 14 marca pierwszego roku akademickiego po wyborach nowych władz akademickich.

Komisja Akredytacyjna Uczelni Technicznych została powołana przez Konferencję Rektorów Polskich Uczelni Technicznych 17 lutego 2001 roku w Opolu jako agenda akredytacyjna do dokonywania akredytacji kierunków wyższych uczelni technicznych. Dokumenty podpisane przez rektorów w Opolu, a mianowicie Porozumienie oraz Zasady i Tryb Postępowania Akredytacyjnego, dotyczą zagadnień związanych z szeroko pojmowaną jakością kształcenia i stanowią wyraz troski władz wyższych uczelni technicznych o następujące problemy:

- podnoszenie jakości kształcenia,
- tworzenie jasnych i jednoznacznych procedur oceny warunków i metod kształcenia oraz programów studiów uwzględniających systemy stosowane w innych krajach, szczególnie w krajach Unii Europejskiej,
- tworzenie warunków ułatwiających krajową i międzynarodową wymianę studentów,
- promowanie kierunków studiów spełniających wysokie standardy jakościowe.

Szczegóły działalności Komisji Akredytacyjnej Uczelni Technicznych przybliżyła nam jej wiceprzewodnicząca dr inż. Agnieszka Deja.

Pani Doktor, co to jest KAUT, czym się zajmuje, czemu służy to gremium?

Komisja Akredytacyjna Uczelni Technicznych, czyli KAUT, jest organem powołanym przez środowisko uczeni technicznych, a jej główną rolą jest prowadzenie działań mających na celu podnoszenie jakości kształcenia.



W 2001 roku Konferencja Rektorów Polskich Uczelni powierzyła KAUT możliwość dokonywania akredytacji kierunków na wyższych uczelniach technicznych. W ramach realizowanych zadań szczegółowych KAUT odpowiada w szczególności za tworzenie procedur oceny warunków i metod kształcenia oraz programów studiów w oparciu o standardy międzynarodowe. Ponadto nadzoruje tworzenie warunków ułatwiających krajową i międzynarodową wymianę studentów oraz promowanie na arenie krajowej i międzynarodowej kierunków studiów spełniających wysokie standardy nauczania. Warto zauważyć, że Komisja Akredytacyjna Uczelni Technicznych kilka lat temu uzyskała możliwość nada-

wania wraz akredytacją środowiskową europejskiego certyfikatu jakości EUR-ACE® Label (EUROPEAN ACCREDITED ENGINEER). Należy podkreślić, że akredytacja ta jest bezpośrednio związana z procesem bolońskim i jest zgodna ze standardami kształcenia opracowanymi w Europejskim Obszarze Szkolnictwa Wyższego. Przyznawana jest przez ENAEE (European Network for Accreditation of Engineering Education), a uprawnionych do ich nadawania jest obecnie 15 instytucji z całej Europy, w tym KAUT.

Jaka jest Pani rola w KAUT?

W dniu 19 marca zostałam powołana na jedną z wiceprzewodniczących KAUT, na okres czteroletniej kadencji. Wcześniej przez cztery lata byłam członkiem tego gremium. Obecnie w Komisji zasiadają przedstawiciele 23 uczelni technicznych, które są sygnatariuszami „Porozumienia KRPUT (Konferencji Rektorów Polskich Uczelni Technicznych) w sprawie zapewnienia jakości kształcenia”, a także jeden przedstawiciel KRPUT. Moją rolą jest przede wszystkim ścisła współpraca z prezydium w celu wypracowania oraz inicjowania nowych standardów i rozwiązań w zakresie jakości kształcenia, które następnie są prezentowane i zatwierdzane przez całe gremium.

Czy Pani rola wiceprzewodniczącej KAUT otwiera dla Akademii Morskiej nowe możliwości?

Dbanie o wysoki poziom kształcenia na naszej uczelni jest bardzo istotną kwestią, szczególnie w wymiarze międzynarodowym. Akademia Morska, realizując na kierunkach morskich pro-



Akademia Morska, wychodząc na przeciw oczekiwaniom młodzieży, otwiera nowe kierunki studiów

ces dydaktyczny zgodnie z konwencją STCW, musi wypełniać standardy międzynarodowe. W związku z powyższym jesteśmy uczelnią, która od wielu lat jest świetnie przygotowana do wypełniania najwyższych standardów kształcenia. KAUT daje możliwość uzyskania akredytacji międzynarodowych na kierunkach inżynierskich, co stwarza bardzo duże możliwości także dla kierunków lądowych na uzyskanie uznania w wymiarze międzynarodowym. Moją rolą będzie przede wszystkim dzielenie się wiedzą i doświadczeniem z zakresu standardów jakości kształcenia, co mam nadzieję, bezpośrednio przełoży się na uzyskanie jak największej liczby międzynarodowych certyfikatów na

poszczególnych kierunkach. Liczę na to, że będę mogła pomóc poszczególnym koordynatorom kierunków wypracować rozwiązania, które wskażą nowe możliwości rozwoju w zakresie jakości kształcenia.

Jakie korzyści dla uczelni i studentów może przynieść akredytacja przeprowadzona przez KAUT?

Obecnie, kiedy uczelnie rozwijają swoją ofertę edukacyjną, chcąc zachęcić kandydatów do studiowania, zwracają coraz większą uwagę na jakość kształcenia. Należy podkreślić, że placówki, które posiadają międzynarodowe akredytacje, są bardziej cenione

i częściej wybierane przez potencjalnego kandydata. Celem oceny jakości kształcenia przeprowadzanej przez KAUT jest uzyskanie przez uczelnię akredytacji środowiskowej. Należy wskazać, że działania takie są realizowane jedynie względem kierunków, które dobrowolnie wyrażają akces do udziału w procesie. O certyfikaty międzynarodowe dla poszczególnych kierunków występują zazwyczaj jednostki, które są bardzo cenione w zakresie realizacji usług edukacyjnych i świadczą je na najwyższym poziomie. Należy podkreślić, że akredytacja to proces, podczas którego weryfikowane są standardy nauczania na ocenianym kierunku względem kryteriów jakości przyjętych przez Komisję, co pozwala ustalić poziom ich wypełnienia na badanym kierunku. Jeżeli proces ten przebiegnie pozytywnie, nadawany jest certyfikat EUR-ACE® Label. Uzyskanie akredytacji to duże korzyści zarówno dla uczelni, jak i studentów, którzy będą mogli przedłożyć swoim przyszłym pracodawcom dokument potwierdzający realizację studiów na kierunku o międzynarodowych standardach. Oznacza to bowiem, że wiedza i kompetencje absolwenta takiego kierunku są zgodne z międzynarodowymi standardami w zakresie kształcenia inżynierów.



Rozmawiała: **Paulina Mańkowska**

AKADEMIA W STRONĘ MORSKIEJ ENERGETYKI WIATROWEJ

Akademia Morska w Szczecinie oficjalnie przystępuje do współpracy z PKN ORLEN – przed nami wspólne działania na rzecz rozwoju i promocji sektora morskiej energetyki wiatrowej.

Morska energetyka wiatrowa to obecnie bardzo silny kierunek rozwoju rynku energii odnawialnej, który coraz wyraźniej zaznacza się również w Polsce. Akademia Morska w Szczecinie, podążając za współczesnymi trendami rozwojowymi, realizuje badania i wdrożenia, prowadzi działania zmierzające do popularyzacji tematyki wśród kandydatów na studia, studentów, naukowców oraz przedstawicieli biznesu. Od tej pory misję będziemy prowadzić w oparciu o współpracę z jednym z największych graczy na rynku, z którym poprzez wiatrową energetykę offshore, będziemy rozwijać dalsze badania nad tą gałęzią przemysłu energetycznego.

Wspólne inicjatywy badawcze i naukowe, szkolenia i dydaktyka, konferencje i seminaria naukowe, promocja morskiej energetyki wiatrowej wśród społeczeństwa – to podstawowe założenia naszego partnerstwa na rzecz rozwoju odnawialnej energii, którą możemy pozyskiwać w oparciu o naturalne uwarunkowania panujące na Bałtyku. To ogromna szansa dla naszych naukowców, a także studentów. Wymiana myśli i doświadczeń, wspólne badania oraz wdrożenia, wsparcie w przygotowaniu prac dyplomowych – na rozmaitych poziomach działalności AMS możemy wspierać się wzajemnie ze specjalistami z PKN ORLEN, czerpiąc ze swoich doświadczeń: naukowych i biznesowych.

AMS w ostatnim czasie, podążając za międzynarodowymi trendami, podjęła już pierwsze kroki w upowszechnianiu tematyki morskiej energetyki wiatrowej.

Dotychczas podjęte kompleksowe działania pozwoliły nam wypracować koncepcję kształcenia na kierunku studiów pierwszego stopnia, który od roku akademickiego 2021/2022 zostanie uruchomiony na Wydziale Mechanicznym naszej uczelni: inżynieria przemysłowa i morskie elektrownie wiatrowe (specjalność: eksploatacja siłowni wiatrowych).



fot. materiały promocyjne ENERGA

Oferujemy 3,5-letnie studia inżynierskie – stacjonarne i niestacjonarne. Ogólnoakademicki profil studiów zapewni uzyskanie kompetencji niezbędnych w przebiegu kariery zawodowej w sektorze przedsiębiorstw oraz organów administracji publicznej, których działalność związana jest z szeroko pojętą inżynierią mechaniczną, mechatroniką, diagnostyką i eksploatacją maszyn. Studia przygotowują także do dalszego kształcenia na poziomie studiów drugiego stopnia: magisterskich.

– Gwałtowny rozwój technologii związanych z energetyką odnawialną, eksploatacją i serwisowaniem systemów przemysłowych oraz z szeroko rozumianą morską energetyką wiatrową zapewni miejsca pracy dla naszych absolwentów w tych sektorach gospodarki – zapewnia autor programu prorektor ds. nauki, dr hab. inż. Artur Bejger, prof. AMS. – Już dzisiaj na europejskim rynku pracy brakuje specjalistów: wysoko wykwalifikowanych inżynierów związanych z szerokim spektrum eksploatacji i obsługi urządzeń i systemów przemysłowych, szczególnie w przypadku specjalności eksploatacja siłowni wiatrowych. Jest to w tej chwili bardzo nienasycony rynek pracy, w czym upatrujemy szansę rozwoju szkoleń i kształcenia na nowym kierunku – dodaje prof. Bejger.

W ramach popularyzowania postaw proekologicznych, chcąc promować zieloną energię, zorganizowaliśmy w roku 2020 pierwszy konkurs MEWy. Akademia Morska w Szczecinie oraz Urząd Marszałkowski Województwa Zachodniopomorskiego, we współpracy z Polskim Stowarzyszeniem Energetyki Wiatrowej zaprosiły uczniów, studentów i doktorantów do udziału w wizjonerskim konkursie: „Trendy i wizje rozwojowe morskich elektrowni wiatrowych”. Konkurs chcemy prowadzić cyklicznie.

To wydarzenie o zasięgu międzynarodowym, a jego celem jest pobudzenie wyobraźni w oparciu o wiedzę i pomysłowość, a w efekcie zaprezentowanie nawet najbardziej futurystycznych rozwiązań w wykorzystywaniu technologii i pozyskiwaniu energii z morskich farm wiatrowych.

Te, a także przyszłe naukowe działania pozwolą nam współpracować z PKN ORLEN na partnerskich zasadach, by wspólnie zwrócić oczy całej Polski w kierunku Bałtyku, z którego może płynąć do nas energia z ekologicznych, odnawialnych źródeł. Przyszłość potrzebuje specjalistycznych rozwiązań, które możemy wypracować wspólnie.

Weronika Goćłowska

CHCEMY KSZTAŁCIĆ NA ŚWIATOWYM POZIOMIE URUCHAMIAMY STUDIA DLA SPECJALISTÓW OFFSHORE WIND

Rozmowa z dr. hab. inż. Arturem Bejgerem, prof. AM



Polski sektor offshore wind potrzebuje wysoko wykwalifikowanej kadry, bez której nie powstaną wiatraki na polskich wodach Morza Bałtyckiego. Nadzieja tkwi w polskich uczelniach. Rozmawiamy z dr. hab. inż. Arturem Bejgerem, prof. AM, prorektorem ds. nauki Akademii Morskiej w Szczecinie.

Patrycja Rapacka: Na jakie kierunki prowadzone przez Akademię Morską w Szczecinie będzie mógł rekrutować w najbliższym roku akademickim potencjalny student zainteresowany sektorem offshore wind?

Profesor Bejger: Od października 2021 roku uruchamiamy na Wydziale Mechanicznym AMS studia stacjonarne na kierunku „inżynieria przemysłowa i morskie elektrownie wiatrowe”. Jest to jak na razie jedyny kierunek w Polsce, który będzie przygotowywał inżyniera, mam nadzieję, z ogromną wiedzą ukierunkowaną zarówno na eksploatację morskich, jak i lądowych siłowni wiatrowych, ale także na nadzór i eksploatację szeroko pojętych systemów i urządzeń przemysłowych. To studia, które są odpowiedzią na dwie prioryte-

towe, realizowane obecnie w Polsce w inwestycje, mianowicie budowę morskich farm wiatrowych, ale także rozwój branży petrochemicznej, a ściślej mówiąc, rozbudowę grupy Azoty Polyolefins (dla projektu Polimery Police), dzięki któremu Polska dołączy do czołowych producentów polipropylenu w Europie. Proszę zauważyć, że sama nazwa kierunku kryje w sobie dwa zagadnienia – inżynierię przemysłową oraz morskie elektrownie wiatrowe. Studenci rozpoczynający naukę w pierwszym etapie realizować będą wspólny moduł, a dopiero w kolejnych latach będą wybierać specjalność związaną z eksploatacją siłowni offshore lub z diagnostyką systemów przemysłowych. W tym drugim przypadku niezbędne (z punktu widzenia Grupy Azoty) stało się pozyskanie wysoko wykwalifikowanej kadry inżynierskiej związanej bezpośrednio z inwestycją obejmującą swoim zakresem morski terminal gazowy czy instalację do produkcji propylenu metodą odwodornienia propanu. Utworzyliśmy zatem specjalność, która wykształci inżynierów zajmujących się szeroko pojętym serwisem czy diagnozowaniem urządzeń w całym obszarze instalowanych tam systemów i urządzeń mecha-

nicznych. Najogólniej mówiąc, wiedza i umiejętności przyszłego absolwenta mechanika zorientowana jest na współczesną wiedzę w zakresie nowoczesnych technologii oraz eksploatacji maszyn i urządzeń przemysłowych. Mogą oni podjąć pracę zawodową w przedsiębiorstwach bezpośrednio związanych z oceną jakości czy identyfikacją stanu technicznego urządzeń, jak też z szeroko pojętymi obszarami związanymi z wykorzystaniem źródeł odnawialnych.

Eksploatacja siłowni wiatrowych jest odpowiedzią na zapotrzebowanie kadr dla sektora offshore wind. Jesteśmy dziś jedyną uczelnią w Polsce, która prowadzi tego typu studia. Mamy aspirację, aby kształcić na światowym poziomie. Aktualnie w całej uczelni obowiązuje system jakości kształcenia (na podstawie Systemu Zarządzania Jakością zgodnego ze standardami określonymi normą ISO 2001:2008), który certyfikowany jest przez Lloyds Register Quality Assurance. Oprócz odpowiednich certyfikatów energoelektrycznych chcemy zapewnić naszym absolwentom międzynarodowe uprawnienia zgodne z wymogami Global Wind Organization. Da im to dodatkowo poczucie pewności siebie, ale jednocześnie



Największa na świecie morska elektrownia wiatrowa w Wielkiej Brytanii

mamy nadzieję, że przyciągnie potencjalnych chętnych z państw Europy Zachodniej do studiowania w Polsce.

Czy w kolejnych latach AMS planuje uruchamianie innych kierunków?

Na dzisiaj nie chciałbym w pełni ujawniać szczegółów, ale przygotowujemy się bardzo mocno do rozwoju kształcenia dla offshore. Oprócz nowego kierunku dla offshore wind już dzisiaj jesteśmy jedynymi z nielicznych w Europie, którzy mają unikatowe studia związane z geodezją czy geoinformatyką morską, ze szczególnym uwzględnieniem pomiarów hydrograficznych. Jesteśmy w stanie zapewnić kadry m.in. do obsługi jednostek serwisowych dla szeroko pojętego sektora offshore. Chcielibyśmy na pewno rozwijać systemy monitorowania instalacji podmorskich, oceny ich stanu technicznego czy też szczegółowego mapowania dna morza. Istotne dla nas znaczenie mają stale rozwijające się na kierunku „oceanotechnika” systemy związane z pojazdami autonomicznymi, również pod kątem ich wykorzystania w obszarze morskich farm wiatrowych. Ponieważ mamy kadre

naukową, która posiada m.in. międzynarodowe certyfikaty związane z tzw. *Passive Acoustic Monitoring* (światowej firmy Seiche Training Ltd.), również i ten element chcielibyśmy wykorzystać.

Czy oprócz studiów Akademia przewiduje inne tryby nauczania przyszłych kadr dla morskiej energetyki wiatrowej?

Tak, planujemy równolegle otworzyć studia drugiego stopnia na kierunku „inżynieria przemysłowa i morskie elektrownie wiatrowe”. W zależności od potrzeb i przewidywań bierzemy pod uwagę zarówno tryb stacjonarny, jak i niestacjonarny. Należałoby jednak dodać, że obecnie na Wydziale Mechatroniki i elektrotechniki kształcimy specjalistów z zakresu eksploatacji systemów elektroenergetycznych, którzy z powodzeniem mogą pracować w offshore wind.

Czym AMS chce przyciągnąć przyszłe kadry offshore wind?

Program studiów był na bieżąco konsultowany z przedstawicielami środowiska inżynierskiego związanego z przemysłem energoelektronicznym,

offshore wind oraz szeroko pojętą energetyką wiatrową jak PKN ORLEN, General Electric Int., Windhunter Academy, Polskie Stowarzyszenie Energetyki Wiatrowej, Polskie Towarzystwo Morskiej Energetyki Wiatrowej, RWE Offshore Wind Group, FATHOM GROUP LTD z Wielkiej Brytanii, ale także firmy z branży energoelektronicznej i diagnostyki maszyn, w tym m.in. Grupa AZOTY. Absolwenci, oprócz wysokich umiejętności inżynierskich związanych z kierunkiem studiów, będą posiadali uprawnienia gwarantujące im zatrudnienie zarówno w charakterze pracowników konkretnych firm, ale również przy prowadzeniu własnej działalności z zakresu np. serwisu turbin wiatrowych. Proszę wierzyć, że proponowany program kształcenia jest mocno przemyślany i przeanalizowany z potrzebami współczesnych pracodawców. Po ukończeniu specjalności „diagnostyka siłowni wiatrowych” absolwenci uzyskają m.in. uprawnienia energoelektryczne uprawniające ich do podjęcia pracy m.in. związanej z wysokimi napięciami. Absolwent oprócz uprawnień SEP do i powyżej 1 kV będzie posiadał wiedzę i umiejętności, aby podejść do egzaminu GWO w zakresie części elektrycznej i mechanicznej. Za-



gadnienia poruszane w trakcie realizacji programu kształcenia obejmować będą m.in. zakres *Basic Safety Training*, a mianowicie podstawowe szkolenie z zakresu bezpieczeństwa pracy na wysokości, pierwszej pomocy, ochrony przeciwpożarowej, prac transportowych czy przetrwania na morzu; zakres *Basic Technical Training*: moduły elektryczny, hydrauliczny i mechaniczny – dotyczący obsługi podstawowych narzędzi i realizacji podstawowych prac serwisowych podczas eksploatacji turbin wiatrowych. Przygotowujemy dodatkową możliwość realizacji programu związanego ze szkoleniem *Blade Repair* – z zakresu naprawy płatów turbin wiatrowych i innych kompozytów, gdzie mamy naprawdę świetną kadrę naukowo-dydaktyczną.

Dbając o jak najwyższe standardy, część przedmiotów specjalistycznych będzie prowadzonych przez osoby aktualnie zatrudnione w sektorze elektrowni wiatrowych. Planujemy, aby część z nich była prowadzona w języku angielskim, przez osoby związane z branżą i rozwijające swoją działalność w państwach zachodnich. Oczywiście nie wyobrażamy sobie, aby studenci nie mieli zajęć na obiektach rzeczywistych. Stąd też dbałość o rozwój nowych laboratoriów ściśle przeznaczonych dla sektora energetyki wiatrowej.

Położenie Szczecina, w tym Akademii Morskiej, które może dla wielu potencjalnych studentów wydaje się odległe od miejsca zamieszkania, ma jednak istotne zalety. To w niedale-

kiej odległości od Szczecina znajduje się m.in. jedna z większych w Europie morskich farm wiatrowych ARKONA (60 turbin wiatrowych o łącznej mocy 385 MW), gdzie będziemy starali się nawiązać współpracę oraz porozumienie pod kątem możliwości realizacji części praktyk specjalistycznych.

To również w Akademii Morskiej w Szczecinie powstał w zeszłym roku pomysł międzynarodowego konkursu dotyczącego „trendów i wizji rozwojowych morskich elektrowni wiatrowych”, który przyciągnął naprawdę szeroką rzeszę świetnej młodzieży o szerokich horyzontach – zarówno tej ze szkół średnich, jak też studentów i doktorantów. Mam nadzieję, że dalsze edycje konkursu będą procentowały nie tylko rozwojem kierunku, ale także zainteresowaniem przyszłych studentów obcokrajowców, dla których studia w Akademii Morskiej w Szczecinie będą powodem do dumy.

Czy oprócz PKN Orlen AMS planuje współpracę z innymi partnerami?

Tak, już dziś nawiązaliśmy współpracę z RWE Offshore Wind Group, Windhunter Academy (będącą w pierwszej piątce w świecie pod kątem realizacji szkoleń zgodnych z GWO), GE General Electric International – stamtąd m.in. mamy osoby, które zgodziły się poprowadzić część zajęć specjalistycznych, zresztą podobnie jak w przypadku Polskiego Stowarzyszenia Energetyki

Wiatrowej, współpracujemy również z Energetyką Morską, FATHOM GROUP LTD z Wielkiej Brytanii i szeregiem innych firm związanych z branżą offshore, np. GISPRO czy MEWO – prowadzącymi m.in. badania hydrograficzne, geofizyczne czy geotechniczne.

Czy AMS planuje współpracę z innymi ośrodkami naukowymi w obszarze offshore wind?

W wielu zagadnieniach szeroko współpracujemy np. z Politechniką Gdańską, która m.in. prowadzi studia podyplomowe z zakresu morskich elektrowni wiatrowych. Nie stanowimy pod tym względem dla siebie absolutnie żadnej konkurencji, a wręcz odwrotnie – wspólnie tworzymy możliwość „wypełnienia” szerszego spektrum skierowanego dla potencjalnych zainteresowań przyszłych studentów. Ściśle współpracujemy z liderem szkolącym zgodnie z GWO – firmą Windhunter Akademii, która m.in. współtworzy wzorce i standardy GWO. Na obecną chwilę mamy przygotowaną listę wybranych uniwersytetów m.in. z Danii i Niemiec, z którymi chcielibyśmy nawiązać współpracę zarówno pod kątem naukowym, jak i dydaktycznym.

Źródło: <https://www.gospodarkamorska.pl/prof-bejger-chcemy-ksztalcic-na-swiatowym-pozomie-uruchamiamy-studia-dla-specjalistow-offshore-wind-wywiad-59299>

PROJEKT 4D MARINE LEARNING

SZCZERE SPOJRZENIE NA JAKOŚĆ SZKOLEŃ W BRANŻY MORSKIEJ (CZ. 2)

W letnich miesiącach 2020 roku członkowie Koła Ligi Morskiej i Rzeczej rozpoczęli pracę nad innowacyjnym programem do wirtualizacji obiektów i szkoleń dla przyszłych pracowników branży morskiej.

Pomysł został zrealizowany przy ścisłej współpracy z koordynatorem projektu – pracownikiem AMS – Panią Prorektor ds. Kształcenia dr inż. A. Deją. Aplikację utworzyli:

- Michał Kolmann, jako koordynator wewnętrzny, współtwórca, pomysłodawca i sponsor, student AMS II BiEMSE;
- Maksym Jakóbiak, główny współtwórca student AMS IV ESO;
- Kacper Sobczyk, współtwórca, Student AMS II BiEMSE;
- Łukasz Kusa, informatyk, współtwórca kodu aplikacji, absolwent WWSIS 2019;
- Szymon Czeladka, tłumacz, absolwent AMS ESO 2020;
- Karolina Sobczyk, lektor, studentka IV UTP Bydgoszcz.

Wykonanie projektu zajęło około 2,5 miesiąca (430 roboczogodzin) pracy 4-osobowego zespołu.

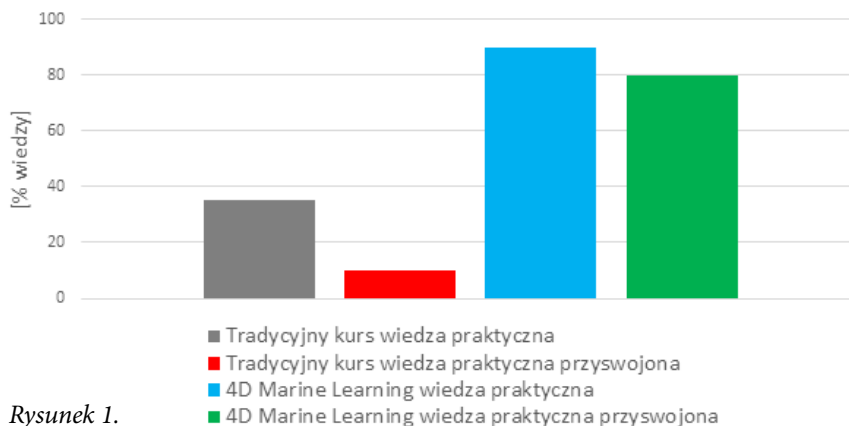
Z uwagi na liczne problemy, jakie napotykają podczas pierwszych dni pracy nowo zatrudnieni oficerowie, powstał „Projekt 4D Marine Learning”. Autorzy, podsumowując wiedzę zdobytą podczas studiów oraz certyfikowanych kursów zawodowych z Koła LMiR AMS, sprecyzowali główne przyczyny trudności, na jakie trafią studenci na przyszłych stanowiskach pracy. Wymienić tu trzeba:

- brak odniesień do praktycznych przykładów zastosowania teorii;
- brak podsumowania nauki w formie klarownej i skondensowanej wiedzy;
- brak łatwego dostępu do powtórzenia interesujących zagadnień czy też zagadnień, w których pojawiają się największe zaległości.

W celu wyeliminowania powyższych czynników Koło zleciło swoim członkom opracowanie nowoczesnej i elastycznej aplikacji szkoleniowej.

Projekt 4D Marine Learning składa się z dwóch głównych modułów: Wir-

Porównanie skuteczności metod nauczania



Rysunek 1.

tualnego Spaceru oraz Wirtualnego Szkolenia. Dzięki dostępności nowoczesnych silników graficznych służących do produkcji gier udało się zebrać zespół, który zajął się programowaniem oraz implementacją rzeczywistości wirtualnej. W krótkim czasie wykonano dziesiątki zdjęć dwóch budynków wydziałów AMS, a także dzięki współpracy z zatrudnionymi tam dydaktykami utworzono komputerowy spacer. Od tego momentu student posiada możliwość odwiedzenia poszczególnych sal oraz odbycia w nich zajęć, dodatkowo nowo przybyli kandydaci z łatwością mogą zaznajomić się z rozmieszczeniem, strukturą i funkcjonowaniem AMS.

Dzięki owocnemu zakończeniu pierwszego etapu Koło LMiR przystąpiło do realizacji kolejnego modułu. W oparciu o analizę zalet i wad obecnego systemu szkoleń marynarzy zespół studentów opracował główne wytyczne nowego programu. Zaproponowany innowacyjny mechanizm kształcenia będzie gwarantował:

- łatwość dostępu i przystępność wiedzy,
- immersyjność,
- oraz przede wszystkim specyficzność (tj. dostosowanie szkolenia pod daną jednostkę / statek).

W standardowej maszynowni znajduje się około 800 urządzeń oraz setki dokumentacji, z jaką nowo zatrudnieni oficerowie muszą się zaznajomić w najkrótszym możliwym czasie. Rysunek 6 jest egzemplifikacją kilku rzeczywi-

stych statystyk jednego ze statków: Za sprawą kooperacji załogantów statku szkolno-badawczego oraz armatora tankowców i barek zobrazowano w trójwymiarze różnego typu jednostki. Następnie, zgodnie z przekazanymi materiałami, utworzono stanowiskowe procedury szkoleniowe. W oparciu o przeprowadzone testy wykazano, że czas zapoznania się nowo zatrudnionej osoby skrócono z około 30 do 3–4 dni (!).

Dzięki zaangażowaniu członków projektu udało się w ciągu roku stworzyć bardzo ambitną, innowacyjną i przyszłościową aplikację. W związku z udaną realizacją pomysłów w ramach Projektu 4D Marine Learning na Akademii Morskiej w Szczecinie członkowie zbudowali kompleksowe demo aplikacji szkoleniowej. Obecnie ich starania skupiają się na zawiązaniu bliskiej, finansowanej współpracy z armatorami i właścicielami w szeroko pojętej branży morskiej, takimi jak:

- rodzimymi przewoźnikami: Unity Line, Polferrier i Żegluga na Odrze;
- zagranicznymi: Alba Tankers, Navigator Gas i Wartsila.

Rozwijane są dodatkowo kolejne moduły i zakresy usług, które obejmuje aplikacja, np.:

- Szkolenie załóg „wysokich” i „niskich”
- procedury stanowiskowe:
 - obsługi,
 - remontów,
- procedury awaryjne, przygotowujące pod inspekcję.



Rysunek 4. Widok podczas wirtualnego spaceru po statku w Demo aplikacji



Rysunek 3. Widok startowy w Demo aplikacji

– Obrazowanie w 3D obiektów:

- lądowych,
- morskich,
- w celu ich promocji,
- w celu utworzenia bazy dydaktycznej,
- w celu np. weryfikacji postępów pracy / budowy.

– Aplikacja:

- online,
- mobilna,
- stacjonarna.

– Zarządzania częściami zapasowymi.

W ramach inicjatywy 4D Marine Learning utworzona została specjalna strona promująca na witrynie facebook.com/4DLearning oraz sieci <https://4d-marinelearning.com/>.

W związku z działaniem w ramach Koła LMIR AM członkowie aktywnie wzięli udział w wysokiej randze konkursach, m.in.:

- Future Maritime Leaders,
- Osiągnięcia Studenckich Kół Naukowych Polskich Uczelni,
- Stypendium Ministra dla studentów za znaczące osiągnięcia.

Jest to druga część serii *Szczere spojrzenie na jakość szkoleń w branży morskiej*. W następnym kwartale zostanie opisany dalszy postęp prac nad wdrażaniem Projektu 4D Marine Learning w branży morskiej oraz – dodatkowo – skrupulatnie rozważony system nauczania na uczelniach wyższych. Jako autor gorąco zapraszam już dzisiaj do lektury.

Przydatne linki:
shorturl.at/lntR2

<https://4dmarinelearning.com/demo/>

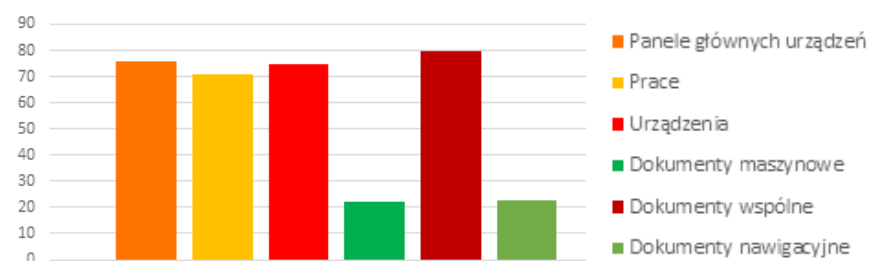
Michał Kolmann



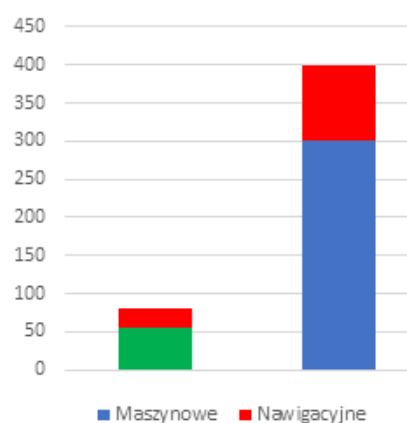
Rysunek 5. Widok kursu szkoleniowego w Demo aplikacji

Rysunek 6.

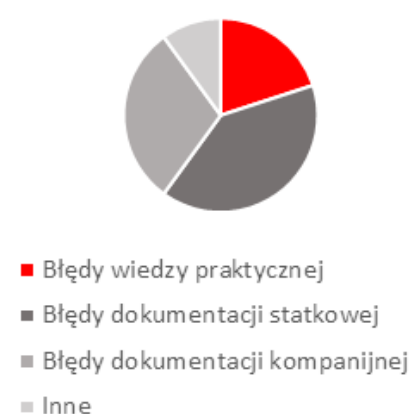
Liczba podstawowego sprzętu i dokumentacji



Liczba alarmów



Powody nieprzejęcia inspekcji



CO NOWEGO NA WYDZIALE NAWIGACYJNYM?

Wiosna na Wydziale Nawigacyjnym Akademii Morskiej w Szczecinie stała pod znakiem dużego zaangażowania pracowników nie tylko w przygotowywanie zajęć ze studentami, badania naukowe, ale i w wiele międzynarodowych projektów związanych głównie z poprawą bezpieczeństwa żeglugi morskiej. Podsumowywano także realizację niedawno zakończonych grantów naukowych. Poza tym trwają wielostronne konsultacje, w których biorą udział eksperci Wydziału Nawigacyjnego, przygotowując opinie i symulacje na potrzeby projektów inwestycyjnych, głównie z Polski, z zakresu inżynierii ruchu morskiego.



fot. Unsplash.com / william william

AKTYWNOŚĆ WYDZIAŁU NAWIGACYJNEGO W MIĘDZYNARODOWEJ ORGANIZACJI MORSKIEJ

Jednym z obszarów działalności WN poza uczelnią był udział w pracach komitetów Międzynarodowej Organizacji Morskiej (*International Maritime Organization – IMO*) W pierwszych dniach maja odbyła się kolejna – znów zdalna – sesja Komitetu Bezpieczeństwa Morskiego IMO (*Maritime Safety Committee – MSC*) zajmującego się instrumentami zapewniającymi poprawę bezpieczeństwa na morzu i w portach. W ostatnim czasie prace w ramach MSC koncentrowały się na międzynarodowych regulacjach dotyczących zasad bezpiecznej eksploatacji nawodnych statków autonomicznych (ang. *Maritime Autonomous Surface Ships – MASS*). W dalszej części artykułu kilka słów więcej na ten temat.

Prężnie działa również Podkomitet ds. Nawigacji, Łączności oraz Poszukiwań i Ratownictwa (*Sub-Committee on Navigation, Communications and Search and Rescue – NSCR*), w pracach którego bierze udział dziekan Wydziału Nawigacyjnego, dr hab. inż. st. of. Paweł Zalewski, prof. AMS. Podkomitet zajmuje się m.in. opracowaniem norm i wytycznych dla morskich systemów nawigacyjnych, wydawaniem opinii o trasach żeglugowych, organizacją komunikacji, która ma minimalizować ryzyko wypadków z udziałem statków, a jeśli już do nich dojdzie – procedurami natychmiastowej i efektywnej koordynacji akcji poszukiwawczych i ratowniczych.

PROJEKTY W TRAKCIE REALIZACJI I NIEDAWNO ZAKOŃCZONE

W ramach międzynarodowych projektów pracownicy Wydziału Na-

wigacyjnego rozwijali współpracę z Niemiecką Agencją Kosmiczną (*Deutsches Zentrum für Luft und Raumfahrt – DLR*), z Uniwersytetem w Lublanie (Słowenia) i szerzej z Europejską Komisją Kosmiczną (*The European Space Agency*). Zakres tej współpracy związany był z opracowywaniem wspólnych założeń dla uwierzytelnienia danych z systemu nawigacyjnego Galileo i jego współdziałania z innymi systemami nawigacji (GPS, GLONASS, Beidou). Szczególnie w kontekście gwałtownego rozwoju nawigacji opartej na danych satelitarnych te zagadnienia pozostają w centrum zainteresowań wielu navigatorów i kapitanów.

Statki pełnomorskie, szczególnie te największe, potrzebują namiarów z małym zakresem błędów, tak aby dało się ustalić pozycję co do kilkunastu centymetrów. Te problemy obejmował zakończony niedawno projekt MAGS, szeroko opisany w ostatnim wydaniu



Akademickich Aktualności Morskich. Wnioski z projektu MAGS, tak samo jak w przypadku innego projektu zrealizowanego w Akademii Morskiej – EMPONA, są stopniowo wdrażane w zaleceniach i standardach IMO w kwestii zobrazowania i przetwarzania danych nawigacyjnych PNT (*Positioning, Navigation and Timing*) oraz systemów GNSS (*Global Navigation Satellite Systems*).

Całe spektrum zagadnień z zakresu e-nawigacji jest obecnie szeroko dyskutowane w świecie naukowym, prowadzi się badania i testy w licznych ośrodkach naukowych. Również w Akademii Morskiej prace badawcze nad rozwojem e-nawigacji prowadzi wielu pracowników. Kilka projektów z tej dziedziny realizuje prof. dr hab. inż. Lucjan Gućma z Katedry Inżynierii Ruchu Morskiego. W ramach programu Horizon 2020, który jest największym w historii UE programem badawczo-innowacyjnym, rozwijany jest projekt PASSport – ulepszający system bezpieczeństwa w dużych portach poprzez zwiększenie zakresu monitoringu, do którego może przyczynić się m.in. użycie floty dronów.

Niedawno zakończył się projekt SARA, którego efektem było powstanie systemu zbierającego za pomocą drona na uwięzi dane z powietrza używane do wstępnego wykrywania łodzi oraz pontonów i wspierania tym samym

operacji Morskiej Służby Poszukiwania i Ratownictwa (SAR).

MORSKIE AUTONOMICZNE JEDNOSTKI PŁYWAJĄCE

Innym, silnie rozwijającym się obszarem badań i innowacji jest projektowanie, budowa i eksploatacja wspomnianych już morskich autonomicznych jednostek pływających. Specjaliści z zakresu prawa morskiego stoją przed wyzwaniem, jakim będzie opracowanie i uchwalenie uregulowań i norm prawnych dotyczących udziału tych jednostek w międzynarodowym ruchu na rzekach, morzach i oceanach.

Projekty koncentrujące się na budowie i testowaniu autonomicznych jednostek pływających, kierowane przez prof. dr. hab. inż. Tadeusza Szelangiewicza z Katedry Oceanotechniki i Budowy Okrętów AMS, są podejmowane już od kilku lat, odbyły się też pierwsze próby na otwartych akwenach. Tego typu przedsięwzięcia są również podejmowane w innych krajach, np. Norwegii i Chinach, gdzie testuje się już sporej wielkości statki transportowe, na których jest załoga, ale szereg czynności wykonywanych jest (jeszcze pod bezpośrednią kontrolą) przez specjalnie zaprojektowane systemy kontroli kursu, obsługi siłowni, wód balastowych i innych newralgicznych układów. Pomimo że badania i testy postępują w szybkim

tempie, a kilka firm obiecuje wdrożyć jak najszybciej autonomiczne statki transportowe do eksploatacji, wciąż nie ma regulacji prawnych, które dopuszczałyby takie łodzie i statki do ruchu morskiego. Jednym z najistotniejszych kwestii będzie kodyfikacja zasad ubezpieczenia takich jednostek i rozgraniczenia odpowiedzialności za ewentualne kolizje i zniszczenia przez nie dokonane. Firmy ubezpieczeniowe już naciskają, aby uregulować tę kwestię i nie pozostawiać pola do niedomówień w sprawie potencjalnych roszczeń. Międzynarodowe zespoły eksperckie wciąż poszukują zadowalających rozwiązań.

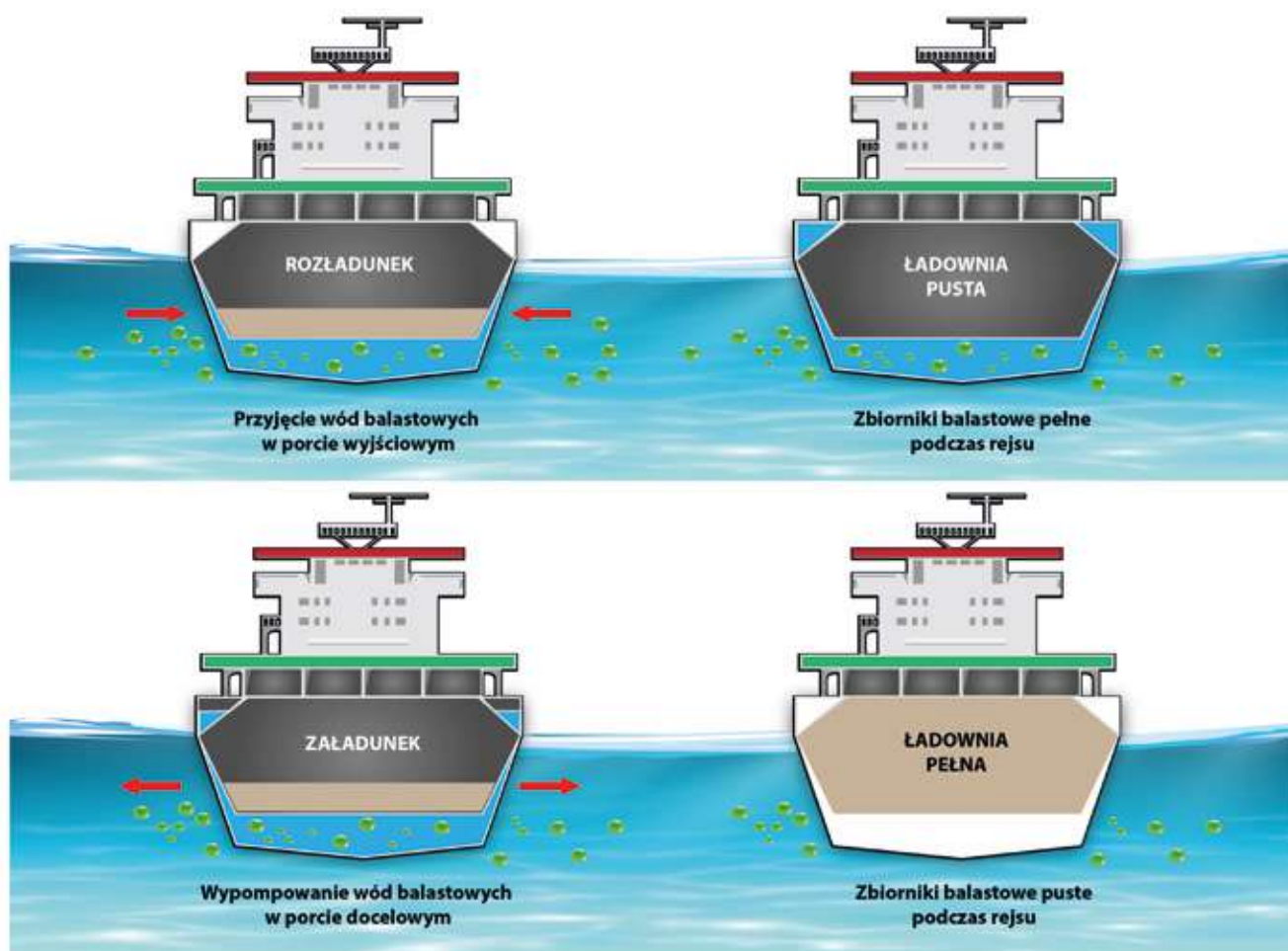
WIOSNA, MATURY I REKRUTACJA

Jak zwykle wiosną, wzmożony ruch daje się odczuć na polu rekrutacji do szkół wyższych. Maturzyści oczekują na wyniki swoich egzaminów i zadają sobie pytanie „co dalej?”. Czy podjąć studia, jeśli tak, to jakie? Wielu z nich szuka odpowiedzi, odwiedzając Akademię Morską w ramach dni otwartych. W październiku, Wydział Nawigacyjny powita grono nowych studentów i studentek. Miejmy nadzieję, że zaczną studia już w normalnym trybie, bez konieczności odbywania zajęć online i będą mieć pełnię możliwości zdobywania wiedzy w AMS i korzystania z uroków studenckiego życia w Szczecinie.

Tomasz Szustek

O MORSKICH INWAZJACH BIOLOGICZNYCH

Problem negatywnego oddziaływania morskich gatunków inwazyjnych stał się na tyle poważny, że społeczność międzynarodowa podjęła działania zmierzające do wprowadzenia norm prawnych skierowanych na zapobieganie i zminimalizowanie, a także wyeliminowanie przedostawania się obcych gatunków inwazyjnych do nowych środowisk. O przybliżenie Czytelnikom tego zagadnienia poprosiłam emerytowanego pracownika naszej uczelni dr. Jerzego Guttetera.



infografika T. Kwiatkowski

Zanieczyszczanie mórz wodami balastowymi (opracowanie własne)

Panie Doktorze, w swojej działalności dydaktycznej prowadził Pan zajęcia z ochrony środowiska morskiego, zajmował się też badaniem wód zęzowych i ostatnio balastowych na statkach pod kątem spełnienia wymogów Konwencji BWM 2004. Czego dotyczy ta konwencja i czy Polska do niej przystąpiła?

Problem zanieczyszczenia biologicznego (ang. *biopollution*), a także skażenia mikrobiologicznego wód okazał się bardzo ważny i o jego unormowanie zabiegano od dłuższego czasu; chociaż dość skomplikowany do uregulowania

w tradycyjny sposób – głównie chemiczny. Została opracowana Konwencja BWM 2004, która weszła w życie 8 września 2017 roku. Tekst jednolity Międzynarodowej konwencji o kontroli i postępowaniu ze statkowymi wodami balastowymi i osadami został wydany przez PRS w 2006. Nowa konwencja BWM w nieco inny sposób określa, jak postępować z przewożonymi wodami balastowymi, aby do minimum ograniczyć rozprzestrzenianie się szkodliwych patogenów i organizmów wodnych, w tym niebezpiecznych dla ludzi mikroorganizmów. Konwencja składa się z 4 części:

część 1 – tekst podstawowy Międzynarodowej konwencji o kontroli i postępowaniu ze statkowymi wodami balastowymi;

część 2 – przepisy o kontroli i postępowaniu ze statkowymi wodami balastowymi i osadami;

część 3 – uzupełnienia dotyczące formularzy: międzynarodowego świadectwa postępowania z wodami balastowymi i książki zapisów balastowych;

część 4 – rezolucje przyjęte przez konferencję.

Z artykułu 5 Konwencji BWM 2004 wynika obowiązek zainstalowania

w portach i terminalach odpowiednich urzędów odbiorczych do odbioru wód balastowych i osadów ze statkowych zbiorników balastowych powstałych w statkowych urządzeniach do neutralizacji wód balastowych, jak również odbioru osadów z czyszczenia i naprawy zbiorników balastowych. Z kolei z wytycznych G-1 MEPC IMO wynika, że wszelkie wymagania dotyczące urządzeń do odbioru osadów i zasad usuwania oraz sposobów postępowania z osadami powinny być zgodne z obowiązującymi przepisami danego państwa oraz rozwiązaniami regionalnymi. Natomiast do obowiązków portu należy zapewnienie sprawnego funkcjonowania urządzenia odbiorczego, w taki sposób, żeby nie powodowało ono nieuzasadnionych opóźnień statków, pogorszenia lub szkód w środowisku morskim, ludzkim zdrowiu, mieniu lub zasobach państwa. Opracowano dwie metody.

Pierwsza zakłada, że port przyjmuje wody balastowe i osady balastowe ze statków, podczyszcza je (tzn. zagęszcza) i przekazuje dalej do obróbki, np. na miejskich oczyszczalniach ścieków. Administracja sanitarna nie jest w stanie kontrolować procesu w warunkach gospodarki rynkowej, a wszystkie instrukcje postępowania mogą okazać się fikcją. W warunkach przywleczenia przez statek w wodach balastowych bakterii chorobotwórczych istnieje możliwość rozwleczenia ich poza rejon zamknięty portu i wywołanie zjawisk epidemiologicznych.

Dopuszcza się też drugą ewentualność, iż port przyjmuje wody balastowe i osady balastowe ze statków, oczyszcza je na własnych niezależnych od innych lądowych instalacji urządzeniach do postaci ustabilizowanych tlenowo, niegroźnych dla środowiska naturalnego i tylko przekazuje do unieszkodliwienia (np. spalania) skoncentrowane osady-odpady.

Pierwsza metoda jest tańsza w realizacji – spełnia postanowienia Konwencji MEPC, ale można ją porównać do przyjmowania na swój teren śmieci od sąsiadów bez rozpoznania ich toksyczności.

Druga z metod jest droższa w realizacji, ale idzie w duchu MEPC (zaufanie tylko dla administracji państwa sygnatariusza) i jest szczelniejsza pod względem sanitarnym. Ogranicza ona również liczbę przeszkolonych osób



Babka śniadogłowa (Neogobius melanostomus)

obsługi systemu. Ułatwiona jest również kontrola procesu przez władze sanitarne.

Polska przystąpiła do Konwencji BMW 2004 w roku 2020. Rząd RP z uwagi na członkostwo w IMO będzie musiał stosować się do jej postanowień. W polskiej ustawie o zapobieganiu zanieczyszczeniom ze statków i bezpieczeństwie morskim zanieczyszczenia mórz traktuje się priorytetowo (DzU 2019, poz. 2303). Przyjęto uważać za takie jakkolwiek emisję lub zrzut ze statku substancji, energii – i tym samym wprowadzenie szkodliwych organizmów wodnych czy patogenów do morza lub atmosfery – które mogą stwarzać zagrożenie dla środowiska, zdrowia ludzkiego, mienia lub zasobów.

W swoich pracach naukowych zajmował się Pan odolejaniem wód balastowych. Dlaczego tyle uwagi poświęca się wodom balastowym?

Woda do zapewnienia stateczności statku zaczęła być wykorzystywana z chwilą pojawienia się stalowych kadłubów, tj. od połowy XIX wieku. Jest ona absolutnie niezbędna dla zachowania bezpieczeństwa i właściwego funkcjonowania nowoczesnej floty. Pobierana jest z morza do specjalnych zbiorników zwanych balastowymi dla poprawy wyważenia i stabilności statku, szczególnie rozładowanego lub zmiany jego przegłębenia. Wody balastowe zwykle pobierane są podczas

rozładunku statku, a wypompowywane podczas załadunku. Mogą być także pobierane podczas rejsu celem zrekompensowania ciężaru zużytego paliwa i wody użytkowej (rysunek na poprzedniej stronie).

Są one wielkim dobrodziejstwem dla żeglugi, ale powodują również problemy – przede wszystkim w zakresie ochrony środowiska, a w szczególności ochrony gatunkowej ryb i stworzeń morskich w poszczególnych rejonach geograficznych. Mówiąc krótko, wody przewożone w zbiornikach balastowych statków odpowiedzialne są za dostarczanie do lokalnych ekosystemów organizmów inwazyjnych, wypierając z nich charakterystyczne dla nich gatunki. Przewiezione w zbiornikach balastowych statków przetrwalniki nowych organizmów są wypuszczone do morza. Jeżeli tylko znajdą sprzyjające warunki, mogą poważnie zakłócić rodzimą równowagę ekologiczną, wytępić miejscowe gatunki. Statki z wodami balastowymi mogą również przywlec wirusy, bakterie i drobnoustroje chorobotwórcze. Najbardziej zagrożonymi na zasiedlenie przez obce gatunki są ekosystemy wód portowych i przybrzeżnych. Porty i przystanie morskie są tzw. „punktami zapalnymi” – miejsc koncentracji obcych gatunków inwazyjnych, z prostego względu, stanowią one m.in. węzły skumulowania różnego rodzaju działalności związanej z transportem morskim, wymianą wód balastowych, usuwaniem odpadów, usuwaniem osadów, czyszczeniem ładowni.



Toksyczne glony

Czy można mówić o zagrożeniach ekologicznych?

Zjawisko rozprzestrzeniania się obcych gatunków organizmów w środowisku morskim znane jest od początku XX wieku. W roku 1903 stwierdzono obecność w Morzu Północnym żyjącego w Oceanie Indyjskim fitoplanktonu – okrzemka (*Odonteila sinensis*). Jego pojawienie się na tym akwenie można było wytłumaczyć jedynie transportem w wodach balastowych. Dlatego też najczęściej oznaczaną w wodach balastowych grupą organizmów jest fitoplankton – głównie okrzemki, bruzdnice, sinice itd. Wiele gatunków fitoplanktonu ginie podczas podróży na skutek braku dostępu światła słonecznego, jednak nieliczne (zwłaszcza okrzemki) mogą przetrwać w osadzie, na dnie zbiornika do 6 miesięcy.

Drugą najbardziej liczebną grupą są bruzdnice, wśród których mogą występować gatunki produkujące toksyny działające na system nerwowy ryb i skorupiaków. Spożycie owoców morza zakażonych bruzdnicą może stać się przyczyną zatrucia u człowieka.

Transportowane mogą być także duże glony. Przykładem jest tutaj brunatnica (*Undaria pinnatifida*), przewieziona z północnych akwenów Pacyfiku do południowej Australii (Tasmania i port Philip Bay), stanowiąca zagrożenie dla podwodnych plantacji ostryg i małży.

Tropikalne, zielone algi (*Caulerpa Taxifolia*) zauważono pierwszy raz w 1984 roku u wybrzeży księstwa Monako. Zajmowały wówczas powierzchnię około 1 m². W roku 1990 występowały już na powierzchni 3 ha, w 1993 na 1300 ha, zaś w 1996 na przeszło 3000 ha. Do dzisiaj rozprze-

strzeły się na wielu tysiącach hektarów Morza Śródziemnego u wybrzeży Francji, Hiszpanii, Włoch i Chorwacji. Algi te są wyjątkowo ekspansywnym i odpornym glonem. Wytrzymują dużo niższe temperatury niż ich tropikalne odmiany. Łatwo rozrastają się na skalnym, mulistym lub piaszczystym podłożu, tworząc warstwę zieleni szczelnie pokrywającą powierzchnię dna. Wypierają w ten sposób inne gatunki roślinności dennej, co odbija się negatywnie również na zróżnicowaniu świata zwierzęcego. Ponieważ nawet mały fragment tych alg może rozwinąć się w dojrzałego osobnika, istotne jest zapobieganie przeniesieniu się tej rośliny na inne akweny morskie świata.

Organizmy wyższe przewiezione wraz z wodami balastowymi i przysparzające obecnie państwom morskim wiele problemów (w tym i ekonomicznych), to między innymi:

- Europejski małż (*Dreissenia polymorpha*) żyjący także w Bałtyku, który został w 1986 roku przetransportowany do Wielkich Jezior Amerykańskich. Zasiadając te akweny, spowodował duże zmiany w ekosystemie, przez co wyparł wiele rodzimych gatunków małży. Ponadto organizmy te osiedlają się masowo w przewodach wody chłodzącej do elektrowni i w kanałach dolotowych ujęć wody pitnej. W efekcie dochodzi do zarastania wewnętrznych powierzchni rurociągów, co zmusza do częstego ich oczyszczania i jest źródłem znacznych strat ekonomicznych.

- Wschodnioamerykańska meduza grzebieniowa (*Mnemiopsis leidyi*) od 1970 roku zadomowiła się w Morzach Czarnym i Azowskim, doprowadzając prawie do zaniku sardeli i szprota.

- Krab wełnistoręki i tzw. babka bycza (ryba z rodzaju *Neogobius Melanosromus*) żyjące obecnie w Bałtyku, zostały przywiezione, kolejno, z delt rzek w rejonie Chin i Korei, z Morza Kaspijskiego lub Morza Czarnego. Kiedyś ten gatunek ryb z Morza Czarnego był sprzedawany w Polsce jako konserwa o nazwie „Byczki w pomidorach”. Obecnie ryby te można łowić na przykład w Zatoce Puckiej.

Tu chcę podkreślić, iż port Szczecin, będący portem na rzece w znacznej odległości od otwartego morza, jest szczególnie wrażliwy na zasiedlenie przez gatunki inwazyjne. Prowadzone są intensywne prace mające na celu ochronę środowiska. Z wstępnych badań zagrożeń ekologicznych wodami balastowymi w porcie polickim na uwagę zasługuje opracowanie pracownika naszej uczelni pani Z. Józwiak (*Ocena zagrożenie ekologicznego środowiska wodami balastowymi wprowadzonymi do basenów portu polickiego*, 2009).

Zbyt mała ilość danych nie pozwala jednak na ocenę zagrożenia wydanych wód balastowych ze statków w Zatoce Pomorskiej. Także podobne prace badawcze prowadzono w Instytucie Morskim w Gdańsku, gdzie oceniono rozprzestrzenianie się ponad 50 gatunków w Zatoce Gdańskiej i Bałtyku, zbadano obce nieznanne inwazyjne gatunki ryb przewiezione statkami w wodach balastowych.

Znane są również przypadki epidemii chorób zakaźnych spowodowanych zarazkami przewiezionymi w wodzie balastowej. Udokumentowane przypadki dotyczą bakterii cholery (*Vibrio cholerae*), które zostały przeniesione z Azji do wód przybrzeżnych Ameryki Łacińskiej (Peru, Chile).



Żebroplaw (*Mnemiopsis leidyi*)



Rozgwiazda północnopacyficzna (*Asterias amurensis*)



Racicznica zmienna – gatunek małża (*Dreissena polymorpha*)



Undaria pierzastodzielna (*Undaria pinnatifida*)

Wiele lat przepracował Pan Doktor w maszynowniach na statkach, jest Pan (można rzec) ekspertem, proszę wskazać, na co powinni zwrócić szczególną uwagę armatorzy eksploatujący flotę, by wyeliminować szkodliwe oddziaływanie niepożądanych organizmów wpływające na zakłócenie równowagi ekologicznej.

Tu odesłałbym zainteresowanych do Konwencji BWM 2004, w której precyzyjnie sformułowano zasady dotyczące postępowania z wodami balastowymi. Dla przykładu, każdy statek powinien posiadać plan zawierający szczegółowe procedury bezpieczeństwa dla statku i załogi związane

z postępowaniem z wodami balastowymi wymagane Konwencją oraz zawierać szczegółowy opis działań przy postępowaniu z wodami balastowymi (wymiana czy też „urabianie w systemach”). Również statki dokonujące wymiany wód balastowych muszą postępować zgodnie ze standardami określającymi skuteczność objętościową wymiany. Ważne jest, aby wskaźnik drobnoustrojów w zrzucie nie przekroczył ustalonych w ustępie drugim poziomów koncentracji, cytując:

- Drobnoustroje wskaźnikowe jako norma zdrowotna dla człowieka powinny obejmować:
 - Zaraźliwi *Vibrio cholerae* (O1 i O139) z mniej niż jedną jednostką tworzącą kolonię (cfu – colony

forming unit) na 100 mililitrów lub mniej niż jedną cfu na 1 gram (mokrej wagi) próbek zooplanktonu;

- *Escherichia coli* mniej niż 250 cfu na 100 mililitrów;
- Jelitowa *Enterococci* mniej niż 100 cfu na 100 mililitrów.

W konkluzji, jeśli rządy państw będą przestrzegać ustaleń Konwencji, będą prowadzone badania nad opracowaniem i wdrożeniem nowej technologii oczyszczania wód zaolejonych, ustrzeżemy się skażenia środowiska ekologicznego i zagrożeń wynikających z zawlekania przez statki inwazyjnych gatunków.

Rozmawiała: **Teresa Jasiunas**

Źródło zdjęć: archiwum J. Guttetera

BIBLIOTEKA GŁÓWNA AMS W CZASIE PANDEMII

12 marca 2020 r. był ostatnim „normalnym” dniem naszej pracy w bibliotece. Nastąpił czas panowania COVID-19. Od tego dnia pojawiły się w naszej codzienności nowe pojęcia: pandemia, reżim sanitarny, respiratory, dezynfekcja, maseczki, dystans społeczny, praca i nauka zdalna, praca hybrydowa, webinarium. Hasło „Zostań w domu” zostało wcielone w życie większości z nas.



Następnego dnia Biblioteka Główna została zamknięta. Wszystkie zastanawialiśmy się, co będzie dalej. Czy wrócimy do pracy za dwa–trzy tygodnie, miesiące? Jak wówczas będzie wyglądała nasza praca?

KORZYSTANIE Z ZASOBÓW BIBLIOTEKI – INACZEJ

Nikt z nas nie chciał zostawić czytelników bez dostępu do zbiorów bibliotecznych, tych tradycyjnych i tych elektronicznych. Pracownicy Sekcji Udostępniania i Informacji Naukowej podjęli działania mające na celu jeszcze większe rozpowszechnienie i wykorzystanie baz naukowych online, publikacji Open Access, repozytoriów naukowych, bibliotek cyfrowych itp.

Spotykaliśmy się w wirtualnej przestrzeni e-zasobów, webinarium. Komunikowaliśmy się poprzez stronę internetową, pocztę mailową i face-booka. Zainstalowanie VPN umożliwiło naszym pracownikom korzystanie z naukowych baz danych dostępnych w sieci. Studenci AMS mogli skorzystać z naukowych baz danych dostępnych dotychczas jedynie w sieci dzięki usłudze zdalnego pulpitu. Nowe technologie, jak nigdy dotąd, przyczyniły się do zaspokojenia potrzeb naukowych naszych czytelników. Wszystkie wypożyczone przed 12 marca 2020 książki, które czytelnicy mieli w domu, zostały przedłużone na kolejne dwa miesiące.

Wypożyczalnia otworzyła się dla studentów pod koniec kwietnia 2020 r. W ścisłym reżimie sanitarnym i zapisach

na odwiedzin wreszcie można było otworzyć się dla czytelników. Zbiory z Czytelni, udostępniane dotychczas na miejscu, pozwalano na krótko wypożyczać. Ponadto na życzenie studentów i pracowników wprowadzono usługę bezpłatnego skanowania artykułów i fragmentów książek (do 20 stron – na użytek własny).

ŚRODKI OCHRONY

W tym okresie wprowadzono również różnego rodzaju środki ochrony, mające na celu zapewnienie bezpieczeństwa pracownikom Biblioteki, jak i jej użytkownikom:

- zamontowano ekrany z pleksi, taśmy wyznaczające granice;
- ograniczono liczbę użytkowników,

którzy mogli jednocześnie przebywać w Wypożyczalni i czytelniach;

- wyłączono niektóre stanowiska pracy;
- w holu Biblioteki rozmieszczono płyny do dezynfekcji;
- każda osoba, chcąc wejść do Biblioteki, musiała zdezynfekować ręce, obowiązkowo założyć maseczkę oraz zachować odstęp minimum 1,5 m.

Bibliotekarze, pracując stacjonarnie w wypożyczalni, działali w systemie dyżurowym. Użytkownicy byli umawiani na konkretny dzień i godzinę, by uniknąć choćby dwuosobowych spotkań. Prowadzony był grafik tych odwiedzin. Bibliotekarze przez cały tydzień (również w sobotę i niedzielę) obsługiwali pocztę elektroniczną i odpowiadali na e-maile: umawiali wizyty, kierowali do innych źródeł dostępnych online.

Czas pandemii wymusił też trochę inne procedury związane z zapisem z kaucją. Dotychczas nowy czytelnik spoza uczelni, który chciał korzystać ze zbiorów, wpłacał kaucję biblioteczną w kasie AMS. W czasie pandemii kaucje zaczęto wpłacać przelewem na konto Akademii, a w bibliotece trzeba było okazać potwierdzenie tej wpłaty. Na tej podstawie zakładano konto biblioteczne.

Rozliczenia studentów po ukończeniu studiów obecnie też wyglądają nieco inaczej. Skoro obrony mogą być online, to i rozliczenia proponujemy też z kartą obiegową online, potwierdzającą w odpowiednim dziekanacie oraz studentowi jego rozliczenie z Biblioteką Główną AMS. Oczywiście, jeśli wszystkie sprawy absolwenta w Bibliotece zostały uprzednio zamknięte.

NOWY SYSTEM BIBLIOTECZNY PROLIB

Ten trudny czas zbiegł się również ze zmianą systemu bibliotecznego. We wrześniu 2020 r. Biblioteka zamknęła system biblioteczny Aleph i wraz z rozpoczęciem nowego roku akademickiego uruchomiony został system biblioteczny PROLIB. W okresie poprzedzającym (od marca do początku września) trwały wzmożone prace mające na celu uporządkowanie danych w systemie Aleph w poszczególnych bazach oraz intensywne szkolenia pracowników.



Przygotowano mapę przejść wszystkich danych z Alepha do PROLIB-a. Od czerwca 2020 r. pracownicy sekcji testowali, szczegółowo sprawdzali konwersję danych w systemie PROLIB. Posłużyły do tego między innymi scenariusze sporządzone specjalnie na te potrzeby przez firmę Sygnity Bousiness Solutions. Szczególnej uwadze poddano nowy katalog biblioteczny PROLIB Integro. Prace te wymagały dużego zaangażowania i skrupulatności pracowników Biblioteki.

W roku 2020 nie odbyły się szkolenia biblioteczne i spotkania w ramach dni adaptacyjnych na miejscu ze względu na trwającą pandemię COVID-19 (z wyłączeniem spotkania ze studentami niestacjonarnymi Wydziału Nawigacyjnego – studenci pływający – styczeń 2020). Studentom zostały dostarczone informatory o Bibliotece wykonane przez pracowników działu.

Opracowano szkolenie biblioteczne online dla studentów I roku w systemie PROLIB. Powstała nowa, innowacyjna odsłona szkolenia bibliotecznego, nagrano i udostępniono filmiki instruktażowe ułatwiające studentom poruszanie się po Bibliotece i jej zasobach. Zostały zamieszczone na platformie e-learningowej AMS.

Przeprowadzone zostało webinarium mające na celu zapoznanie

z funkcjonalnościami nowego katalogu bibliotecznego PROLIB Integro.

NOWA RZECZYWISTOŚĆ W BIBLIOTECE

Kryzys jeszcze się nie skończył. Obecnie cała Biblioteka (Wypożyczalnia oraz Czytelnie) jest otwarta dla użytkowników z zachowaniem środków bezpieczeństwa. Epidemia pokazała, że Biblioteka to nie tylko przestrzeń realna, konkretny budynek, ale również przestrzeń wirtualna, e-zasoby, które – jak nigdy dotąd – przyczyniły się do zaspokojenia potrzeb naukowych naszych czytelników i z pewnością ułatwiły zdobywanie wiedzy w tym trudnym dla wszystkich okresie.

Stwierdzenie, że pandemia COVID-19 zmieniła naszą rzeczywistość, chyba nikogo już nie dziwi. Musieliśmy się mierzyć i chyba ciągle się mierzymy z codziennym strachem i niepewnością o przyszłość, o zdrowie swoich bliskich. W naszej pracy konieczne były zmiany w codziennej organizacji, wykorzystanie nowych narzędzi i technologii. Te zmiany, które „spadły” na nas w minionym roku, z pewnością zostaną już częścią naszego bibliotecznego warsztatu pracy.

**Agnieszka Komorowska
Małgorzata Magaj**

KAMPANIA „DZIEWCZyny NA POLITECHNIKI” Z UDZIAŁEM ŻEŃSKIEJ EKIPY AKADEMII MORSKIEJ

Pod koniec kwietnia br. odbyła się kolejna odsłona kampanii „Dziewczyny na Politechniki”, organizowanej przez miesięcznik i portal edukacyjny Perspektywy. Reprezentantkami Akademii Morskiej w Szczecinie były nauczycielki akademickie, absolwentki i studentki kilku kierunków. Ekipa zaprezentowała swoje sukcesy oraz uczelnię, dzięki której takie ponadprzeciętne osiągnięcia były możliwe.



Elżbieta Stojanowska i Zuzanna Raff, studentki kierunku nawigacja w Akademii Morskiej w Szczecinie, podczas akcji „Dziewczyny na Politechniki” zorganizowanej przez miesięcznik i portal edukacyjny Perspektywy

Jako pierwsza zabrała głos kpt. ż.w. Barbara Kwiecińska, koordynator kierunku nawigacja, podkreślając: – Współczesność wymaga elastyczności, a taką na pewno daje nasz dyplom z nawigacji. W dzisiejszych czasach wiedza jest zmienna. Nie ma już wielkich ksiąg, w których zamknięto całą dostępną wiedzę z danej dziedziny” – dodała.

Wiedzę aktualizuje się każdego dnia, także za pomocą zaawansowanej technologii. Jej możliwości zaprezentowała pani kapitan, pokazując na wielkoformatowym ekranie wariant bezpiecznego przejścia przez kanał La Manche, a potem prezentując – w czasie rzeczywistym! – warunki wejścia do portu w Nowym Jorku.

Na zakończenie tego wejścia odtworzono – nagrany dzień wcześniej – relację absolwentki AMS, kpt ż.w. Klaudii Skotnicy, z mostka tankowca na Oceanie Indyjskim. Widok olbrzymiego statku pod wodzą pani kapitan zapewne obudził w niejednej maturzystce chęć spróbowania swoich sił na morzu.

STUDENTKI MAJĄ GŁOS

W kolejnym panelu pojawiły się studentki nawigacji AMS: Elżbieta Stojanowska i Zuzanna Raff, które opowiedziały o swoich studiach. Podkreślały, że z każdym dniem utwierdzają się w wyborze uczelni i kierunku. Perspektywa przyszłych podróży, niebanalnego, wszechstronnego i dającego wolność wyboru zawodu oraz godziwych zarobków pozostają wciąż na ich liście największych zalet studiów w Akademii Morskiej.

Również Karolina Kaśkosz, studentka lądowego kierunku – logistyka na Wydziale Inżynieryjno-Ekonomicznym Transportu – opowiedziała o inteligentnych systemach transportowych i logistyce miejskiej.

MENTORKI Z AMS

Dużym zainteresowaniem cieszyła się także Strefa Mentoringowa, w której udział wzięły dwie przedstawicielki Akademii. Inż. Angelika Zalewska, absolwentka nawigacji na AMS, laureatka

konkursu na Najlepszego Absolwenta Uczelni Morskiej, oficer wachtowy na statkach transportowych powiedziała: – Kobieta nawigator może i ma nieco trudniej na początku ścieżki zawodowej, ale jest tylko kwestią czasu, aż zdobędzie pierwszą pracę. Potem możliwości rozwoju i wyboru ofert pracy są już znacznie większe. Trzeba także – będąc na statku – nauczyć się układać sobie dobre relacje z załogą.

Wiktoria Arbaros, studentka III roku nawigacji, w rozmowach z maturzystkami rozwiewała wątpliwości dotyczące wyboru przyszłych studiów. Pytania dotyczyły dostępności akademików, poziomu fizyki na zajęciach, wymagań zdrowotnych.

– Najważniejsze to odkryć w sobie pasję do tego, co chce się studiować. Reszta to tylko kwestia w miarę regularnego przyswajania wiedzy i doświadczenia.

W akcję Perspektyw zaangażowanych było kilkanaście ośrodków akademickich z całej Polski, kształcących na kierunkach technicznych.

Tomasz Szustek

„STATKI SĄ JAK LUDZIE...”

– rozmowa z kpt. ż.w. Wiktorem Czappem

Kapitan Wiktor Czapp pisze i publikuje artykuły o tematyce morskiej. Od wielu lat jest głównym autorem materiałów działu marynistyka w *Akademickich Aktualnościach Morskich*. Każdy Jego artykuł będący wspomnieniem kapitana statków floty morskiej utrwala pamięć o najlepszych załogach, ulubionych statkach i armatorach. Przekazuje wiedzę zdobytą latami pracy na morskich szlakach. Jest bezcenną wartością dla badaczy dziejów morskich i historii szkolnictwa morskiego. W podziękowaniu za twórczy wkład pracy prorektor ds. nauki oraz redaktor naczelny Wydawnictwa Naukowego AMS wręczyli Kapitanowi dyplom, a my w wywiadzie przybliżamy Jego sylwetkę.



Kapitan żeglugi wielkiej Wiktor Bolesław Czapp urodził się 29 stycznia 1932 roku w Gdyni. Pierwszy kontakt z morzem miał w Jacht Klubie Polski w Gdyni.

Później była Szkoła Jungów w Państwowym Centrum Wychowania Morskiego, a po niej Państwowa Szkoła Morska w Szczecinie, którą ukończył w 1953 roku. Dyplom kapitana żeglugi wielkiej uzyskał w roku 1964. Pracę zawodową rozpoczął w Polskiej Żegludzie Morskiej w Szczecinie. Przepracował

w niej 30 lat. Pływał też na statkach pod obcą banderą. Pełnił i nadal sprawuje wysokie funkcje w Szczecińskim Klubie Kapitanów, w Stowarzyszeniu Absolwentów Szkół Morskich i w Towarzystwie Przyjaciół Daru Pomorza.

Panie Kapitanie, proszę opowiedzieć nam o swojej młodości.

Przyszedłem na świat w Gdyni 29 stycznia 1932 r. z ojca Bolesława Brunona Czappa i z matki Heleny Jadwigi

Czapp, z domu Warszawska. Beztróskie, szczęśliwe dzieciństwo spędziłem w domu rodzicielskim w Gdyni. Mam pięcioro rodzeństwa. Jednego starszego brata Jerzego i cztery młodsze siostry, kolejno: Halinę, Elżbietę, Helenę, Ludwikę.

Uczęszczałem do przedszkola prowadzonego przez siostry zakonne „Szarytki”. W 1938 roku, w wieku 6 lat rozpocząłem edukację szkolną w szkole podstawowej w Gdyni. Po za-

jęciu miasta w 1939 r. przez okupanta niemieckiego zmuszony zostałem do podjęcia nauki w szkole niemieckiej dla dzieci pochodzących z polskich rodzin. Edukacja ta, prowadzona w języku niemieckim, trwała aż do wyzwolenia kraju. Po wyzwoleniu i utworzeniu polskich szkół w przyspieszonym systemie ukończyłem szkołę podstawową mieszczącą się przy ul. Witomińskiej w Gdyni.

Moje Gimnazjum Ogólnokształcące mieściło się początkowo przy ul. Czerwonych Kosynierów (przed wojną ul. Morska). W trakcie nauki szkoła przeniesiona została do odbudowanego gmachu szkolnego przy ul. Wolności w Gdyni. Edukacja gimnazjalna zakończyła się tak zwaną w owych czasach małą maturą.

W latach powojennych 1945–1950 aktywnie uczestniczyłem w życiu klubu jachtowego Yacht Club Polski. Praca żeglarska stała się moją pasją życiową, dawała mi sporą satysfakcję i osiągałem dobre wyniki w tym sporcie. Aktywnie działałem też w takich organizacjach jak Związek Harcerstwa Polskiego, Liga Morska, Polski Czerwony Krzyż. Pochodząc z katolickiej praktykującej rodziny, byłem też ministrantem, służąc do mszy św. już w czasie okupacji.

Kiedy zrodziła się w Panu miłość do morza i jakie były okoliczności wyboru tej drogi życiowej?

Biegając jeszcze w „krótkich majtkach” po gdyńskiej plaży, trafiłem któregoś dnia do basenu żeglarskiego. Pierwszą napotkaną tam osobą był starszy sympatyczny pan w roboczym ubraniu z tłącym się papierosem w ustach. Bardzo szybko dowiedziałem się, że jest to bosman Jachtklubu Polski – Rozwadowski (niestety imienia nie pamiętam).

Basen żeglarski wyglądał żałośnie – wschodni i północny falochron miał duże wyrwy. Uciekający Niemcy, chcąc maksymalnie zniszczyć port, wysadzili nabrzeża i falochrony w powietrze. Na pozostałych fragmentach falochronu stały mniej lub bardziej zdewastowane poniemieckie jachty. Niektóre z nich zostały później odremontowane. Na wodzie nie było jeszcze jachtów, gdyż trwały przygotowania i prace przy kadłubach na lądzie. Sympatyczny bosman namawiał do podjęcia pracy przy konserwacji jachtów, obiecując pływanie na tych jednostkach w sezonie żeglarskim.

Takich młodych dziewcząt i chłopców zbierało się na terenie klubu więcej. Zaopiekował się nami ówczesny kapitan sportowy klubu – Henryk Andersz. Podzielił nas na grupy, przydzielił do odpowiednich jachtów, zorganizował szkolenie teoretyczne i przygotowywał tę grupę juniorów do nadchodzącego sezonu żeglarskiego. Z tego grona młodych żeglarzy z jachtklubu wywodzi się kilku kapitanów floty handlowej.

Komandorem Jachtklubu Polski był wówczas wielce zasłużony obywatel Gdyni, z zawodu lekarz laryngolog, dr Tadeusz Gerwel. Członkami kierownictwa klubu było wielu znaczących dla miasta obywateli – inżynierów, prawników i lekarzy. W klubie odbywało się sporo imprez o charakterze towarzyskim.

Zajęcia i praca klubowa bardzo szybko stały się moją pasją. Gdy nadszedł czas spuszczenia jachtów na wodę i stawiania masztów, uważałem, że jachty są ważniejsze od szkoły i rozpoczęły się wagary. Gdy ktoś chciał mnie znaleźć, to na pewno wypatrzył na terenie jachtklubu. W owych czasach nie produkowano jeszcze nowych jachtów, remontowało się to, co było: jachty przedwojenne lub te, które pozostawili Niemcy. Na terenie basenu jachtowego istniała przed wojną mała stocznia jachtowa inż. Leona Tumiłowicza, którą ten próbował teraz reaktywować. Zatrudniał kilku szkutników, remontował okaleczone przez wojnę jachty, ale to była przysłowiowa kropla w morzu potrzeb.

W 1947 roku PSM w Gdyni zamówiła, a stocznia inż. Tumiłowicza wykonała mahoniową motorówkę dla komendanta Daru Pomorza. Najpiękniejsze jachty mieli inż. Jerzy Romaszkiewicz – szef produkcji z gdyńskiej remontówki (jacht nazywał się Doris) oraz inż. Lech Dymecki, też z gdyńskiej remontówki (jacht nazywał się Wir). Oba te jachty były nieduże – kokpitowe z 4 miejscami do spania, o powierzchni żagla 18 m². Do szkoleń juniorów był duży dwumasztowy Jol – jacht o kadłubie stalowym, 180 m² żagla, z pomocniczym silnikiem (który ciągle był zepsuty), o nazwie Przygoda. Był jeszcze jacht Mars – 80 m² żagla oraz typowa regatowa jednostka o nazwie Haj – jeśli dobrze pamiętam – 75 m² żagla. Było jeszcze kilka prywatnych jachtów żeglarzy mieszkających w głębi kraju, a korzystających z pły-

wania tylko w okresie wakacyjnym, np. Quick Non – okropna balia, należąca do profesora Doroszewskiego z Warszawy. Była też Skierka, której właścicielem był pan Włodzimierz Siewierski, artysta grafik z Warszawy. I kiedy już nabrałem doświadczenia żeglarskiego, pan Siewierski wziął mnie na opiekuna tego jachtu. Po zdobyciu uprawnień do samodzielnego prowadzenia mogłem tym jachtem wypływać, do woli. Korzystałem też z niego w regatach juniorów, które klub organizował kilka razy w sezonie. Gdy pan Siewierski przyjeżdżał na wakacje do Gdyni, pływał z rodziną, a ja byłem jego załogantem. Wówczas wybieraliśmy się na dalsze wyprawy po wodach Bałtyku. Niestety, w tym czasie nie wolno było zawijać do obcych portów. Wchodziliśmy na Wisłę, pływaliśmy po Zatoce Gdańskiej i Puckiej, zawijaliśmy do Jastarni i na Hel.

Pasjonując się sportem żeglarskim, pośląłem bakcyl morski i coraz częściej zacząłem myśleć o zawodzie marynarza. Widziałem siebie w szeregach uczniów szkoły morskiej i wśród złogi Daru Pomorza.

W 1950 roku odbywał się kurs przygotowawczy do Państwowego Centrum Wychowania Morskiego, organizowany przez Ligę Morską. Przy protekcji ludzi związanych z Ligą dostałem się na ten kurs, co było w owych czasach bardzo trudne. Kandydatów rozmiłowanych w morzu tak jak ja było wielu. Kurs odbywał się w Gdańsku nad kanałami, na tak zwanej Ołowiance – 3 tygodnie pełnego zakwaterowania. Zajęcia praktyczne: wiosłowanie, żeglowanie, roboty linowe, dyscyplina wojskowa. Instruktorami byli podoficerowie Marynarki Wojennej. Oczywiście bez wykładów o Polsce i świecie współczesnym się nie obyło. Pozytywna ocena po kursie przygotowawczym pozwoliła mi na stawienie się jesienią w Państwowym Centrum Wychowania Morskiego w Gdyni. Takich młodych zapaleńców i entuzjastów morza zebrano tam z całej Polski – o ile dobrze pamiętam – ponad dwustu.

Jak dalej kształtowała się Pańska kariera związana z morzem?

Zostałem zakwaterowany na eks-pasazerskim statku Białej Floty – s/s Beniowski. Przez rok statek ten był moim domem. Wycofany z eksploatacji, stał zacumowany w porcie gdyńskim.

W trakcie zaokrętowania na s/s Beniowski pobieraliśmy nauki, przygotowując się do egzaminów wstępnych do Państwowej Szkoły Morskiej. Na statku obowiązywała dyscyplina wojskowa. Opuszczaliśmy statek tylko po otrzymaniu przepustki, głównie przygotowywaliśmy się do specyficznego zawodu marynarskiego i życia na statku. W programie nauczania sporo czasu poświęciliśmy zajęciom praktycznym. Zakończony egzaminem kurs PCWM umożliwił start do Państwowej Szkoły Morskiej w Szczecinie.

Jesienią 1951 roku stawiłem się w PSM w Szczecinie na Wydział Nawigacyjny. Nauka w szkole trwała 3 lata, w trakcie tego okresu okrętowaliśmy dwukrotnie na statek szkolny Dar Pomorza.

Praktyka zakończyła się egzaminem, który był jednocześnie końcowym praktycznym egzaminem nauki w PSM. W maju 1953 r. odbył się w szkole państwowy egzamin końcowy, a komisji egzaminacyjnej przewodniczył ówczesny Kapitan Portu Szczecin – kpt. ż.w. Alfred Chudecki. Pomyślnie zdany egzamin równoznaczny był z uzyskaniem świadectwa dojrzałości. Kpt. Alfred Chudecki był dla mnie wielkim autorytetem, ale wówczas w najśmielszych marzeniach nie przypuszczałem, że ja po latach dostąpię tego zaszczytu pełnienia funkcji Kapitana Portu w Szczecinie.

Nakazem pracy skierowany zostałem do Polskiej Żeglugi Morskiej w Szczecinie. Po kilku miesiącach „day-man-ki” zostałem wcielony do Marynarki Wojennej. Po 25 miesiącach służby, w grudniu 1955 r. zostałem zwolniony do cywila. W tym samym czasie zgłosiłem się do armatora. Rozpocząłem pracę zawodową.

Pierwszym statkiem, na który zamustrowałem, był s/s Wrocław, następnym m/s Narew, a później s/s Gdynia. Z pobytom na statku Gdynia łączą się moje najmiłsze wspomnienia. Natrafiłem na szalenie miły i życzliwy zespół ludzi: kapitanem był Alfred Kienitz, st. oficerem Aleksander Nowicki, st. mechanikiem Zbigniew Pęczkowicz, III oficerem Stanisław Trapszyc, II of. Zdzisław Ślusarczyk, kucharzem – Roman Przekłasa (drugi kucharz z Daru Pomorza). Ochmistrem był Tadeusz Sochacki, którego w trakcie postojów statku w porcie odwiedzała młodzianka śliczna córecz-



Grażyna i Wiktor Czapp z suczką Arią

ka Grażynka. Ta mała dziewczynka w międzyczasie wydorosła i zamieniła się z pąką róży w kwiat. Trzymałem się statku Gdynia, aby nie stracić z nią kontaktu. Wiedziałem bowiem, że tak długo, jak długo będę na Gdyni, a ochmistrem będzie Tadeusz Sochacki, Grażynka będzie go odwiedzała. Nasze spotkania były coraz częstsze. Umawiałem się z nią na słuchanie muzyki z płyt, które przywoził Jej ojciec. Po czterech latach znajomości, w oczekiwaniu na ukończenie liceum i zdanie matury, została moją żoną, ale na ślub musieliśmy uzyskać zgodę sądu, gdyż nie miała jeszcze 18 lat.

27 lipca 1960 r. przed urzędnikiem Stanu Cywilnego, a 31 lipca przed ołtarzem w kościele na Niebuszewie w Szczecinie ślubowałem wierność i to, że Jej nie opuszczę, aż śmierć nas nie rozłączy. Wesele było huczne, a piękna, słoneczna pogoda dopisywała, co wróżyło szczęśliwą drogę naszego życia. Po emocjach weselnych wróciłem do pracy na morzu już jako głowa rodziny. Rosły związane z tym obowiązki.

Czy wtedy pojawiły się pierwsze niedogodności związane z pracą na morzu?

Będąc na s/s Huta Będzin w kolejnym rejsie u wybrzeży Brazylii, w dniu 21 czerwca 1961 r. otrzymałem telegram takiej treści: DZIŚ 14.00 GODZINA GRAŻYNA URODZIŁA SYNA BARZO DOBRZE SIĘ CZUJE – w podpisie MAMUSIA. Telegram nadaje Gdynia Radio. Zgodnie z moją

wołą w końcowym okresie ciąży Grażyna pojechała do Gdyni, by urodzić w Gdyni Kaszuba. Syn otrzymuje imię Marcin oraz drugie imię po dziadku Tadeusz. Kilka dni po urodzeniu wraca do Szczecina – chociaż osobno, już jest nas troje.

6 listopada 1964 roku urodził się w Szczecinie, w szpitalu wojskowym przy ul. Piotra Skargi, nasz drugi syn Krzysztof, który otrzymał drugie imię po dziadku Brunon. Krzysztof jest dzieckiem morza i miłość do morza wysłał z mlekiem matki. Przy wyborze zawodu bakcył zadziałał i Krzysztof wybrał zawód marynarza, z czego ja jestem niezmiernie szczęśliwy i dumny. Teraz nas było już czworo – i tak już pozostało.

Na początku listopada 1973 r. jadę do Kopenhagi, by nadzorować budowę m/s Uniwersytet Warszawski. Mieszkam w hotelu. Po pracy i w niedzielę zwiedzam kopenhaskie muzea i samo miasto. Dwa razy w ciągu mego pobytu przyjeżdża do mnie Grażyna – samochodem, jadąc przez NRD, potem Warnemünde–Gedser promem. W czasie pobytu Grażyny wypuszczamy się na zwiedzanie najbliższych okolic. Jesteśmy na zamku w Helsingør – popularnie zwanym zamkiem Hamleta. Na Boże Narodzenie 1973 r. w czasie przerwy na stoczni płyniemy na Bornholm. Goszczeni jesteśmy przez pana Nilsa Sursenke, który ma tam posiadłość ziemską i jest przyjacielem Polaków.

W roku 1976 lecę do Warny na nadzór nowo budowanego tam statku m/s



Kapitan Czapp oprowadza po swoich zbiorach pamiątek z dalekomorskich podróży

Generał Prądzyński. W trakcie pobytu w Bułgarii odwiedziła mnie Grażyna razem z Krzysztofem, przylatując do Warny samolotem; drugi raz była już sama. Niestety były to miesiące zimowe i nie korzystaliśmy ze słonecznych plaż Morza Czarnego. Zwiedzaliśmy miasto i okolice.

Wracając z kolejnej podróży z Nowego Orleanu, w listopadzie 1988 roku, dobę przed podejściem do Kanału Angielskiego dostaję ataku woreczka żółciowego. Po zasięgnięciu opinii z Medical Service lekarze zdecydowali natychmiastową ewakuację mnie do szpitala. Z lotniska Lands End w W. Brytanii wyleciał śmigłowiec i spotkał się ze statkiem na pełnym morzu. Była godzina 2 w nocy, pogoda sztormowa. Z pokładu statku za pomocą szelek zostaję wciągnięty do śmigłowca. Statek do portu przeznaczenia prowadzi I oficer. Śmigłowiec transportuje mnie do szpitala w Truro (Cornwallia). W trakcie pobytu w szpitalu samolotem przybywa do mnie Grażyna, pozostając przy mnie prawie

3 tygodnie. Mieszka w miasteczku i codziennie odwiedza mnie w szpitalu. Po przeprowadzonych badaniach lekarze orzekają zapalenie trzustki. Po miesięcznym pobycie w szpitalu w Truro lekarz wyraża zgodę na mój powrót do kraju. Wracamy razem z Grażyną pociągiem do Londynu, a z Londynu via Warszawa samolotem do Szczecina. W Szczecinie w styczniu 1989 poddaję się operacji usunięcia woreczka żółciowego. W styczniu 1992 roku kończę 60 lat. Polska Żegluga Morska dziękuje mi za długoletnią współpracę i wysyła na emeryturę.

Jak rozpoczęła się Pańska przygoda ze Szczecińskim Klubem Kapitanów Żeglugi Wielkiej?

27 maja 1975 roku w grupie kapitanów, którzy po kursie i egzaminie spotkali się w dawnej Kaskadzie, padła propozycja utworzenia organizacji skupiającej środowisko kapitańskie Szczecina. Propozycję tę spisano na zwykłej papierowej serwetce z kawiarnianego stolika.

To postanowienie podpisało 10 obecnych na spotkaniu kapitanów (serwetka do dnia dzisiejszego znajduje się w Księdze Kroniki Klubu) – i tak to się zaczęło. Ustalono, że organizacja ta występować będzie pod nazwą Szczeciński Klub Kapitanów Żeglugi Wielkiej i że będzie ona organizacją społeczną, zrzeszającą kapitanów żeglugi wielkiej.

Celem działalności klubu między innymi miały być: szeroki kontakt z kapitanami ż.w., kontynuacja najlepszych tradycji Polskiej Marynarki Handlowej, popularyzacja działalności żeglugowej PMH, szerzenie wśród załóg pływających moralności i kultury pracy, szerzenie propagandy wychowania morskiego wśród młodzieży różnych środowisk na terenie miasta Szczecina i kraju, jeżeli zajdzie taka potrzeba.

Poza tym do zadań klubowych należą: wzajemna wymiana doświadczeń o warunkach żeglugi, zwyczajach w różnych regionach i portach, a także pomoc kolegom w przypadkach awarii i zdarzeń losowych. Istotnym zadaniem stała się współpraca z Izbą Morską

oraz bardzo wszechstronne doradztwo w sprawach żeglugowych.

5 października 1976 roku Urząd Wojewódzki w Szczecinie wydał postanowienie, wpisując pod nr 462 Rejestru stowarzyszeń i związków Urzędu Wojewódzkiego w Szczecinie Szczeciński Klub Kapitanów Żeglugi Wielkiej. Z upoważnienia wojewody decyzję podpisał dyrektor Wydziału Spraw Wewnętrznych dr Tadeusz Kluka.

Obiektywnie należy stwierdzić, że Szczeciński Klub Kapitanów Żeglugi Wielkiej jest raczej mało spotykaną organizacją społeczną w Polsce, grupującą ludzi nie tylko o jednolitym zawodzie, ale i o najwyższych kwalifikacjach morskich i stopniach zawodowych.

12 października 1976 roku odbyło się pierwsze zebranie organizacyjne nowo powstałego Szczecińskiego Klubu Kapitanów Ż.W., w którym uczestniczyło 20 kolegów kapitanów. Spotkania klubowe odbywały się odtąd raz w tygodniu.

W tym czasie ustalono także znaczek klubu, który stanowi też nasze logo: na granatowym tle cztery złote paski, napis Szczeciński Klub Kapitanów Żeglugi Wielkiej oraz złota kotwiczka.

Warto w tym miejscu wspomnieć o inicjatywie budowy pomnika „Tym, którzy nie powrócili z morza”...

Po serii katastrof morskich, które dotknęły polskie środowisko morskie – zatonięcie jednostek Czubatka, Cyranka, Nysa, Kudowa i Busko Zdrój – aby uhonorować pamięć tych, którzy odeszli na wieczną wachtę, Klub Kapitanów wyszedł z inicjatywą budowy w naszym morskim Szczecinie pomnika poświęconego „Tym, którzy nie powrócili z morza”. W skład Komitetu Budowy Pomnika powołano m.in. kpt. ż.w. Andrzeja Huzę – przewodniczącego klubu i pomysłodawcę budowy pomnika, kpt. ż.w. Zbigniewa Bargielskiego, kpt. ż.w. Waldemara Łęckiego oraz rektora WSM doc. dr. kpt. ż.w. Igora Jagniszczaka.

W ogłoszonym konkursie wygrał projekt artystów plastyków z Akademii Sztuk Plastycznych w Krakowie – małżeństwa Małgorzaty Schubert-Radnickiej i Macieja Radnickiego. Na apel klubu napływały wpłaty ze statków, szkół, gospodarki morskiej, stowarzyszeń, urzędów, od osób prywatnych z kraju i zagranicy. Ustawiono też skar-

bonki na promach Polskiej Żeglugi Bałtyckiej, urządzano kwesty, organizowano różne imprezy, z których dochód przeznaczano na budowę pomnika.

Jeszcze przed rozpoczęciem budowy pomnika komitet budowy prosił kapitanów Polskiej Żeglugi Morskiej, aby nadsyłali wodę morską zaczerpniętą z mórz i oceanów świata. Ta woda z odpowiednim dokumentem została zabetonowana w bryłę pomnika. Mimo wielu trudności 15 października 1989 roku nastąpiło uroczyste odsłonięcie pomnika, poświęconego przez ks. abp. Kazimierza Majdańskiego ówczesnego Metropolity Szczecińsko-Kamieńskiego. Pomnik „Tym, którzy nie powrócili z morza” usytuowany został na terenie Cmentarza Centralnego w Szczecinie, na tle efektownej zieleni. Dookoła pomnika istnieje obmurowanie przeznaczone na imienne tabliczki dla tych, którzy nie powrócili z morza do swych rodzin i bliskich. Pomnik przedstawia fale morskie symbolizujące grób wszech oceanów, z których wynurza się maszt zatopionego statku, stanowiący element krzyża, a stylizowane nabrzeże z widniejącym polem ma symbolizować spokojną przystań macierzystego portu.

Przy pomniku tych, którzy po wsze czasy zostali na swych morskich posterunkach, pełniąc wieczną wachtę, modli się społeczeństwo Szczecina, a szczególnie ci, którym zabrały bliskich zimne wody mórz i oceanów. Niezależnie od miejsca tragedii, obszaru morza czy oceanu, niezależnie od rodzaju statku i zajmowanego stanowiska, w symbolicznym tym pomniku zawarliśmy nazwiska i naszą pamięć o tych, którzy wypełniając swe codzienne obowiązki zawodowe, oddali życie na morskich posterunkach pracy. Nie zapomnieliśmy o tych, co zginęli na okrętach i statkach RP podczas II wojny światowej. Specjalna tablica zawiera wszystkie jednostki, które w latach 1939–1945 zabrało morze wraz z walczącymi o Polskę załogami.

Tradycją stało się, że u stóp pomnika odbywają się kolejne inauguracje roku akademickiego Akademii Morskiej w Szczecinie. Tu odbywają się capstrzyki rozpoczynające Dni Morza. Na apelach w Święto Zmarłych przy pomniku gromadzą się, składając kwiaty i zapalając znicze, przedstawiciele władz miejskich i wojewódzkich, reprezentanci przedsiębiorstw gospodarki morskiej, młodzież żeglarska

i społeczeństwo Szczecina. Ciągłą opiekę nad pomnikiem sprawuje komitet wyłoniony z członków Szczecińskiego Klubu Kapitanów Żeglugi Wielkiej, który organizuje w dniu Wszystkich Świętych i w Dzień Zaduszny kwestę na bieżące koszty utrzymania i renowację pomnika. Dla upamiętnienia 15-lecia istnienia pomnika Komitet Opieki nad Pomnikiem uczcił ten fakt wydaniem symbolicznej statuetki, której podstawa przedstawia stylizowany wizerunek bryły pomnika, a na wysięgu zawieszony jest dzwon okrętowy. Głos dzwonów okrętowych był w epoce żaglowców sygnałem wzywającym marynarzy na pokład do manewrów żaglami. Dźwięk dzwonów odmierzał czas trwania wachty morskiej. Te symboliczne statuetki przekazano osobom, które przyczyniły się do powstania pomnika oraz instytucjom, które finansowo wspierają utrzymanie pomnika. Statuetka ma świadczyć o tym, że pamiętamy o ludziach morza, którym okrutny los nie pozwolił powrócić do macierzystego portu.

Panie Kapitanie, co takiego jest w morzu, że się za nim tęskni?

Po tak wielu latach pracy na morzu mam prawo stwierdzić, że statki są jak ludzie: rodzą się i kończą swój żywot. Niektóre w młodym wieku, zabierając w otchłań morza część lub nawet całą załogę, inne dożywają sędziwego wieku, dopóki nie potną ich na kawałki okrutne palniki stoczniowców złomowych. Z przetopionej stali budowane są nowe – piękniejsze, nowocześniejsze kadłuby. Każdy statek ma jednak swą własną duszę. Ma swoje humory, ma swoją dolę – szczęśliwą lub tragiczną. Są statki o dużej dzielności morskiej, które na fale idą odważnie i pewnie – wcinają się w górzyste grzywacze fal, strącając z siebie wodę i płyną dalej. Są też takie, które na samą zapowiedź zbliżającego się sztormu kiwają się. Są też statki zasłużone, obdarzone powszechnym szacunkiem, jak nasza Biała Fregata – Dar Pomorza, która po wielu latach pracy stoi dumnie w gdyńskim porcie w charakterze pływającego muzeum morskiego i uczy młode pokolenie Polaków, jak kochać morze. Wiele statków pozostawia dobre i ciepłe wspomnienia u wszystkich marynarzy, którzy kiedykolwiek na nich pływali i pozostawili na ich pokładach część swojego serca i swej młodości.

Rozmawiała: **Paulina Mańkowska**

TRZEJ ZDOBYWCY BŁĘKITNEJ WSTĘGI ATLANTYKU ZBUDOWANI W STOCZNI VULKAN STETTIN

W dniu 10 stycznia 1900 roku odbyła się w stoczni Vulkan Stettin wielka uroczystość, o której pisano w prasie.

Całe miasto tonie w powodzi czarno-biało-czerwonych flag z czarnymi cesarskimi orłami. Stettin gości dziś samego króla Wilhelma II, bo też święto nie byle jakie. Całe Niemcy pękają z dumy. Tłumy mieszkańców miasta spieszą do stoczni Vulkan nad Odrę. W tym dniu, u progu nowego stulecia XX wieku ma spłynąć na wodę nowo zbudowany transatlantyk o dumnej nazwie Deutschland. Sam cesarz ma zaszczyścić przemową jego wodowanie. Ma spłynąć na wodę ogromny statek, jeszcze większy od zbudowanego przed trzema laty statku o nazwie Kaiser Wilhelm der Grosse.

Wodowany Deutschland ma umocnić fakt posiadania przez Niemcy Błękitnej Wstęgi Atlantyku, symbolu zwycięstwa nad Oceanem, zdobytego przez czterokominowego Kaisera.

Czarny kadłub Deutschlanda piętrzy się olbrzymią bryłą na pochylni. Na rozpoczęcie uroczystości orkiestra grają hymn cesarski. Przemawia sam cesarz. Przemówienie jest jak zwykle patetyczne: „Deutschland über alles in der Welt” (Niemcy ponad wszystko w świecie).

Następnie głos zabiera dyrektor stoczni. Mówi, że wodowany statek wypiera 23 000 ton wody, jego maszyny mają moc 33 000 KM i dają statkowi 23 węzły szybkości. Jednocześnie dodaje, że w razie wojny będzie on doskonałym i szybkim krążownikiem pomocniczym – podobnie jak Kaiser Wilhelm. Na razie będzie przewoził 1057 pasażerów w luksusowych kabinach. Dyrektor podkreśla, że nie ma na świecie statku, który mógłby się równać z Deutschlandem. Zawiadamia też zgromadzonych, że za rok spłynie na wodę trzeci kolos tej samej serii – Kronprinz Wilhelm.

Tłum stojący wokół cesarskiej trybuny entuzjastycznie skanduje. Wśród krzyków i wiwatów, na dany przez cesarza znak, ogromny, czarny kadłub zaczyna zsuwać się z pochylni. W ryku syren i huku honorowych salw ze stojących w porcie okrętów wojennych statek Deutschland majestatycznie spływa na wodę.

Nikt jednak spośród całego zgromadzonego tłumu i świetnego orszaku cesarskiego nie przypuszczał, że pół wieku później, z tej samej pochylni Vulkan, na te same wody Odry spływać będą dziesiątki statków pod biało-czerwoną polską banderą. Dziesiątki statków, które pływać będą po morzach i oceanach całego świata, przynosząc rozgłos i chwałę polskim stoczniovcóm.

Zanim jednak historia zmieniła kajzerowski Stettin ponownie w odwieczny polski Szczecin, wcześniej rozprawiła się z trzema kolosami, które na przełomie dwóch wieków przerwały anglosaskie panowanie na szlaku Błękitnej Wstęgi Atlantyku.

Jest sierpień, rok 1914. Od kilku tygodni świat tonie w odmęcie wojny. Przy brzegach hiszpańskiego Rio de Oro widoczne są dwie sylwetki statków stojących obok siebie. Jeden z nich to zwykły węglowiec, drugi natomiast to wielki pasażer o czarnych, smukłych



Kaizer Wilhelma II

kominach. Ładuje on węgiel ze stojącego przy burcie parowca. Na rufie pasażera powiewa biało-czarna wojenna niemiecka bandera. U burty sterczą

długie lufy 105 milimetrowych dział. Obok uwijających się jak w ukropie przy przeładunku ludzi sterczą nieruchome sylwetki obserwatorów, przeszukujących lornetkami horyzont. S/s Kaiser Wilhelm der Grosse przestał już być statkiem pasażerskim. Jest teraz zwykłym okrętem korsarskim, krążownikiem pomocniczym, który zdążył już posłać na dno trzy alianckie statki.

Nagle meldunek z górnego pokładu: „Okręt na widnokręgu czterdzieści stopni z lewej burty, zbliża się szybko”. Statek stojący obok Kaisera przerywa natychmiast pracę, rzuca cumy i odpływa. Na pomoście niemieckiego krążownika pomocniczego pojawia się dowódca – komandor Reymann. Rozdzwoniły się dzwonki alarmu bojowego. Do dział stanęły obsługi. Rozpoczęła się wymiana ognia. Brytyjski krążownik Highflyer został rozpoznany. Na mostku zadzwonił telefon z bocianiego gniazda: „Sygnał na przeciwniku wzywa do natychmiastowego poddania się



Transatlantyk Deutschland

i opuszczenia bandery; daje trzy minuty czasu". Odpowiedzią Kaizera jest salwa z jego 105-milimetrówek.

Rozpoczyna się zacięły pojedynek artyleryjski. Wkrótce działa brytyjskiego krążownika Highflyer biorą górę. Działa niemieckiego okrętu milkną, na statku wybuchają pożary.

Komandor Reymann daje rozkaz opuszczenia okrętu. Niemieccy marynarze opuszczają pokład i kierują się łodziami ratunkowymi do niezbyt odległego hiszpańskiego brzegu. Ostatnia grupa załogi zakłada ładunki wybuchowe i otwiera denne zawory. S/s Kaiser Wilhelm der Grosse kładzie się powoli na prawą burtę i zanurza w falach morskich. Woda jest w tym miejscu płytka tak, że przy odpływie cała lewa burta wystaje z wody.

Dowódca HMS Highflyer otwiera rocznik floty, odnajduje pozycję Kaiser Wilhelm der Grosse 14 349 BRT krążownik pomocniczy – z satysfakcją przekreśla ją czerwonym ołówkiem. Kariera zdobywcy Błękitnej Wstęgi sprzed 17 lat zakończyła się. Pięć mie-

sięcy później, 10 kwietnia 1915 roku kończy żywot również drugi niemiecki zdobywca Atlantyku Kronprinz Wilhelm, mocno uzbrojony i też zamieniony na krążownik pomocniczy.

Grasował on po morzach nieco dłużej. W ciągu dziewięciu miesięcy polowań zatopił on 56 000 BRT alianckiego tonażu. Wreszcie brak paliwa zmusił go do zawinięcia do neutralnego jeszcze wówczas amerykańskiego portu Newport News, gdzie przez władze portowe został internowany. Po przystąpieniu Stanów Zjednoczonych do I wojny światowej statek został skonfiskowany i przejęty przez marynarkę USA, która zmieniła mu nazwę na Von Steuben, pod tą nazwą statek dożył swego końca.

Jednym z wielkiej trójki niemieckich zdobywców Błękitnej Wstęgi Atlantyku, który dotrwał do końca pod własną banderą, był Deutschland. Jeszcze przed wybuchem I wojny światowej zmienił nazwę na Victoria Luise na cześć małżonki cesarza. Po klęsce Niemiec, unieruchomiony i zaniedbany, pozostał jednak w niemieckich rękach.

Został częściowo przebudowany, zdjęto mu dwa przednie kominy. Zmieniono mu kolejny raz nazwę na Hansa, wegetował jeszcze jakiś czas, aż w 1925 roku został wycofany z eksploatacji. Do huty jako złom powędrował jednak dopiero w 1939 roku.

Tym niemniej przez okrągłe 10 lat Błękitna Wstęga Atlantyku należała do bandery niemieckiej, aż do czasów legendarnych kolosów Mauretania i Lusitania.

Na statku Kronprinz Wilhelm pełnił funkcję oficera wachtowego kpt. ż.w. Tadeusz Bonifacy Ziółkowski – późniejszy komendant polskiego statku szkolnego Lwów i komandor pilotów portu Wolnego Miasta Gdańsk.

Notabene, więcej szczegółów na temat zaokrętowania Tadeusza Ziółkowskiego na statku Kronprinz Wilhelm można znaleźć w książce pt. „Morzu oddany – Polsce wierny” autorstwa Danuty i Mieczysława Dancewiczów. Książka jest udokumentowaną biografią kapitana Ziółkowskiego.

Zebrał i opracował: **Wiktor Czapp**

MUZYCZNE POCZTÓWKI

Muzyczne pocztówki to nowy, nietuzinkowy projekt Chóru Akademii Morskiej w Szczecinie. To seria urodzinowych upominków od chóru dla jego sympatyków.



zdjęcia: Ewa Stojek

W pandemicznych czasach, gdy świat stanął na głowie, nikogo nie powinien dziwić fakt, że to właśnie jubilei dzieli się podarunkami, zamiast je przyjmować. Szczególnie jeśli rzecz dotyczy „chóru innego niż wszystkie”, który świętuje w tym roku pełnoletność i nieustannie zaskakuje swoją pomysłowością.

Dzisiejszy Chór Akademii Morskiej niewiele ma wspólnego z zespołem sprzed 18 lat, chociaż w jego szeregach wciąż stają osoby pamiętające pierwsze próby. Skład chóru rozrósł się jednak kilkukrotnie, poziom wykonawczy podniósł się i rozszalał zespół na całym świecie, zmieniła się nawet nazwa uczelni – pierwsze próby odbywały

się bowiem jeszcze w murach Wyższej Szkoły Morskiej. Chór prowadzi jednak wciąż jego założycielka – dr hab. Sylwia Fabiańczyk-Makuch, która w czasie pandemii i braku możliwości prowadzenia działalności koncertowej ze zdwojoną siłą walczy o to, by zespół wciąż był aktywny i widoczny. By o nim nie zapomniano. Stąd koncepcja urodzinowych pocztówek.

18 muzycznych pocztówek na 18. urodziny – taki jest cel. Dotychczas ukazały się 4, a mamy już prawie połowę roku, łatwo więc obliczyć, że drugie półrocze obfitować będzie w dużą ilość niespodzianek od zespołu. Charakter pocztówek będzie się zmieniał. Te, które chór opublikował do tej pory, miały

formę krótkich filmików przedstawiających różne aspekty chóralnej pracy – mamy tam m.in. fragment próby, kadry ze studia nagraniowego czy „making of” z pracy nad teledyskiem. Ich celem było maksymalne zbliżenie się do słuchaczy na przekór wszechobecnym dystansom społecznym. W planach na kolejne odsłony pocztówkowego projektu są też jednak pełnowymiarowe teledyski i najważniejsze: jubileuszowy koncert sakralny, który odbędzie się w czerwcu.

W repertuarze koncertu znajdą się utwory z kanonu literatury sakralnej, wykonywane przez Chór Akademii Morskiej w Szczecinie na przełomie osiemnastu lat istnienia zespołu. Będą



wśród nich utwory konkursowe, które zapewniły chórowi zwycięstwo na licznych, międzynarodowych festiwalach, a także dzieła skomponowane z dedykacją i na wyłączność zespołu. Koncert wybrzmi w sobotę 19 czerwca w bazylice pw. św. Jana Chrzciciela przy ul. Bogurodzicy w Szczecinie o godz. 19:30. Dla chóru będzie to pierwszy, długo wyczekiwany, występ na żywo w tym roku. Pierwszy, ale nie jedyny! Dzień później w kolegiacie stargardzkiej chór wykona słynne Requiem d-moll W. A. Mozarta, w lipcu wystąpi podczas finału regat The Tall Ships Races, a 30 sierpnia w Filharmonii im. Mieczysława Karłowicza w Szczecinie odbędzie się kolejna odsłona cieszącego się olbrzymim zainteresowaniem pro-

jektu „Wspólne brzmienia”, w ramach którego Chór AMS rokrocznie staje na scenie z zaproszonymi artystami, by połączyć muzykę chóralną z różnymi gatunkami muzyki. Tegoroczna edycja projektu będzie mieć charakter industrialny, a tajemnica o tym, z kim w tym roku chór zamierza współbrzmieć, zostanie zdradzona już wkrótce. Zespół ma nadzieję, że sezon koncertowy trwał będzie długo, a obostrzenia pandemiczne pozwolą zgromadzić podczas tych wydarzeń jak największą publiczność.

– Chcemy dzielić się ze słuchaczami muzycznymi emocjami i wspólnie świętować osiemnaste urodziny! – mówią spragnieni występów na scenie chórzysci.

Urodzinowe pocztówki, publikowane przez Chór Akademii Morskiej, obejrzeć można na stronie internetowej zespołu oraz na chóralnym profilu Facebook i kanale Youtube. Będzie ich dużo więcej, warto więc na bieżąco śledzić poczynania chóru, by żadnej okazji nie przegapić! Zespół pod dyrekcją dr hab. Sylwii Fabiańczyk-Makuch osiągnął bowiem pełnoletność, ale wcale się nie starzeje! W młodych głowach pomysły się nie kończą, a każdy kolejny zdaje się być lepszym od poprzedniego. Dajmy się więc ponieść tej muzycznej fali i przyjmijmy wszystkie podarunki, które przygotował na ten rok nasz osiemnastoletni chór. Wysoka jakość gwarantowana!

Agnieszka Sztandera



E-SPORTOWE ZMAGANIA W AKADEMII MORSKIEJ W SZCZECINIE

W związku z powstaniem nowej sekcji w Klubie Uczelnianym AZS w dniach 29–30.04.2021 roku po raz pierwszy w historii Akademii Morskiej w Szczecinie został rozegrany turniej League of Legends w formule rywalizacji 2 vs 2, gdzie miejscem walki był Howling Abyss.

To były dni pełne emocji e-sportowych!

W turnieju wzięli udział nie tylko studenci Akademii Morskiej w Szczecinie, ale również miłośnicy LOL-a innych uczelni i szkół średnich z całej Polski.

W I edycji turnieju League of Legends najlepsi okazali się „szybciorzy” z Akademii Morskiej w Szczecinie:

Cezary Łambucki II logistyka



Kacper Koterba II logistyka
na drugim miejscu uplasowali się:
Eryk Rosiński
Jakub Sobolewski
natomiast trzecie miejsce zdobyli:
Maciej Kubalewski
Maciej Stawiński

Organizatorzy wydarzenia: Artur Lipecki / Bartosz Muczyński

Fundatorzy nagród:

JM Rektor dr hab. inż. kpt. ż.w. Wojciech Ślęczka prof. AMS, Dział Promocji AMS oraz Zarząd KU AZS AMS.

NM

NASI WIOŚLARZE WRÓCILI Z MEDALAMI

W dniach 6–7 maja 2021 r. w Centrum Sportu i Rekreacji Uniwersytetu Warszawskiego odbyły się Akademickie Mistrzostwa Polski w Ergometrze Wioślarskim. I tym razem nasi wioślarze stanęli na wysokości zadania:

II miejsce – Jakub Wilk w klasyfikacji indywidualnej w typie uczelnie społeczno-przyrodnicze w wadze normalnej;

III miejsce – Żaneta Klaudia Rauhut w klasyfikacji indywidualnej w typie uczelnie społeczno-przyrodnicze w wadze lekkiej.

W klasyfikacji drużynowej kobiet w typie uczelnie społeczno-przyrodnicze Akademia Morska w Szczecinie zajęła II miejsce.

Gratulacje!

NM



MEDAL NA AMP W WIOŚLARSTWIE

W dniu 15 maja 2021 r. w Bydgoszczy odbyły się Akademickie Mistrzostwa Polski w Wioślarstwie. Zmagania zakończyły się dużym sukcesem studentów naszej uczelni.

Aleksander Florczak i Jakub Byczek popłynęli w finale A i zdobyli srebrny medal w dwójce wioślarskiej z wynikiem 03:18,19. Ogromne gratulacje!

Pozostałe wyniki naszych wioślarzy w rywalizacji jedynek wioślarskich:

Jakub Byczek – 5 m-ce w finale A (5 miejsce w Polsce)

Michał Sobanda – 3 m-ce w finale B

Oleksandr Ivanow – 1 m-ce w finale D

Radosław Nogaj – 4 m-ce w finale D

Wszystkim zawodnikom reprezentującym naszą Akademię Morską serdecznie gratulujemy!

Norbert Marchewka



PROF. DR HAB. **YURII A. KRAVTSOV**

UR. 21 MARCA 1937 R. W MOSKWIE, ZM. 26 KWIETNIA 2021 R. W SZCZECINIE



W 1960 r. ukończył Moskiewski Instytut Energetyczny, Wydział Radiofizyki. Pierwsze lata jego pracy naukowej dotyczyły nieliniowej dynamiki i parametrycznych drgań. Rezultatem tych badań była książka poświęcona badaniom parametrycznych generatorów (wydana wspólnie z V.A. Rylovym i A.E. Kapłanem, 1966).

Drugą dziedziną Jego zainteresowań była ogólna teoria fal, łącznie z teorią rozchodzenia się fal w ośrodkach niejednorodnych. Kravtsov znacznie poszerzył metodę optyki geometrycznej na dyspersyjne ośrodki ogólnego typu, kaustyczne pola (metoda Kravtsova–Ludviga), zespolone promienie, słabo anizotropowe ośrodki (metoda Kravtsova–Buddena).

Jego książka we współautorstwie z Yu.I. Orlovym na temat geometrycznej optyki ośrodków niejednorodnych została wydana w 3 językach: rosyjskim (1980), angielskim (1990) i polskim (1993).

Badania fluktuacji fal w ośrodkach stochastycznych to trzeci kierunek zainteresowań Yu.A. Kravtsova, dotyczący rozbieżności laserowego i radarowego promieniowania w turbulentnej atmosferze i jonosferze, który znalazł odzwierciedlenie m.in. w książce „Rozbieżność radiosygnaliów w atmosferze Ziemi” (współautorzy Z.I. Feizulin i A.G. Vinogradov, 1983).

Duże praktyczne zastosowanie ma odkrycie nowego fizycznego zjawiska: wzmocnione wsteczne rozpraszanie fal w ośrodkach turbulentnych, odkryte przez Kravtsova w 1988 r. Zjawisko to występuje dla dowolnej postaci fal: w optyce, akustyce i radiolokacji. Badania te zostały rozpoczęte podczas pracy w Radiotechnicznym Instytucie Rosyjskiej Akademii Nauk (1960–1972) i kontynuowane w Moskiewskim Uniwersytecie Pedagogicznym (1973–1979).

Czwarty kierunek badań – podwodna i nieliniowa akustyka – był prowadzony w latach 1980–1992, kiedy był kierownikiem laboratorium akustycznego w Instytucie Fizyki Ogólnej Rosyjskiej Akademii Nauk. (Dyrektorem instytutu był w tym czasie laureat Nagrody Nobla A.M. Prokhorow.) Najciekawsze wyniki Kravtsov osiągnął w dziedzinie dyfrakcji dźwięku w ciałach zanurzonych w oceanicznym falowodzie i w teorii dyslokacji frontu falowego.

Problemy badań procesów chaotycznych są piątym kierunkiem Jego badań. Rozwinął On koncepcję cząstkowej przewidywalności i zaproponował nowe komputerowe algorytmy do rozwiązywania odwrotnych problemów dynamiki chaotycznej. Główne wyniki były przedstawione w dwóch monografiach.

Kolejnym kierunkiem badań profesora jest teledetekcja. Najbardziej znane wyniki Jego badań dotyczą mikrofalowej emisji oceanu.

Razem z V.S. Etkinem odkryli nowy fizyczny efekt: rezonansową ciepłą mikrofalową emisję (mechanizm Etkina–Kravtsova), która znacznie zwiększa skuteczną temperaturę promieniowania mikrofalowego.

Jest laureatem Państwowej Nagrody Rosji w 1990 r. Ma On honorowy tytuł profesora Fundacji Szorosza (1996–2001). Został nagrodzony Medalem Ciołkowskiego (1998), a w 2001 r. otrzymał prestiżową Nagrodę A. Humboldta (Niemcy).

Od września 2001 został profesorem Akademii Morskiej w Szczecinie.

W roku 2009 otrzymał nagrodę Zachodniopomorskie Noble w dziedzinie nauk o morzu za badania oceanu z kosmosu i radarowe badania morza. Odkrył m.in. zjawisko wzmocnionego wstecznego rozpraszania radiofal, stworzył metodę wyznaczania szybkości wiatru nad morzem za pomocą mikrofalowych satelitarnych radiometrów. Jego badania w tym zakresie owocowały szeregiem publikacji zauważonych i docenionych nie tylko przez członków kapituły. Jest autorem i współautorem 16 książek i ponad 350 publikacji naukowych.

Jego działalność naukowa-badawcza, zdolności organizacyjne oraz ugruntowane i szerokie kontakty z polskimi i zagranicznymi placówkami naukowymi spowodowały, że od 2006 roku Akademia Morska została członkiem EUROATOMU, a profesor został wybrany na członka Rady Asocjacji EUROATOM – IFPiLM. Współpraca z EUROATOM-em dotyczy opracowania mikrofalowych metod diagnostyki gorącej plazmy w ramach międzynarodowego projektu ITER, który przewiduje budowę termojądrowego reaktora – tokamaku na południu Francji. Asocjacja EUROATOM działa w Polsce od 1 stycznia 2005 roku, utworzona na mocy porozumień, jakie Instytut Fizyki Plazmy i Laserowej Mikrosyntezy w Warszawie zawarł ze Wspólnotą EURATOM reprezentowaną przez Komisję Europejską. Fakt, że Akademia Morska w Szczecinie uczestniczy w tym programie obok największych krajowych ośrodków badawczych, jest niekwestionowaną zasługą prof. Kravtsova, który był zatrudniony w naszej uczelni.

Profesor Kravtsov, będąc zafascynowany naszym krajem i środowiskiem, wystąpił o nadanie polskiego obywatelstwa i uzyskał je w 2008 roku. Profesor podkreślał wielokrotnie przy różnych okazjach, w tym także w swoim przemówieniu na uroczystości wręczenia nagrody Zachodniopomorskie Noble w Operze na Zamku, że ma ogromną satysfakcję ze swojej pracy w Akademii Morskiej, gdzie znalazł wielu przyjaciół.



Eugeniusz Andrzej Daszkowski

Urodził się 4 lutego 1930 r. w Wyszku nad Bugiem jako syn Jana i Antoniny z Nasierowskich. Szkołę powszechną ukończył w 1944 r. i kontynuował naukę w I klasie gimnazjum na tajnych kompletach.

Po wyzwoleniu zdał małą maturę w wyszkowskim gimnazjum. Następnie ukończył kurs pracy morskiej Państwowego Centrum Wychowania Morskiego w Łebie z celującym wynikiem, po którym podjął naukę w Państwowej Szkole Morskiej w Szczecinie. Egzamin maturalny złożył 16 czerwca 1950 r. i otrzymał świadectwo dojrzałości. Za przynależność do Szarych Szeregów nie uzyskał jednak zgody na odbycie praktyki na Darze Pomorza i przystąpienie do egzaminu dyplomowego. Po ukończeniu rocznego Kursu Techniczno-Pedagogicznego z nakazu pracy pracował w Zasadniczej Szkole Metalowej w Barlinku. Następnie podjął studia na Wydziale Transportu Politechniki Szczecińskiej (1952–1956).

Na początku 1957 r. ministerialna Komisja Weryfikacyjna Marynarzy i Rybaków Dalekomorskich wydała orzeczenie, że nie istnieją przeszkody w zatrudnieniu go na statkach PMH i rybołówstwa dalekomorskiego, dlatego podjął pracę na statku m/s Satu armatora fińskiego. Przez dwa lata (1957–1958) był

KPT. Ż.W. EUGENIUSZ DASZKOWSKI

UR. 4 LUTEGO 1930 R. W WYSZKOWIE, ZM. 27 MARCA 2021 R. W SZCZECINIE

KAPITAŃSKIE OSTATNIE POŻEGNANIE



s/s Kopalnia Zabrze

NIE WYBRAŁEŚ DOBRĘ CZASU NA ODEJŚCIE...

Czas pandemii, obowiązujące obostrzenia: zakazy i nakazy zmusiły znaczną część Twoich przyjaciół i czytelników, uczestników słynnych wodowań Twoich książek, do pozostania w domu, a przecież w normalnych warunkach tłumnie by Cię żegnano. Byłeś niezwykle osobą. Dla środowiska kombatanckiego z racji działalności Twojej w Szarych Szeregach w okresie II wojny światowej byłeś kombatantem. W jednej ze swoich książek upamiętniłeś dramatyzm okrutnych lat II wojny światowej w swoim rodzinnym mieście Wyszku. Byłeś też bardzo aktywnym członkiem tego środowiska, między innymi byłeś filarem Zarządu Koła Kombatanckiej przy Polskiej Żegludzie Morskiej. Stąd miejsce Twojego spoczynku na Kwaterze Kombatanckiej. Nade wszystko byłeś kapitanem żeglugi wielkiej i wysokiej klasy dowódcą statków Polskiej Żegludki Morskiej, a także statków noszących obce bandery. Zostawiłeś po sobie niezwykle spuściznę, a są to książki, które pisałeś do ostatnich chwil swego życia. Uratowałeś w nich od zapomnienia życie polskich marynarzy w tle ówczesnych stosunków społecznych, jakże często bardzo krzywdzących człowieka. To głównie dla tej Twojej działalności marynistycznej jesteśmy tutaj, bo chcemy Ci podziękować za umożliwienie powrotu do naszych przeżyć z okresu niezbyt łatwego, a czasem dramatycznego.

I to również daje Ci prawo do zaszczytnego miejsca w Alei Zasłużonych Kombatanckich, w sąsiedztwie z byłym Naczelnym Dyrektorem PŻM Ryszardem Kargerem.

Byłeś marynarzem z krwi kości. Na morze wracałeś przez całe swoje życie, nawet na emeryturze. Przecież znaczną część swoich książek wodowałeś w tym właśnie okresie swojego życia. W jednej z nich napisałeś:

„Młodość nie uznaje argumentów, jest jak żywioł, czuje się nieomylna, wszechwładząca. Szybko, o dużo za szybko mija. I nam – marynarzom – pozostaje mimo wszystko morze. Dom jest tylko przystanią. Tęsknimy za nim, za rodziną, żonami. A jednak zawsze wracamy z domu na morze. Nie rodzimy się marynarzami, stajemy się nimi z godziny na godzinę, z dnia na dzień, z miesiąca na miesiąc i z roku na rok. Ja na morze nie mogę narzekać, powiedzieć złego słowa. Dało mi w życiu wszystko i dlatego boję się lądu”.

Dla nas marynarzy, nic ująć, nic dodać. A jednak w swojej, osobistej dedykacji, mimo że bałeś się lądu, odniosę się do niego słowami naszego poety Konstantego Ildefonsa Gałczyńskiego: *A Ty, Panie, ...na Wyspy Szczęśliwe go zabierz...*

Niechaj Wyspy Szczęśliwe Ci służą. Odpoczywaj w pokoju!

W imieniu Zachodniopomorskiego Zarządu Wojewódzkiego Związku Kombatanckich Rzeczypospolitej Polskiej i Byłych Więźniów Politycznych

kpt. ż.w. Marian Cebrat

zatrudniony w Urzędzie Morskim na stanowisku inspektora taboru pływającego, a następnie na statkach Polskiej Żeglugi Morskiej (1958–1964): Kopalnia Zabrze; Chochlik; Toruń, pływając na nich od marynarza do I oficera. Od 1969 jako kapitan dowodził jednostkami: Orla; Narwik; Kutno II; Chrzanów. W latach 1964–1965 był zastępcą dyrektora PSRM, a w latach 1972–1978 przez dwie kadencje rektorem Wyższej Szkoły Morskiej. Za jego rządów pozyskano 2 statki szkolne: Kapitan Ledóchowski i Rybak Morski. Wybudowano też 2 DS Pasat i Korab.

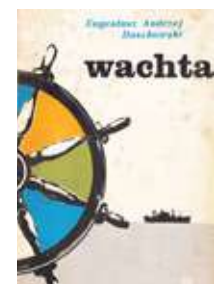
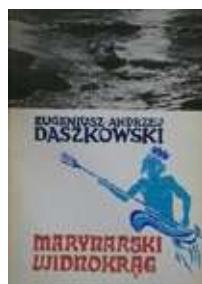
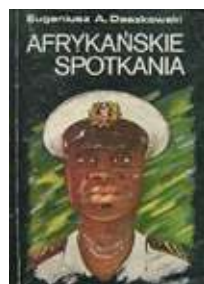
Jest autorem publikacji naukowych z zakresu transportu morskiego, 2 podręczników o zagadnieniach prawnych zanieczyszczania morza przez statki, artykułów z zakresu organizacji floty i szkolnictwa morskiego. Jest uznanym pisarzem marynistą. Debiutował opowiadaniem *Ostatni papieros* w *Głosie Szczecińskim* (1958) i pierwszą powieścią *Wachta* (1972). Napisał ok. 600 opowiadań, głównie marynistycznych, które zamieszczał w czasopismach jak *Morze*; *Tygodnik Morski*; *Panorama Śląska*; *Spojrzenia*; *Polityka*; *Dziennik Zachodni*, oraz 27 książek. Ostatnią jest *Miłość na statku* (2020). Jest laureatem wielu nagród literackich i fachowych, uhonorowany wielokrotnie państwowymi, resortowymi i regionalnymi odznaczeniami: Krzyż Kawalerski i Oficerski Odrodzenia Polski; Srebrny Krzyż Zasługi; Krzyż Partyzancki; Krzyż Walki o Niepodległość; Krzyż Niezlomnych; Medal za zasługi dla Marynarki Wojennej. Został też Honorowym Obywatel Wyszkowa.

Za książkę *Szkoła Wilków Morskich* (1997) otrzymał pierwszą nagrodę Szczecińskiego Towarzystwa Kultury.

TJ



s/s „Kapitan Ledóchowski”



SWOIM ODEJŚCIEM ZOSTAWIŁEŚ, GIENIU, GŁĘBOKIE BLIZNY...

Cisza była w kaplicy, przerywana jeno płaczem kobiet.

Książd wszedł na ambonę, uderzył w werbel, złamał paleczki i krzyknął:

– Panie kapitanie Daszkowski! Szczecin płacze za Tobą, a Ty się nie zrywasz!?! Do uczelni nie przychodzisz?! Na statek nie okrętujesz!?! – pytamy parafrazując Sienkiewicza.

Swoim odejściem zostawiłeś, Przyjacielu, głębokie blizny w sercach ludzkich. W sercach rodziny, przyjaciół – tych, których wykształciłeś i tych, którzy z Tobą pływali, a także ogromnej rzeszy czytelników. Całe swoje życie poświęciłeś młodzięcej pasji, marząc o dalekich morzach już w rodzinnym Wyszkowie jako chłopiec podczas beztrudnego dzieciństwa w latach 1930–1939. Nawałnica wojenna i nauka w ukryciu zakłóciły Twoje szczęśliwe lata, a działalność w Szarych Szeregach podkreśliły Twój młodzięczy patriotyzm. Po wojnie realizowałeś spełnienie marzeń i była pierwsza przygoda morska – Szkoła Jungów, a później legendarna Państwowa Szkoła Morska w Szczecinie przy alei Piastów. Miałeś wspaniałe wzorce kapitanów: Konstantego Maciejewicza, Antoniego Ledóchowskiego czy Józefa Giertowskiego, których sylwetki utrwaliłeś tak barwnie w książce *Szkoła Wilków Morskich*. Odebranie prawa pływania i przynależność do Szarych Szeregów skutkowało podjęciem pracy na lądzie, a po zmianach władzy odbyłeś pierwszy rejs jako marynarz na „Satu”. A później studia na Politechnice Szczecińskiej. Dalsze Twoje losy i praca na statkach pod dowództwem generacji romantyków pozwoliła Ci przejść wszystkie szczeble morskiej kariery od marynarza do kapitana. Od 1969 roku objąłeś godność rektora szczecińskiej Alma Mater Mariniensis i pełniłeś ją przez dwie kadencje. Równoległe rozwijałeś działalność literacką na wielką skalę, która zaowocowała trzydziestoma tytułami. Ówczesny prezes Związku Literatów Polskich, pisarz i eseista, Piotr Kuncewicz, poznawszy Twoje dzieła od ważnej marynarskiej epepe *Wachta*, wyraził się, że ozdabiasz sobą piękny Szczecin. Teraz zacząłeś już wieczną wachtę i bardzo nam Ciebie brak. Ale starożytni, ceniący literaturę i sztukę pięknej wymowy przyrównywali śmierć pisarza do upuszczonej Orfeusza liry, którą literat w tamtym, lepszym świecie podniesie i nadal będzie nas zachwycał i wzruszał.

Śpij nam, Gieniu, niech Ci się przysnią w szczecińskiej ziemi Łądy Dalekie!

kpt. ż.w. Józef Gawłowicz

ODESZLI NA WIECZNĄ WACHTĘ, NA ZAWSZE POZOSTANĄ W NASZEJ PAMIĘCI

PROF. DR INŻ. KMDR
MIECZYŚLAW WIERZEJSKI

URODZONY 23 WRZEŚNIA 1926 R. W BIAŁEJ PODLASKIEJ,
ZMARŁ 23 MARCA 2021 R. W GDYNI



Lata 1940–1944 spędził z rodzicami w Warszawie, gdzie uczył się w różnych szkołach i tzw. kompletach. Świadectwo dojrzałości uzyskał w 1945 r., zdając egzamin w Sopocie przed Państwową Komisją Weryfikacyjno-Kwalifikacyjną i rozpoczął studia na Wydziale Elektrycznym Politechniki Gdańskiej.

Ukończył je w 1952 roku, uzyskując dyplom mgr. inż. elektryka. Jeszcze przed ukończeniem studiów został asystentem w katedrze maszyn elektrycznych oraz podjął pracę w biurze projektów Energoprojekt. W końcu 1950 r. został powołany do służby wojskowej i jako oficer odbywał ją do roku 1986. Przez cały okres pracy w wojsku zajmował się działalnością naukową, dydaktyczną i konstrukcyjną w Instytucie Wojsk Łączności, następnie w Wyższej Szkole Marynarki Wojennej. W latach 1986–1988 pracował w Wyższej Szkole Morskiej, a następnie do 1996 roku w gdańskim oddziale instytutu elektrotechniki.

Pracownikiem Akademii Morskiej w Szczecinie był w latach 1996–2007. Profesor Wydziału Mechanicznego, w latach 1998–2005 sprawował stanowisko dyrektora Instytutu Elektrotechniki i Automatyki Okrętowej. Autor wielu monografii, publikacji naukowych i dydaktycznych. Promotor i recenzent licznych prac naukowych.

**WIESŁAWA
CHUMENIUK**

URODZONA 6 MARCA 1960 R. W SZCZECINIE,
ZMARŁA 12 KWIETNIA 2021 R. W SZCZECINIE



Od października 2018 roku pracowała jako recepcjonistka na osiedlu akademickim w studenckim domu marynarza Pasat. Zawsze wesoła, uśmiechnięta pozytywnie nastawiona do życia. Niezwykle błyskotliwa i przebojowa, z wieloma planami na przyszłość, których niestety nie udało jej się zrealizować.

**ZBIGNIEW
KOZIAK**

URODZONY 10 MARCA 1971 R. W KOSZALINIE,
ZMARŁ 23 MARCA 2021 R. W SZCZECINIE



Od września 2013 roku pracował w Akademii Morskiej w Szczecinie na stanowisku samodzielnego referenta ds. zaopatrzenia. Wykazywał się dużym zaangażowaniem, był niezwykle sumienny i obowiązkowy. Zawsze pomocny, uśmiechnięty i pełen energii.

↓ NA MORZU ↓

↓ NA LĄDZIE ↓

ŻEGLUGA ŚRÓDLĄDOWA

NAWIGACJA

GEODEZJA I KARTOGRAFIA

GEOINFORMATYKA

OCEANOTECHNIKA

MECHATRONIKA

AUTOMATYKA I ROBOTYKA*

MECHANIKA I BUDOWA MASZYN

INŻYNIERIA PRZEMYSŁOWA
I MORSKIE ELEKTROWNIE WIATROWE

INŻYNIERIA EKSPLOATACJI

TELEINFORMATYKA

INFORMATYKA

ZARZĄDZANIE

LOGISTYKA

ZARZĄDZANIE I INŻ. PRODUKCJI

TRANSPORT

*Kierunek w trakcie procedury zatwierdzenia MEIN



AKADEMIA MORSKA W SZCZECINIE

**studiuj z nami
pracuj gdzie chcesz**

am.szczecin.pl

rekrutacja trwa

rekrutacja.am.szczecin.pl



HERVOR

VOLVO
DIESEL

KAYAKKI
HERVOR

KAYAKKI
HERVOR