

## Szanowni Czytelnicy

Gdy stary rok się kończy, zaczynamy rozpamiętywać, jaki był. Wypada więc poświęcić kilka słów na podsumowanie, a był to rok wielu zmian zarówno dla pracowników, jak i studentów Akademii Morskiej. Wszystkie ważniejsze wydarzenia staraliśmy się skrupulatnie na bieżąco odnotowywać na łamach Akademickich Aktualności Morskich – wybór nowych władz uczelni, najistotniejsze inwestycje i projekty, sukcesy studentów. W kwietniu 2016 r. gościliśmy Panią premier Beatę Szydło, ministra Marka Gróbarczyka i innych przedstawicieli rządu w Europejskim Centrum Szkolenia LNG Akademii Morskiej oraz statku szkolnym Nawigator XXI. Niewątpliwie był to rok dla wszystkich bardzo pracowity.

Pierwszego października zainaugurowaliśmy nowy rok akademicki. W szeregi studentów wstąpiły 823 osoby. Działalność rozpoczęła nowo powstała w strukturach Wydziału Nawigacyjnego Katedra Oceanotechniki i Budowy Okrętów. Jej praca ma poszerzyć ofertę naukowo-dydaktyczną. Z okazji 50-lecia pierwszych



absolwentów Państwowej Szkoły Morskiej w Szczecinie z rocznika 1966 odsłonięto „Kamień PSM”. Pamiątkowy głaz z okolicznościowym napisem ma przypominać, że w gmachu dzisiejszej Akademii Morskiej w latach 1963–1972 była siedziba Państwowej Szkoły Morskiej.

Słowa uznania należą się studentom, którzy odnoszą sukcesy w sporcie – ergometrycznym wioślarskim, pływaniu, regatach, a także żakom zaangażowanym w działalność studenckich kół naukowych. Życzyłbym sobie i Państwu, by ta zdolna młodzież była dla wszystkich wzorem i inspiracją.

Z okazji zbliżających się świąt Bożego Narodzenia, przepelnionych nadzieją i magią wigilijnej nocy, wraz z całą Redakcją Akademickich Aktualności Morskich kieruję do Państwa płynące z serca życzenia radosnych, spokojnych świąt oraz wszelkiej pomyślności w nadchodzącym Nowym Roku.

**Redaktor Naczelny**  
**prof. dr hab. inż. Bernard Wiśniewski**

## W numerze

Inauguracja Roku Akademickiego 2016–2017 w Akademii Morskiej w Szczecinie .....	2
Upamiętnienie Państwowej Szkoły Morskiej .....	6
W gronie habilitowanych .....	7
Jubileusz SeaPoint .....	8
Ekologia w żegludze .....	9
Mam duszę humanisty – rozmowa Teresy Jasiunas z Dziekanem WIET Stanisławem Iwanem .....	10
Próba bicia Rekordu Guinnessa na pokładzie Nawigatora XXI.....	12
Za mundurem... chłopcy sznurem .....	13
INTERGEO Hamburg 2016 .....	14
Mississippi i Nowy Orlean .....	16
Wizualizacja kartograficzna w nauce i praktyce .....	18
Zeszyty Naukowe w nowych bazach czasopism .....	19
Koło „METIRI” w Siemczyńskim pałacu .....	20
WIET dla najmłodszych .....	22
W Dniu Wszystkich Świętych przy pomniku poświęconym „Tym, którzy nie powrócili z morza” .....	23
Tajemnice świętecznego drzewka .....	24
Kanał Koryncki .....	25

## MISSISSIPPI I NOWY ORLEAN s. 16



Załogi dawnych żaglowców .....	26
Akademickie Mistrzostwa Województwa Zachodniopomorskiego w szachach 2016/2017 .....	29
Pływołajki 2016 .....	30
Rowing crew – mistrzostwa Akademii Morskiej .....	31
Regaty z okazji Święta Niepodległości .....	32

## Akademickie Aktualności Morskie

Magazyn Informacyjny Akademii Morskiej ISSN 1508-7786

**Adres redakcji:**  
Akademia Morska  
ul. Starzyńskiego 8, 70-506 Szczecin  
tel. 91/48 09 645  
e-mail: bw@am.szczecin.pl  
b.tatko@am.szczecin.pl  
www.aam.am.szczecin.pl

**Druk:**  
Kampol Sp. z o.o.  
71-417 Szczecin, ul. Felczaka 17

**Zespół redakcyjny:**  
Bernard Wiśniewski – Redaktor Naczelny  
Barbara Tatko  
Teresa Jasiunas  
Paulina Mańkowska  
Adriana Nowakowska

**Opracowanie graficzne, skład:**  
Tomasz Kwiatkowski

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

Nakład: 350 egz.

## Nasza okładka:



Kamień PSM  
fot. T. Kwiatkowski

# INAUGURACJA ROKU AKADEMICKIEGO 2016



Tradycyjnie już uroczystości rozpoczęły się 30 września na cmentarzu, przy pomniku poświęconym „Tym, którzy nie powrócili z morza”. Wokół pomnika studenci z płonącymi pochodniami utworzyli szpaler. Dokładnie o godzinie 18:00 rozległ się głos dzwonu okrętowego, na którym „wybito szklanki”. Wprowadzono sztandar Akademii i kompanię reprezentacyjną.

Orkiestra 8 Flotyli Marynarki Wojennej ze Świnoujścia uświetniła uroczystości. Przy dźwiękach hymnu narodowego podniesiono na maszcie banderę Polskiej Marynarki Handlowej.

Prowadzący odczytał apel pamięci, wymieniając wykładowców i absolwentów Szkoły Morskiej, którzy oddali swoje młode życie w obronie naszych morskich granic w czasie II wojny światowej. Wymienił też nazwiska tych, którzy z naszego grona odeszli, pełniąc codzienne obowiązki, i nie powrócili do swoich bliskich.

Uroczystości odbyły się w obecności studentów Akademii Morskiej. Były władze uczelni z nowo wybranym rektorem dr. hab. inż. kpt. ż.w. Wojciechem Ślęczką oraz wiceministrem gospodarki morskiej i żeglugi śródlądowej Pawłem Brzezickim.

Na zakończenie na płycie pomnika delegacje Akademii Morskiej, przedsiębiorstw morskich oraz związków zawodowych i organizacji branżowych złożyły kwiaty i zapaliły znicze. Orkiestra zagrała popularną melodię „Morze, nasze morze”, po czym wyprowadzono sztandar w asyście kompanii reprezentacyjnej.

Uroczystości inauguracyjne przy pomniku dla nowo przyjętych studentów mają dwa ważne aspekty:

- Pierwszy to oddanie hołdu tym ludziom morza, którym okrutny los nie pozwolił dopłynąć do portu przeznaczenia. Niezależnie od miejsca tragedii, ob-

## Rok akademicki w liczbach

Spółeczność studencka Akademii Morskiej w Szczecinie liczy **3800** osób. Na I rok zostało przyjętych **74** obcokrajowców, głównie Ukraińców, Rosjan i Białorusinów. Najbardziej egzotycznym kierunkiem, z jakiego przyjechał do nas przyszły nawigator, jest Republika Konga. Na I rok studiów stacjonarnych zadeklarowały się łącznie **823** osoby, w tym **217** kobiet. Na poszczególnych wydziałach będzie studiować: na Wydziale Nawigacyjnym: **422** osoby, w tym **94** kobiety, na Wydziale Mechanicznym: **130** osób, **2** kobiety, na Wydziale Inżynierjno-Ekonomicznym Transportu: **271** osób, **121** kobiet. Nowością jest w tym roku, działająca od 1 września w strukturach Wydziału Nawigacyjnego, Katedra Oceanotechniki i Budowy Okrętów. Działalność katedry ma poszerzyć ofertę naukowo-dydaktyczną Akademii Morskiej w Szczecinie i usystematyzować zagadnienia dotyczące projektowania i budowy okrętów oraz nowoczesnych rozwiązań dla branży morskiej.



# - 2017 w AKADEMII MORSKIEJ W SZCZECINIE



szaru morza czy oceanu, niezależnie od rodzaju statku czy zajmowanego stanowiska, w symbolicznym tym pomniku zawarliśmy nazwiska i naszą pamięć o tych, którzy wypełniając obowiązki służbowe, oddali swoje życie.

Oddajemy hołd ludziom, dla których żeglowanie i uprawianie morza było naturalną potrzebą.

- Drugi to uświadomienie młodym ludziom wybierającym zawód marynarza, że żywioł morza nie jest ani wrogi, ani przyjacielski, ale jest bezwzględny i wymaga od marynarza ciągłego napię-

cia jego uwagi, aby nie zostać przez niego pokonanym. Żywioł morza i oceanów nie pozwala się lekceważyć i nie ma tu znaczenia, czy dzieje się to na Bałtyku czy na Pacyfiku. Odkąd trwa żegluga i tak długo, jak będą pływały statki po morzach i oceanach, zdarzają się i będą się zdarzać katastrofy morskie. Doskonalsze techniczne statki, doskonalsze środki łączności oraz czujniejsze służby ratownicze mogą jedynie ograniczyć obfite żniwo, jakie zbierają morskie katastrofy.

W dniu następnym 1 października 2016 roku o godzinie 10:00, jeszcze przed

rozpoczęciem oficjalnych uroczystości, u podnóża Wałów Chrobrego zebrała się grupa absolwentów Państwowej Szkoły Morskiej z rocznika 1963–1966. Był rektor uczelni, wiceminister Paweł Brzezicki, byli wykładowcy tego rocznika. Nastąpiło oficjalne odsłonięcie kamienia upamiętniającego obecność w tym budynku Państwowej Szkoły Morskiej, co zresztą na kamieniu wyryte jest złotymi zgłoskami: „W tym gmachu w latach 1963–1972 mieściła się Państwowa Szkoła Morska”.

Pomysłodawcą i realizatorem pomnika jest absolwent tego rocznika kpt. ż.w.







Włodzimierz Grycner, a fundatorami byli absolwenci PSM. Akt erekcyjny w metalowej tubie został umieszczony pod kamieniem.

O godzinie 11:00 rozpoczęły się uroczystości inauguracyjne. Ustawiono pododdziały studentów pierwszego rocznika. Orkiestra wprowadziła sztandar i kompanię reprezentacyjną uczelni. Prowadzący ceremoniał złożył raport JM Rektorowi, który wraz z ministrem resortu Markiem Gróbarczykiem dokonał przeglądu pododdziałów i przywitał studentów nowo przyjętych do Akademii Morskiej w Szczecinie. Przy dźwiękach hymnu narodowego podniesiono na maszcie polską flagę państwową. Nowo wybrany rektor dr hab. inż. kpt. ż.w. Wojciech Ślaczka po przywitaniu przybyłych gości i władz bratnich uczelni, zwracając się do studentów, podkreślił: „Przed wami wielka szansa – możliwości zdobycia pięknego, ale też trudnego zawodu. Sukces w życiu zawo-

dowym wymagać jednak będzie dużego wysiłku, pracy, poświęcenia, ale i zapału”.

Kolejnym punktem programu była immatrykulacja nowo przyjętych studentów oraz złożenie ślubowania na sztandar uczelni delegowanych z każdego pododdziału – studentki i studenta. Po ślubowaniu orkiestra zagrała „Gaudeamus igitur”.

Podczas tej uroczystości wystąpił minister Marek Gróbarczyk oraz Wojewoda Zachodniopomorski, którzy składając Akademii gratulacje, życzyli dalszych sukcesów dla dobra Polski Morskiej.

Z kolei tradycyjnie już podczas inauguracji roku akademickiego wręczono promocje doktorskie, odznaczenia państwowe i resortowe, medale za długoletnią służbę oraz inne nagrody.

Na zakończenie uroczystości odbyła się przy dźwiękach orkiestry defilada pododdziałów ze sztandarem Akademii i kompanią reprezentacyjną na czele. Pododdziały przemarszerowały przed try-

boną honorową, na której stały władze i senat uczelni oraz zaproszeni goście.

O godzinie 12:00 w gmachu uczelni mogli spotkać się rodzice nowo przyjętych studentów z dziekanami poszczególnych wydziałów. Udostępniono też do zwiedzania budynek Rektoratu oraz gabinety dydaktyczne. W sali Senatu Akademii zaś spotkali się zaproszeni goście z władzami uczelni. Chór Akademii Morskiej wykonał kilka tematycznych morskich pieśni. Należy też zaznaczyć, że nasz akademicki chór pod dyrekcją pani Sylwii Fabiańczyk-Makuch odnosi sukcesy w występach na terenie nie tylko naszego kraju, ale i zagranicą.

Zakończyły się uroczystości inauguracyjne, a zaczęła się ciężka i systematyczna nauka dla dobra Polski Morskiej.

**Wiktor Czapp**





## NAGRODZENI

Tradycyjnie, podczas uroczystości inauguracyjnych na Wałach Chrobrego zasłużonym pracownikom uczelni zostały wręczone odznaczenia państwowe i nagrody resortowe. Otrzymali je wyróżniający się w pracy na rzecz uczelni, nauki, badań i morza pracownicy.

### DYPLOMY DOKTORA

- Waldemar Kostrzewa – Wydział Mechaniczny AM w Szczecinie
- Łukasz Lemieszewski – Wydział Nawigacyjny AM w Szczecinie
- Kinga Łazuga – Wydział Nawigacyjny AM w Szczecinie

### DYPLOMY DOKTORA HABILITOWANEGO

- Katarzyna Żelazny – Wydział Nawigacyjny AM w Szczecinie
- Wojciech Ślącza – Wydział Nawigacyjny AM w Szczecinie

### MEDAL KOMISJI EDUKACJI NARODOWEJ

- dr Bohdan Bieg
- mgr Grzegorz Wilento

### MEDAL ZŁOTY ZA DŁUGOLETNIĄ SŁUŻBĘ

- Teresa Kubiak
- Jadwiga Podlecka

### MEDAL SREBRNY ZA DŁUGOLETNIĄ SŁUŻBĘ

- dr inż. Piotr Majzner
- mgr inż. Beata Guziejewicz-Fajdek
- mgr Magda Kosińska
- mgr Aneta Sobkowiak
- mgr Katarzyna Wilanowska

### MEDAL BRĄZOWY ZA DŁUGOLETNIĄ SŁUŻBĘ

- mgr Anna Marchewka
- mgr Karina Rabenda
- mgr Bożena Zwierzak

### ZASŁUŻONY PRACOWNIK MORZA

- mgr Elżbieta Edelman
- mgr inż. Grażyna Cegła
- mgr Ewa Ślufarska-Miączyńska
- mgr Katarzyna Zawadzka
- inż. Michał Maksymiec
- Dorota Curzydło

### NAGRODY MINISTRA GOSPODARKI MORSKIEJ I ŻEGLUGI ŚRÓDLĄDOWEJ DLA NAJLEPSZEGO NAWIGATORA, MECHANIKA OKRĘTOWEGO I ELEKTROAUTOMATYKA OKRĘTOWEGO:

- Najlepszy elektroautomatyk okrętowy: inż. Grzegorz Buczek
- Najlepszy mechanik okrętowy: inż. Bartłomiej Wysocki
- Najlepszy nawigator: inż. Jakub Błażkiewicz



# UPAMIĘTNIENIE PAŃSTWOWEJ SZKOŁY MORSKIEJ



**1 października, przed rozpoczęciem oficjalnych uroczystości związanych z inauguracją roku akademickiego 2016/2017 w Akademii Morskiej w Szczecinie, na Wałach Chrobrego odbyła się ceremonia z okazji 50-lecia pierwszych absolwentów Państwowej Szkoły Morskiej w Szczecinie z rocznika 1966 wraz z odsłonięciem „Kamienia PSM”. Pamiątkowy głaz z okolicznościowym napisem ma przypominać, że w gmachu dzisiejszej Akademii Morskiej w latach 1963–1972 była siedziba Państwowej Szkoły Morskiej.**

Kamień odsłonili kapitanowie żeglugi wielkiej: Włodzimierz Grycner (pomyślny i realizator) i Aleksander Walczak (były rektor Wyższej Szkoły Morskiej w Szczecinie). Do udziału w ceremonii zaproszono też wiceministra gospodarki morskiej i żeglugi śródlądowej Pawła Brzezińskiego oraz prezydenta Szczecina Piotra Krzystka. W uroczystości uczestniczyli również: rektor Akademii Morskiej dr hab. kpt. ż.w. Wojciech Ślęczka prof. AM, były rektor Wyższej Szkoły Morskiej kpt. ż.w. Eugeniusz Daszkowski, wykładowcy PSM oraz ponad 100 absolwentów Państwowej Szkoły Morskiej, czyli kapitanowie i starsi mechanicy okrętowi. Kamień został poświęcony przez księdza Stanisława Flisa – duszpasterza

ludzi morza. Przewodniczący Rady Pracowniczej PŻM kpt. ż.w. Mirosław Folta oraz prezydent Piotr Krzystek złożyli przy kamieniu wiązanki kwiatów. Kapitan Grycner wręczył gościom kopie aktu erekcyjnego, który umieszczono wcześniej pod głazem. Nie zabrakło szampana, którym ochrzczono kamień.

Celem przyświecającym posadowieniu „Kamienia PSM” było przypomnienie i uhonorowanie absolwentów Państwowej Szkoły Morskiej, dowódców polskiej

floty morskiej w czasie jej największego rozwoju. Kapitan Włodzimierz Grycner przypomniał także o korzeniach szkolnictwa morskiego w Szczecinie, czyli o Państwowej Szkole Morskiej w Szczecinie w latach 1947–1953 oraz o Państwowej Szkole Morskiej w Szczecinie w latach 1963–1972, przekształconej w Wyższą Szkołę Morską, a następnie w Akademię Morską.

**Paulina Mańkowska**



# W gronie habilitowanych

*W dniu 29 czerwca 2016 roku Rada Wydziału Nawigacyjnego Akademii Morskiej w Szczecinie nadała dr. inż. Wojciechowi Ślącze stopień naukowy doktora habilitowanego w dziedzinie nauk technicznych w dyscyplinie transport.*

Jest absolwentem Wyższej Szkoły Morskiej w Szczecinie. Ukończył studia I i II stopnia na kierunku nawigacyjnym, specjalność transport morski i z wynikiem bardzo dobrym uzyskał tytuł magistra inżyniera nawigatora w roku 1994, a 2001 roku studia podyplomowe na Wydziale Nauk Ekonomicznych i Zarządzania Uniwersytetu Szczecińskiego w zakresie inżynierii oprogramowania i tworzenia systemów informatycznych.

Stopień doktora nauk technicznych w zakresie geodezji i kartografii w specjalności nawigacja uzyskał w dniu 05.06.2002r. na podstawie rozprawy doktorskiej pt. *Wymiarowanie obszaru manewrowania statku na podstawie analizy ryzyka awarii.*

Bezpośrednio po ukończeniu studiów rozpoczął pracę w Instytucie Nawigacji Morskiej WSM na stanowisku asystenta. W tym czasie również podnosił sukcesywnie swoje kompetencje zawodowe, uzyskując w 2004 roku tytuł kapitana żegluga wielkiej. W 2002 r. po uzyskaniu stopnia naukowego doktora został zatrudniony na stanowisku adiunkta, a od 2008 r. na stanowisku profesora nadzwyczajnego AM w Szczecinie. W latach 2005–2012 pełnił funkcję prorektora ds. morskich, a następnie w 2012 r. został powołany na funkcję dyrektora Instytutu Nawigacji Morskiej. W kwietniu br. został wybrany na rektora-elekta naszej Akademii na kadencję 2016–2020 i od września oficjalnie sprawuje urząd rektora.

W dniu 29 czerwca 2016 roku Rada Wydziału Nawigacyjnego Akademii Morskiej w Szczecinie nadała dr. inż. Wojciechowi Ślącze stopień naukowy doktora habilitowanego w dziedzinie nauk technicznych w dyscyplinie transport.

Recenzenci w postępowaniu habilitacyjnym w osobach: prof. dr hab. inż. kpt. ż.w. Zbigniew Burciu, dr hab. inż. Janusz Kozak, prof. PG, prof. dr hab. inż. Bernard Wiśniewski pozytywnie ocenili wkład doktora w rozwój dyscypliny transport, zaprezentowany w cyklu jednote-



matycznym 9 publikacji pt. *Modelowanie wskaźników bezpieczeństwa nawigacji w aspekcie wymiarowania morskich dróg wodnych oraz akwenów portowych.*

Tematyka ww. publikacji mieści się w kluczowych zagadnieniach nawigacji morskiej, jakim jest bezpieczeństwo morskie oraz związana z nim ocena i kontrola ryzyka. Bezpieczeństwo morskie to taki stan warunków na morzu, przy których zagrożenia dla życia, zdrowia, mienia oraz środowiska morskiego nie przekraczają akceptowalnego poziomu ryzyka. Problematyka analizy ryzyka została już podjęta przez doktora w pierwszych Jego publikacjach (lata 2003–2008), a sentencja dalszych badań została podsumowana w rozdziale pt. *Modele miar ryzyka nawigacyjnego na morskich drogach wodnych* będących częścią monografii *Morskie drogi wodne* (2015 r.) pod redakcją St. Gucmy.

W swoich publikacjach szczególnie ważną rolę przypisał analizie ryzyka poprzez prezentację identyfikacji zagrożeń dla zdrowia i życia ludzi, mienia i zanieczyszczenia środowiska morskiego oraz określenie miar i kryteriów ryzyka, które w praktyce uważa się za dopuszczal-

ne i niedopuszczalne. Takie pozytywne rozwiązania i wyniki dla wymiarowania morskich dróg wodnych i akwenów portowych dr W. Ślącza uzyskał, definiując ważne wskaźniki bezpieczeństwa nawigacji, jak szerokości pasa ruchu dla odpowiednich wielkości statków, rezerwa wody pod stępką statku, określanie dopuszczalnych izobat przy różnorodnych manewrach statków itd.

W dorobku Rektora znajdują się także:

- Monografia i rozdziały w innych monografiach,
- Artykuły i publikacje w materiałach konferencyjnych,
- Projekty i granty naukowo-badawcze.

Ponadto na uwagę zasługuje Jego aktywność naukowa w krajowych projektach badawczych i konferencjach międzynarodowych, osiągnięcia organizacyjne w sferze nauki, współpraca z przemysłem i administracją morską.

Jako dydaktyk odnosi sukcesy w pracy ze studentami, jak i kadrą asystentów, gdyż posiada wysokie umiejętności pracy w zespole.

**BW**



# Jubileusz SeaPoint

## studencka inicjatywa naukowa kończy 10 lat

24–25 listopada 2016 na Wydziale Inżynieryjno-Ekonomicznym Transportu odbyło się jubileuszowe – X Studenckie Sympozjum Transportowo-Logistyczne „SeaPoint 2016”. Tegorocznym tematem był transport kolejowy: pasażerski i towarowy.

W wydarzeniu wzięło udział ok. 60 uczestników z ośrodków akademickich z całej Polski, m.in. z Gdańska i Gdyni, Krakowa, Wałbrzycha, Wrocławia czy Dąbrowy Górniczej. Prelegentami byli członkowie kół naukowych oraz przedstawiciele firm i instytucji reprezentujących branżę transportową.

Dwudniowe spotkanie było okazją do dyskusji o roli transportu kolejowego w przewozach pasażerskich i towarowych. To również możliwość, aby studenci reprezentujący różne ośrodki akademickie wymienili swoją wiedzę i poglądy, poznali przedstawicieli firm i instytucji branży transportowej.

– Sektor TSL (transport–spedycja–logistyka, przyp. red.) jest bardzo różnorodny, co pokazujemy podczas każdej kolejnej edycji SeaPoint – powiedziała Natalia Stec, organizatorka. – Największą wartością SeaPoint są kontakty, które pozwalają rozwijać się w naszej dziedzinie – dodała.

Spotkanie uroczystie otworzył prof. AM Stanisław Iwan, dziekan WIET. Jubileusz imprezy to dobry moment, by podsumować dotychczasowe działania i wyróżnić osoby, które na przestrzeni lat aktywnie tworzyły historię SeaPoint, budując markę tej studenckiej inicjatywy. Wyróżnieni zostali Natalia Stec, prezes Studenckiego Koła Naukowego Logistyki i Transportu, prof. AM Izabela Kotowska – były opiekun koła oraz dr inż. Krystian Pietrzak – obecnie sprawujący nad nim pieczę.

Pierwszy dzień spotkań przybrał formę klasycznej konferencji, podzielonej na panele tematyczne. Dyskutowano o roli transportu kolejowego w kontekście przewozów pasażerskich oraz przewozów ładunków. Sporą część poświęcono również tematowi bezpieczeństwa transportu kolejowego.



Drugi dzień to okazja do „wyjścia w teren” – w tym roku uczestnicy SeaPoint zwiedzili Lokomotywnię Szczecin – Wzgórze Hetmańskie oraz Dworzec Główny w Szczecinie.

#### Tegoroczną edycję wsparli partnerzy:

- Zachodniopomorski Klaster Morski,
- Akademia Morska w Szczecinie,
- Port Szczecin–Świnoujście,
- Przewozy Regionalne.

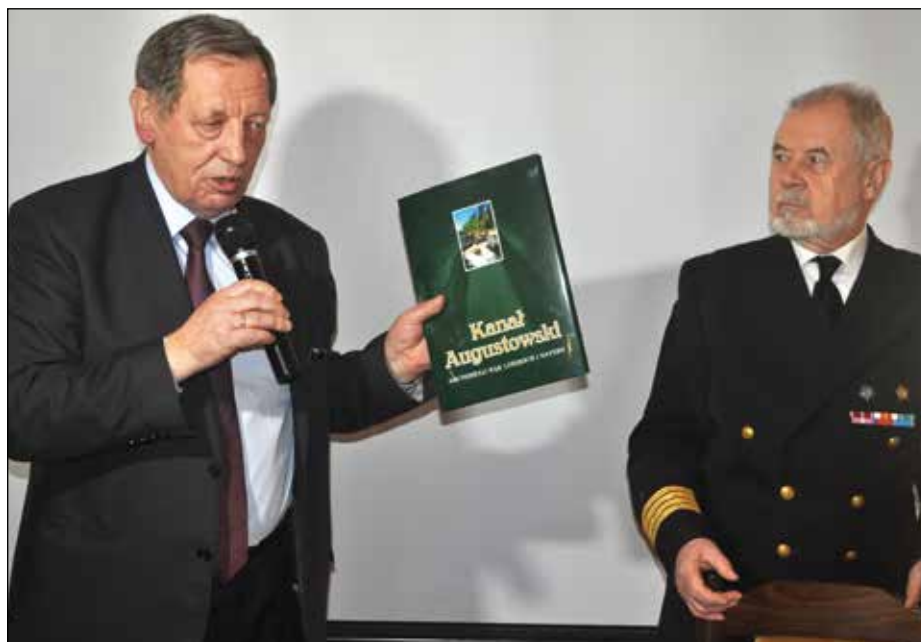
Weronika Bulicz





KONFERENCJA NAUKOWA POLSKIEGO STOWARZYSZENIA MORSKIEGO-GOSPODARCZEGO  
IM. EUGENIUSZA KWIATKOWSKIEGO W GDYNI I WYŻSZEJ SZKOŁY KULTURY SPOŁECZNEJ I MEDIALNEJ W TORUNIU

# EKOLOGIA W ŻEGLUDZE



■ Minister ochrony środowiska prof. dr hab. Jan Szyszko i kpt. ż.w. Józef Gawłowicz

**Konferencja pt. Kierunki rozwoju i sposoby finansowania inwestycji ekologicznych z uwzględnieniem strategicznych interesów państwa polskiego odbyła się w dniach 4 i 5 listopada br. w Gdyni.**

Spotkanie jubileuszowe (Stowarzyszenie istnieje 20 lat, zostało założone przez b. ministra gospodarki morskiej kpt. ż.w. inż. Zbigniewa Sulatyckiego) połączono z konferencją naukową, co jest w zyczaju tego gremium od początku jego istnienia. Pan Ryszard Woźniak, prezes Polskich Linii Oceanicznych, udostępnił na ten cel hotel Domu Marynarza w Gdyni. W dniu 4 listopada nastąpiło poświęcenie nowej siedziby stowarzyszenia w Stoczni Remontowej Nauta, a po nim uroczysty obiad powitalny zafundowany przybyłym przez prezesa PLO.

Konferencję naukową w dniu 5 listopada otworzyli: JM Rektor WSKSiM o. dr Zdzisław Klafka CSsR i kpt. ż.w. Józef Gawłowicz, szef Kolegium PSMG. Pierwszy pasjonujący referat pt. „Polubić przyrodę” wygłosił minister ochrony środowiska prof. dr hab. Jan Szyszko. Następny mówca prof. dr hab. Kazimierz Tobolski przedstawił opracowanie pt. „Ekologia przeszłości, niedoceniane wsparcie dla ochrony środowiska”. Po nich

nastąpiła gorąca dyskusja nad tezami obu profesorów: selekcja w przyrodzie profesora Szyszki i ewentualność oziębienia klimatu profesora Kazimierza Tobolskiego.

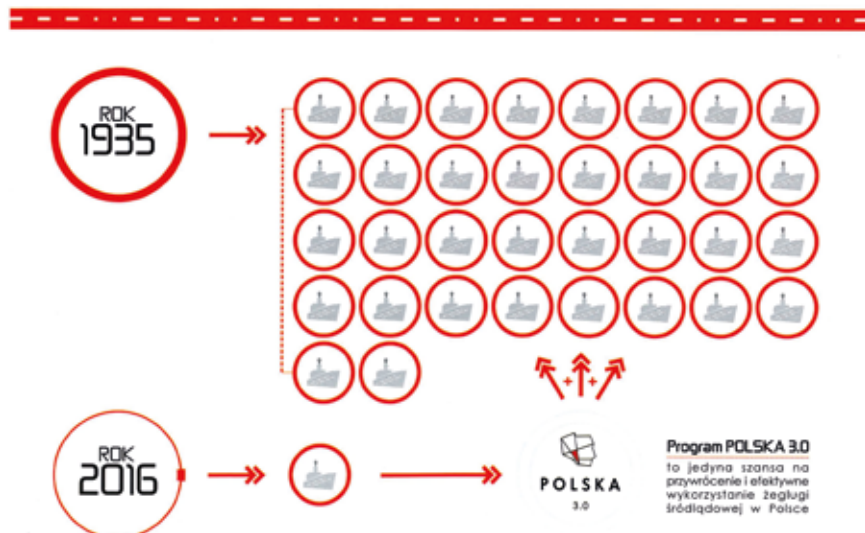
Kolejnym referatem była relacja dyrektora Departamentu Żegluga Śródlądowej Przemysława Dacy. Wystąpienie na temat „Ekologiczne aspekty żegluga śródlądowej”

było bardzo ważne w aktualnej sytuacji, gdy trzeba nadrabiać zaniedbania wielu dekad. Na konferencji wśród zaproszonych gości był obecny redaktor naczelny Krzysztof Jan Stawnicki ekologicznego pisma „Ozeon”. Obdarował on pięćdziesięciu uczestników konferencji egzemplarzami tego dwumiesięcznika, gdzie m.in. wydrukowano ważne opracowanie Angeliki Jarosławskiej zatytułowane: „Wraca żegluga śródlądowa?”. Poniżej zamieszczamy jedną wymowną ilustrację z tego artykułu. Do tego ważnego zagadnienia będziemy wracać w przyszłości.

Referat mgr. Adriana Markiewicza, członka Zarządu PSMG, omawiał elektrownie wiatrowe w aspekcie ich finansowania, a także nieuniknionych ograniczeń. Wystąpienia zamknął doktor Zbigniew Hałat interesującym omówieniem prewencji chorób niepełnosprawności i przedwczesnych zgonów. W dyskusji wzięli udział profesor Kazimierz Dendura z gdyńskiej uczelni noszącej imię Eugeniusza Kwiatkowskiego, podsekretarz stanu Paweł Brzezicki i Paweł Kowalski z NSZZ „Solidarności” PŻM-u. Klamrą zamykającą obrady był sugestywny występ barda Andrzeja Kołakowskiego.

Józef Gawłowicz

## ŻEGLUGA ŚRÓDLĄDOWA W POLSCE – KIEDYŚ A DZIŚ



ROZMOWA TERESY JASIUNAS Z DZIEKANEM WIET STANISŁAWEM IWANEM

# Mam duszę humanisty

*Wyrośłem w rodzinie, w której muzyka była elementem odgrywającym istotną rolę. Mój dziadek był perkusistą i oprócz muzyki rozrywkowej grał na kotłach w orkiestrze. Brat mojej Mamy gra na gitarze i w młodości zakładał różne formacje bitowe.*

**T.J.** Panie Dziekanie, proszę podzielić się swoimi uwagami po otrzymaniu tytułu doktora habilitowanego z Czytelnikami AAM.

**S.I.** Stopnień doktora habilitowanego nauk ekonomicznych w dyscyplinie nauki o zarządzaniu otrzymałem decyzją Rady Wydziału Zarządzania Politechniki Częstochowskiej. Miało to miejsce pod koniec października 2015 roku i trzeba przyznać, że było to zwieńczenie dosyć trudnego, pracowitego okresu. Zatem pierwsze odczucie to ulga. I wrażenie zdjęcia z pleców wielkiego ciężaru, bo obowiązek uzyskania stopnia doktora habilitowanego pod rygiem zakończenia kariery akademickiej to znaczne obciążenie psychiczne. Dodam, obciążenie, które wcale nie służy zwiększeniu potencjału. Uważam obecne, istniejące w Polsce podejście, za błędne. Bezwzględna konieczność zrobienia habilitacji jest niezasadna i nie przyczynia się do poprawy jakości nauki w Polsce. Nie twierdzę, że habilitacja nie jest potrzebna. Wręcz przeciwnie. Niech będzie kolejnym szczeblem kariery. Dodatkowym uznaniem istotnego wkładu w poszerzanie zasobów wiedzy. Ale nie bezwzględnym wymogiem powodującym, że wielu zdolnych młodych ludzi odchodzi z pracy na uczelniach, bo z różnych powodów nie zdążyli uzyskać tego stopnia. Wielu moich przyjaciół pracujących na zagranicznych uczelniach dziwi się temu. Zwykle uzyskanie stopnia doktora jest przepustką do kariery naukowej. Dalej toczy się ona w tempie dyktowanym specyfiką badań, uwarunkowaniami zewnętrznymi (niejednokrotnie rodzinnymi) czy nawet względami finansowymi. W wielu dyscyplinach prowadzenie badań jest trudne organizacyjnie. Choćby w ekonomii. Wielu ludziom się wydaje, że badania ekonomiczne to taka lekka, łatwa i przyjemna robota. Mówią tak jednak te osoby, które nie mają zielonego pojęcia, na czym one polegają i przypuszczalnie, stając przed konkretnym zadaniem, zupełnie nie wiedziałyby, jak się do nich zabrać. Ja bowiem nie mogę zamknąć się w pracowni

czy laboratorium, uruchomić sobie jakiś proces, symulację czy eksperyment i czekać na wyniki. W moim obszarze zainteresowań badawczych (tytuł monografii habilitacyjnej – *Wdrażanie dobrych praktyk w obszarze transportu dostawczego w miastach* – wyjaśnia wszystko) muszę przeprowadzać badania na żywym organizmie i to dosyć sporym, bo nikt nie wymyślił jeszcze odpowiedniego środowiska symulacyjnego. Szczerze mówiąc, z przyjemnością taką symulację bym uruchomił i zrobię to, kiedy pozyskam na naszym wydziale superkomputer (ot, takie drobne marzenie), bo te urządzenia, które mamy obecnie na całej uczelni, nawet połączone i skoncentrowane tylko na jednym zadaniu są za słabe, aby „policzyć miasto”. Proszę mnie dobrze zrozumieć, nie chcę dyskredytować żadnego obszaru wiedzy. Jedynie irytuje mnie, kiedy często nauki społeczne są dyskredytowane i uznawane za coś błędnego. Zresztą gdyby nie my ekonomiści, to inżynierowie nie mieliby za co i jak rozwijać swoich rozwiązań, a tym bardziej nie wiedzieliby, jak je sprzedawać. Zatem ogólna refleksja – szanujmy siebie nawzajem i swoje obszary wiedzy. Wszyscy wyjdziemy na tym znacznie lepiej. I dlatego Wydział Inżynierii-Ekonomicznej Transportu jako ze swej natury jednostka interdyscyplinarna ma gigantyczny potencjał. Myślę, że uda nam się w tej kadencji dobrze go wykorzystać, a i znacznie wzmocnić. Zresztą już obecnie są obszary, w których jesteśmy jednostką rozpoznawalną w skali Europy czy nawet świata. Wciąż sphywają nowe zaproszenia do różnych przedsięwzięć. Napawa mnie to optymizmem co do przyszłości wydziału, pamiętając o jego brakach i ogromie pracy, którą w wielu sferach działalności musimy wykonać.

**T.J.** Ma Pan duszę humanisty. W czym się to objawia i realizuje. Jakie ma Pan osiągnięcia? Może kilka słów o hobby?

**S.I.** To prawda. Jakaś istotna część mnie naznaczona jest literaturą i muzyką. Ro-

dzice poznali się w dosyć artystycznych okolicznościach, choć bardziej związanych z tańcem niż graniem na instrumentach. W każdym razie sztuka zawsze gdzieś mi towarzyszyła. Pamiętam z dzieciństwa rodzinne czytanie wierszy, nagrywane na magnetofon i wiele zabawnych historii z tym związanych. Jednak moja droga artystyczna była odrobinę kręta. Gdy miałem 14 lat, Rodzice kupili gitarę, co w owym czasie było prawdziwie gigantycznym osiągnięciem, i zapisali mnie do ogniska muzycznego. Chodziłem tam przez półtora roku, ale nie złapałem bakcyli. Wtedy chciałem się nauczyć szybko kilku akordów, aby móc podrywać na gitarę dziewczyny, a uczono mnie muzyki klasycznej. Do tego instrument, co wiem teraz z perspektywy





swojego doświadczenia, był fatalny jako ściowo i sam sobie współczuję, że starałem się przez tych kilkanaście miesięcy na nim grać. Ostatecznie zdecydowałem, że granie na instrumentach to nie dla mnie i wtedy odkryłem szanty. Mój kolega z podstawówki zaciągnął mnie do powstającego właśnie zespołu Młode Dzwoneczki – i tak się związałem z piosenką morską i okołomorską. Śpiewaliśmy wtedy szanty klasyczne, co było niezwykle ciekawym doświadczeniem. Potem zaś pojawił się na mojej drodze Jurek Porębski i pokazał mi, że na instrumentach można uczyć się w sposób ciekawy i przyjemny. Pamiętam, że w owym czasie wraz z kolegami staraliśmy się grać na wszystkim, co wpadło nam w ręce. Osobiście zacząłem od trąbki, to podstawowy instrument Poręby, ale z bardzo umiarkowanymi sukcesami. Znacznie lepiej poszło mi z gitarą, pianinem czy perkusją. Obecnie niestety mam mało czasu na granie z moim zespołem, który jest w Świnoujściu, spotykamy się bardziej rekreacyjnie. Choć staramy się przynajmniej raz w roku zagrać jakiś koncert. Z pewnością będziemy grać podczas Wielkiej Orkiestry Świątecznej Pomocy, z którą zresztą byłem przez wiele lat bardzo mocno związany. Kilka razy miałem przyjemność być szefem sztabu w Świnoujściu.

**T.J.** Muzykowanie to dosyć ciekawe doświadczenie...

**S.I.** Grałem w różnych składach i formacjach. Solo, w duecie, trio, kwartecie

### **Pająk**

*Jak pająk  
sieć  
wić  
zaczęłem.  
Otaczam Cię  
powoli.  
Układam  
plan,  
wcale nie haniebny.  
Wiesz o tym,  
spoglądasz bezwstydnie,  
czekasz na krok kolejny,  
a pajęczyna staje się  
tylko złudzeniem,  
bo już  
zupełnie  
nie wiem  
kto kogo  
w sidła  
łapie.*

Świnoujście, 13.07.99



oraz w większych grupach. Zdarzyło mi się uczestniczyć w wielu konkursach i festiwalach. Często z sukcesami. Zagrałem wiele koncertów w różnych warunkach, przy różnych okazjach i dla różnej publiczności. Wszystko to sprawia, że pozostaje w głowie mnóstwo wspomnień, wiele ciekawych kontaktów i ważne doświadczenia życiowe. Pamiętam całą masę mniej lub bardziej zabawnych historii. I nagród. Swego czasu nagrody na festiwalach były dosyć specyficzne. Zdarzał się na przykład jeden walkman na pięcioosobowy zespół. W moim przypadku ciekawym doświadczeniem były buty Relaks, które jako laureat miałem sobie wybrać ze stosu znajdującego się za kulisami. Najlepsze było to, że mimo usilnych starań musiałem zadowolić się parą o numer za małą, które potem nosił mój Tato. Ale bywały też nagrody świetne, jak choćby całkiem dobra gitara czy spożytkowana sumienie sesja nagraniowa w ówczesnym studiu Polskiego Radia w Szczecinie. To ostatnie doświadczenie miało szczególny charakter, bo pozwoliło mi nagrać w pełni profesjonalny materiał muzyczny, który potem znalazł się na rynku. Szczerze mówiąc, na ten temat mógłbym rozprawić długo, bo też historii trochę się nabierało. Na pewno z najcenniejszych pozostałości owego czasu są serdeczne znajomości z takimi artystami jak choćby Andrzej Korycki, autor muzyki do przepięknej Kolędy Żeglarskiej, którą zaśpiewał podczas ostatniego spotkania opłatkowego nasz chór. To wspaniała pieśń, którą chyba od ponad dwudziestu lat wykonuję i zawsze wprowadza mnie w niezwykle świąteczny nastrój. Nawiasem mówiąc, poleciłbym chórowi jeszcze jedną żeglarską kolędę napisaną przez innego mojego kolegę – Mirka Kowalewskiego. Również bardzo urokliwa pieśń.

Obecnie mam mało czasu na muzykę. Doskwiera mi jednak nie tylko brak prób i koncertów, ale także pewna posucha twór-

cza, bo oprócz grania, istotną część mojego artystycznego Ja zajmuje pisanie piosenek i różnych drobnych form literackich. Wbrew temu co się niekiedy wydaje, napisanie wiersza czy piosenki to nie jest jedynie impuls, kawałek papieru, 10 minut i gotowe. Nad tym się pracuje, zmienia, przekształca, nadaje odpowiednią formę, a w przypadku piosenek dochodzi jeszcze warstwa muzyczna. To wszystko sprawia, że twórczość tego typu wymaga czasu i koncentracji. Popelniałem kilkadziesiąt wierszy i piosenek. Co istotne, nie piszę zwykle o morzu. Oczywiście kilka utworów jest osadzonych w tej tematyce, ale jednak większość ma bardziej uniwersalny charakter. Zresztą to nie jest tak, że w duszy gra mi wciąż muzyka morska. Wręcz przeciwnie. Przez całe lata z kolegami z zespołu łączyliśmy różne nurty, ale zawsze kręciła się ta nasza muzyka wokół bluesa i bardziej rockowych klimatów. Właściwie nie może być inaczej, bo jestem fanem takiej muzyki. Uwielbiam również bardziej rozwinięte formy, takie jak utwory Pink Floyd czy King Crimson (byłem na ich koncercie w Warszawie – i to co Robert Fripp wyczynia z gitarą, to po prostu niebywałe!). Słucham jednak również np. takich artystów jak Bob Dylan czy oczywiście Stanisław Sojka – absolutny guru. Grałem wiele ich utworów. W sumie trudno mi wymieniać wykonawców, bo lista byłaby długa. Z jednej strony U2, z drugiej Black Sabbath czy Metallica, a pomiędzy cała plejada przeróżnych wykonawców nie tylko z obszaru muzyki rockowej. To wszystko kształtuje moje podejście do muzyki, ale i charakter utworów, które piszę czy gram.

*W imieniu Redakcji gratulujemy  
i życzymy aby czas był dla Pana łaskawy.  
Praca na rzecz nauki i uczelni pozosta-  
-wiała choć chwilę na drgnienie duszy.*

# PRÓBA BICIA REKORDU GUINNESSA NA POKŁADZIE NAWIGATORA XXI



*Akademia Morska w Szczecinie dołączyła do akcji Fundacji Wielkiej Orkiestry Świątecznej Pomocy – 17 października br. podjęła próbę bicia Rekordu Guinnessa w jednoczesnym prowadzeniu resuscytacji krążeniowo -oddechowej przez jak największą liczbę osób.*

Dwudziestu pięciu uczestników, trzynaście pięć minut, siedem stopni Celsjusza, trzy fantomy, dwie kamery, dwóch świadków, dwie osoby odmierzające czas, jeden steward nadzorujący porządek przebiegu akcji – oto liczby, którymi pod-

sumujemy akcję Akademii Morskiej w Szczecinie.

Pierwsze szacunki mówią o blisko 90 000 osób biorących udział w akcji w całej Polsce. Nie sam rekord jest tu jednak najważniejszy.

– To, czy zostanie pobity ma drugorzędne znaczenie – powiedziała dr inż. Agnieszka Deja, prorektor ds. nauczania AM, uczestnicząca w akcji. – Najważniejsze w tym przedsięwzięciu jest to, by ćwiczyć pierwszą pomoc i cały czas doskonalić umiejętności. Stałe przypomnianie sobie zasad udzielania pierwszej pomocy to szansa, że w krytycznej sytuacji przystąpienie do resuscytacji będzie naturalnym odruchem. 30 uciśnień i dwa wdechy – zasada nie wydaje się skomplikowana, ale proces resuscytacji jest niezwykle wyczerpujący dla wykonującego. Mimo to, uczestnicy naszej akcji są zgodni – trzeba podejmować działania.

– Uważam to za swój obowiązek – stwierdził Ivan, student trzeciego roku Wydziału Mechanicznego.

Na oficjalne wyniki akcji z Guinness World Records przyjdzie nam poczekać kilka miesięcy. Z WOŚP wiemy natomiast, że grupa z Akademii Morskiej jako jedyna podjęła próbę bicia rekordu na pokładzie statku.

**Weronika Bulicz**





# Za mundurem... chłopcy sznurem



*Kobiety w Polsce mają prawo do podejmowania nauki w szkołach wojskowych dopiero od 1999 roku. Do tej pory żadnej nie udało się objąć stanowiska dowódcy okrętu Marynarki Wojennej.*

**W środę 30 listopada br. w świnoujskim Porcie Wojennym odbyła się uroczystość objęcia obowiązków dowódcy okrętu ORP „Lublin”. Nowym dowódcą okrętu wchodzącego w skład 8. FOW została kapitan marynarki Katarzyna Mazurek.**

Uroczystość objęcia obowiązków dowódcy okrętu odbyła się zgodnie z marynarskim ceremoniałem. W trakcie uroczystości komandor porucznik Grzegorz Okuljar – dowódca 2. Dywizjonu Okrętów Transportowo-Minowych wręczył nowemu dowódcy „Znak Dowódcy Okrętu” – symbol sprawowania władzy nad okrętem i jego załogą. Znak ten powiewać będzie na maszcie „Lublina” przez cały okres dowodzenia okrętem przez panią kapitan marynarki Katarzynę Mazurek.

Katarzyna Mazurek ma 35 lat i pochodzi z Warszawy. Ukończyła Akademię

Marynarki Wojennej w Gdyni. Służbę zaczęła w 2005 r. na ORP „Lublin” na stanowisku dowódcy działu łączności i obserwacji technicznej, następnie została zastępcą dowódcy okrętu na ORP „Kraków”. Tutaj w trakcie służby zdobyła uprawnienia na samodzielne dowodzenie okrętem transportowo-minowym. W 2014 r. została wyznaczona na stanowisko oficera flagowego w sztabie 2. Dywizjonu Okrętów Transportowo-Minowych.

ORP „Lublin” jest okrętem wchodzącym w skład 2. Dywizjonu Okrętów Transportowo-Minowych w Świnoujściu, należącym do 8. Flotylli Obrony Wybrzeża. Okręt przeznaczony jest do transportu żołnierzy desantu ze sprzętem i pojazdami, stawiania min morskich (jednorazowo zabiera 130 min) oraz ewakuacji ludzi. Długość jednostki to blisko 100 m, szerokość – przeszło 10 m. Załoga liczy oko-

ło 50 osób. Jest to pierwszy polski okręt transportowo-minowy typu „Lublin”. Banderę podniesiono na nim 12 października 1989 roku. Główną zaletą tego typu okrętów jest to, że mogą być załadowywane i rozładowywane nawet na nieprzygotowanym do tego brzegu. Mogą podejść do plaży, otworzyć rampę i przejąć lub wyładować sprzęt.

Według informacji Ministerstwa Obrony Narodowej z 31 lipca 2015 r. w Siłach Zbrojnych RP zawodową służbę wojskową pełniło 4484 kobiet, w tym 346 w Marynarce Wojennej. Kobiety mają możliwość podejmowania nauki w szkołach wojskowych: w akademiach wojskowych, w wyższych szkołach oficerskich i podoficerskich od 1999 roku.

**Paulina Mańkowska**

<http://szczecin.onet.pl/swinoujscie-kapitan-katarzyna-mazurek-objela-dowodzenie-na-orp-lublin/rr2g15>  
<http://www.swinoujskie.info/2016/11/30/kapitan-marynarki-katarzyna-mazurek-dowodca-orp-lublin/>

# INTERGEO Hamburg 2016



*Tegoroczne targi, podobnie jak w poprzednich latach, zdominowane były przez bezzałogowe systemy latające – drony, skanery laserowe i oprogramowanie GIS.*

W dniach 11–13 października 2016 roku w Hamburgu miały miejsce największe na świecie targi geodezyjne. To już 22 edycja największych targów branży geoprzestrzennej. Cztery hale pełne wystawców, firm, sprzętu oraz oprogramowania przyciągnęły tłumy odwiedzających. Dla wystawców Intergo jest idealnym miejscem do demonstracji nowych produktów, a dla studentów wspaniałym miejscem na poznanie tych wszystkich nowinek z rynku światowego. Wśród 527 firm swoje stoiska miały także te z Polski.

Tegoroczne targi, podobnie jak w poprzednich latach, zdominowane były przez bezzałogowe systemy latające – drony, skanery laserowe i oprogramowanie GIS. Najwięcej nowości zaprezentowano

z dziedziny fotogrametrii, skaningu laserowego i modelowania 3D. Organizatorzy zaplanowali pokazy lotów bezzałogowców w halach, jak i na świeżym powietrzu. Na targach w Hamburgu pokazano także projekt pod nazwą Smart City.

W tym roku Intergo było miejscem prezentacji rozwiązań GIS na potrzeby budowy tzw. inteligentnych miast. Firmy zaprezentowały szereg wystąpień obejmujących takie dziedziny jak planowanie przestrzenne oraz pomiary 3D miast i wewnątrz budynków (BIM). To wszystko w odpowiedzi na zapotrzebowanie na proste w obsłudze oraz intuicyjne roz-

wiązania dostosowane do potrzeb klientów, aplikacje ułatwiające codzienne życie mieszkańców, reagujące na potrzeby rozwijającej się światowej populacji.

Na szczególną uwagę zasługuje zupełnie nowe podejście do konstruowania bezzałogowych systemów latających. Najwięcej zaprezentowanych na tegorocznych targach posiadało sensory LiDARowe (laserowe), dotychczas rzadko stosowane ze względu na dość dużą wagę. Większość dronów wyposażona była również w spadochron oraz miała zdublowane wszystkie systemy elektryczne, począwszy od modułu stereo-



■ Simulator urządzeń rolniczych sterowanych za pomocą geodanych





■ Studenci KN „Metiri” przed halami wystawowymi Intergeo w Hamburgu

wania, żyrokompas, aż do odbiornika GPS. W konstrukcjach dronów postawiono więc na bezpieczeństwo. Absolutną nowością było również umieszczenie komputera na dronie. Dane pozyskiwane takim systemem są przetwarzane (georeferowane) w locie, w trakcie którego przesyłane są jednocześnie, z telefonu komórkowego lub tabletu, poprawki RTK do pozycji wyznaczonej przez odbiornik satelitarne. Dodatkowo tuż po wykonaniu misji pomiarowej i przetworzeniu danych gotowa ortofotomapa w trakcie lądowania drona jest przesyłana w czasie rzeczywistym ponownie do urządzenia mobilnego (telefo-

nu, tabletu). Tuż po wylądowaniu mamy gotowy Numeryczny Model Terenu oraz ortofotomapę! Kolejną nowością było połączenie systemów pionowego startu/ładowania z konstrukcjami typu „latawiec”. Dron tego typu może startować pionowo, a następnie poprzez zastosowanie ruchomych ramion z silnikami przejść do lotu horyzontalnego jak samolot, co pozwala na znaczną oszczędność energii.

Uczestnictwo w targach zawsze poszerza wiedzę związaną z branżą geoinformatyczną. Wyjazd do Hamburga był dla nas wspaniałą okazją do zapoznania się z najnowszymi światowymi trendami

w branży geodezyjnej, fotogrametrycznej i geoinformatycznej. Zdobyta wiedza z pewnością pogłębi nasze zainteresowanie tematem geodezji oraz informacji geoprzestrzennej.

**Piotr Koziarek, Grzegorz Stępień**

■ Serdecznie zapraszamy również inne koła naukowe Akademii Morskiej w Szczecinie do dzielenia się z Czytelnikami na łamach Akademickich Aktualności Morskich swoimi doświadczeniami, dokonaniem, a także niezrealizowanymi jeszcze planami i pomysłami. Słowem – wszystkim, czym warto byłoby się pochwalić!



■ Dron batymetryczny szwajcarskiej firmy RIEGL



■ Podróż w wirtualny świat



# MISSISSIPPI I NOWY ORLEAN



O Nowym Orleanie powiemy na końcu – najpierw o rzece, drugiej pod względem długości (3658 km) na kuli ziemskiej. W górnym biegu płynie wśród bagien i lasów, później pokonuje liczne progi skalne, a następnie różnymi zakolami wije się od miasta Cairo do ujścia, tworząc w dolnym biegu liczne odnogi. Szerokość jej koryta w okolicach Nowego Orleanu wynosi 2,4 km, które uchodzi do Zatoki Meksykańskiej pięcioma ramionami, z najważniejszym Southwest Pass, którym wpływają statki oceaniczne.

Duże jednostki Polskiej Żeglugi Morskiej zawiąły wielokrotnie po zboże do kilkunastu terminali w okolicach Nowego Orleanu, ale także do Baton Rouge i Memphis. Wody tej rwącej rzeki – jednego z cudów natury – niosą rocznie około 400 mln ton materiału skalnego, rozszerzając czoło delty w morze.

Statki płynące po zboże do portów USA są zobowiązane na dwie doby przed zawinięciem wysłać drogą radiową pełne obliczenia stateczności wstępnej dla planowanej do załadowania ilości danego

gatunku ziarna. Chodzi o to, że władze są nie tylko zainteresowane sprzedażem zboża, ale także bezpiecznym jego dostarczeniem do portu przeznaczenia. Te przepisy obowiązują w USA i w Kanadzie – argentyński załadowca w Buenos Aires nie wymaga obliczeń stateczności wstępnej, tylko zasypuje statek pszenicą zaraz po zacumowaniu.

W Polsce zdarzył się przed laty wyczyn dwu kolegów – kapitana i pierwszego oficera (pływających latami na tzw. moście węglowym do Danii), którzy postanowili u schyłku swojej kariery zaliczyć żeglugę oceaniczną. Płynąc do Stanów, nie wysłali obliczeń statecznościowych, więc po zacumowaniu agent nie tylko takowych zażądał, ale zaznaczył, że czas na obliczenie i sprawdzenie odliczy im od postojów statku. Pierwszy oficer znający tylko trzy warianty załadunku węgla natychmiast się upił, więc agent zażądał obliczeń od kapitana, który beztrząsco zeznał, że przez wiele lat nie liczył stateczności, dlatego wszystko zapomniał. Wkrótce też z rozpaczy upił się, podobnie jak jego zastępca. Agent w tej sytuacji wysłał do armatora krótką depezę: *Captain and chief officer no kontakt* oraz polecił odholować statek na nabrzeże postojowe. Armator błyskawicznie wysłał samolotem innego kapitana i chiefa na statek, a schodzącym potracił z zarobków dolary za cztery bilety lotnicze. Dyrektor armatora w mądrości swojej wydał zarządzenie, że każdy I oficer przed awansem na kapitana musi odbyć roczną „kwarantannę” na zbożowcach pływających do Stanów Zjednoczonych i Kanady. W tej sytuacji nasi fachowcy, jeszcze przed upadkiem komunizmu, „zęby zjedli” na przewozach zboża dla kur polskich i radzieckich. Inna rzecz, że kupowaliśmy zboże za dolary, a w kraju sprzedawaliśmy je za grosze, lecz to już należało do folkloru „księżycowej ekonomii”.

Trudy zawodowe wynagradzały wizyty w Nowym Orleanie, który jest najpiękniejszym portem Stanów Zjednoczonych. Lewobrzeże tego miasta na Missisipi przypomina inne metropolie w Stanach – wieżowce, domy handlowe, galerie i wytworne restauracje.

Część restauracji ma jednak swój koloryt, bo każdego wieczoru można tam posłuchać autentycznego nowoorleańskiego



■ Na karykaturze Andrzeja Działlika widzimy nieśmiertelnego rudego żeglarza, który wpływa do umownego Nowego Orleanu. Po prawej burcie minie go biały wycieczkowiec, a po lewej niebieski bocznokołowiec...





jazzu w większości granego przez czarnych artystów. Niezwykłą cechą tego portu są antykwariaty książek; jest ich 34 i pomimo Internetu i telewizji czytelnictwo musi być intensywne, gdyż wszystkie nieźle prosperują. Kupiłem tam prawdziwe białe kruki: czterotomowy *Admiral of the ocean sea* Morrisona, który na replice statku „Santa Maria” odbywał w 1941 roku podróżę szlakiem Kolumba, oraz wydany na kredowym papierze album *Andalusia* o sztuce Hiszpanii muzułmańskiej.

Perłą Nowego Orleanu jest French quarter – dzielnica z francuskich czasów w samym centrum, żywcem wycięta z końca XIX wieku. Za fasadami secesyjnych domów mieszczą się bogate ogrody, które w tym klimacie służą cały rok jako ogródki stylowych restauracji, gdzie raz w miesiącu odbywają się promocje wyjątkowych książek.

Brałem udział w takiej imprezie promującej w jednym tomie dwu twórców: malarza George Rodrigue’a i pisarza Laurence Freundlicha. Wytworem geniuszu malarskiego mistrza George’a były ilustracje pokazujące psa o błękitnej sierści w wielu niezwykłych ujęciach oraz mistrza Laurence’a autora tekstów o nieprawdopodobnej miłości tego psiaka do swego pana. Agent zawiózł mnie do takiego ogrodu i oddał w ręce blondynki odbierającej wizytówki zaproszonych i prezentującej gości autorom. Po drodze można się było napić burgunda kalifornijskiego i zająć się langustą. Krótka konwersacja z autorami była wstępem do zakupu książki, a tło na secesyjnej ścianie stanowiły akty dam stylizowanych na dzieła Tycjana i Velazqueza oraz akt oprowadzającej gości blondynki. Dyskretne miejsca pań zasłaniał pies o błękitnej sierści. Książka – arcydzieło sztuki edytorskiej – roze-



sza się tego wieczoru w ilości 200 egzemplarzy. Dla porównania – na wieczorkach autorskich w Szczecinie „schodzi” średnio 20 książek.

Podczas załadunku statku dostawcy prowiantu trudnią się również rozwożeniem załogi 12-osobowymi busikami na zakupy czy też na wycieczki do muzeów i galerii. Można powiedzieć, że Nowy Orlean to rozkosz dla ciała i ducha. Ma także ciekawe konotacje literackie – tu Herman Melville pisał *Oszusta*, a Truman Capote swoje niezrównane nowele.

Na prawobrzeże Nowego Orleanu nie radzę się wybierać, gdyż mieszka tam nagle śmierć. Zainteresowanym polecam w tym temacie film „Bez litości” (No mercy) z Kim Basinger i Richardem Gere.

**Józef Gawłowicz**







■ Widok z wieży w Roztoczańskim Parku Narodowym w Zwierzyńcu

XXXIX OGÓLNOPOLSKA KONFERENCJA KARTOGRAFICZNA

# WIZUALIZACJA KARTOGRAFICZNA W NAUCE I PRAKTYCE

*W sesji posterowej przedstawiciele Akademii Morskiej w Szczecinie zaprezentowali „Wykorzystanie Bezzałogowych Systemów Latających w procesie tworzenia szybkich opracowań terenu”.*



■ Od lewej: Monika Metynowska (KN „Metiri” AM w Szczecinie), prof. Beata Medyńska-Gulij (UAM w Poznaniu), płk Krzysztof Danilewicz (zastępca szefa Geografii Wojskowej), płk rez. Jerzy Pietruszka (22 WOK Komorowo)





■ **Prezentacja posteru i sprzętu UAS Akademii Morskiej w Szczecinie**

w Szczecinie zaprezentowali „Wykorzystanie Bezzałogowych Systemów Latających w procesie tworzenia szybkich opracowań terenu”. Omówiono zastosowanie UAS w przypadku klęsk żywiołowych, gdzie najważniejszym czynnikiem jest czas, aby jak najszybciej określić obszar zniszczenia terenu. Wówczas dokładność opracowania ma drugorzędne znaczenie. Bezzałogowe Systemy Latające umożliwiają szybką realizację misji pomiarowych i opracowanie ich wyników w postaci Numerycznych Modeli (Pokrycia) Terenu oraz ortofotomap. Dane te z kolei umożliwiają wykonanie analiz geoprzestrzennych z wykorzystaniem oprogramowania GIS. W trakcie prezentacji pokazano dodatkowo uczelniane UAS, czyli System Steadidrone H6X i DJI Phantom 3 – Professional.



Ponadto uczestnicy mogli zwiedzić Roztoczański Park Narodowy, zapoznać się z jego walorami przyrodniczymi, historią i wykorzystaniem systemu typu GIS w zarządzaniu pracą parku.

O dronach na XXXIX Ogólnopolskiej Konferencji Kartograficznej w dniach 26–28 września 2016 r. w Zwierzyńcu odbyła się XXXIX Ogólnopolska Konferencja Kartograficzna pt. „Wizualizacja kartograficzna w nauce i praktyce”. Akademię Morską w Szczecinie reprezentowali: Monika Metynowska (Kolo Naukowe „Metiri”) oraz dr Grzegorz Stępień.

Otwarcie konferencji i sesja inauguracyjna odbyła się w Roztoczańskim Centrum Naukowo-Edukacyjnym w Zwierzyńcu pod przewodnictwem

prof. nadzw. UMCS Andrzeja Czernego. Tegoroczna konferencja miała na celu przedstawić poglądy i wymienić myśli na temat szerokiego spektrum zagadnień związanych z wizualizacją kartograficzną. Podczas sesji referatowych omówiono m.in. innowacyjne technologie wizualizacji kartograficznej, analizy przestrzenne i wizualizację obrazowania ich wyników oraz zaprezentowano wizualizację krajobrazu w twórczości kartograficznej prof. Franciszka Uhorczaka. W sesji posterowej przedstawiciele Akademii Morskiej

Organizatorami XXXIX Ogólnopolskiej Konferencji Kartograficznej byli:

- Oddział Kartograficzny Polskiego Towarzystwa Geograficznego,
- Oddział Lubelski Polskiego Towarzystwa Geograficznego,
- Zakład Kartografii i Geomatyki, Wydział Nauk o Ziemi i Gospodarki Przestrzennej Uniwersytetu Marii Curie-Skłodowskiej w Lublinie,
- Roztoczański Park Narodowy.

**Monika Metynowska**

## ZESZYTY NAUKOWE W NOWYCH BAZACH CZASOPISM

Redakcja Zeszytów Naukowych Akademii Morskiej w Szczecinie z wielką radością informuje, iż czasopismo zostało zaindeksowane w uruchomionej w 2015 roku nowej bazie Emerging Sources Citation Index (ESCI), która została dołączona do Web of Science™ Core Collection firmy Thomson Reuters (aktualnie platforma Web of Science należy do Onex Corporation oraz Baring Private Equity Asia). To ogromne wyróżnienie dla Zeszytów i uznanie dążenia do ciągłego podwyższania jakości kwartalnika AM. Obecność w bazie ESCI zwiększy widzialność czasopisma na arenie międzynarodowej.

Drugą międzynarodową bazą czasopism naukowych, która zaindeksowała



kwartalnik, jest Global Impact Factor (GIF). Jednocześnie dokonana została ocena jakości wydawniczej za pomocą alternatywnego wskaźnika bibliometrycznego Global Impact and Quality Factor,

którego wartości w ostatnich czterech latach wynosiły: 2012 – 0,415; 2013 – 0,528; 2014 – 0,780; 2015 – 0,854. Wskaźnik wykazuje wyraźną tendencję wzrostową jakości naszego czasopisma – w ciągu ostatnich 2 lat działalności wzrósł o 61,7%. Zachęcamy do publikowania wyników prac badawczych na łamach Zeszytów Naukowych.

Ponadto w ostatnim roku wskaźnik czasopisma firmy Index Copernicus wzrósł o 10%. Wartości wskaźnika z ostatnich 3 lat wynoszą odpowiednio: ICV 2013 = 64,68; ICV 2014 = 79,38; ICV 2015 = 87,49.

**Leszek Chybowski**

# KOŁO „METIRI” W SIEMCZYŃSKIM PAŁACU



■ Nasza grupa wraz z Panem Bogdanem Andziakiem w jednym z pomieszczeń pałacowych



W dniach 4–6 listopada 2016 r. członkowie Koła Naukowego „Metiri” wraz z opiekunem dr. Grzegorzem Stępnem mieli przyjemność pojechać do zabytkowego pałacu w Siemczynie (pow. drawski) na jego pomiar. Było to możliwe dzięki zaproszeniu otrzymanemu od Pana Bogdana Andziaka – właściciela obiektu oraz wiceprezesa Stowarzyszenia Henrykowskiego w Siemczynie.

Pałac w Siemczynie jest 290-letnim barokowym budynkiem z otaczającym go kompleksem parkowo-rekreacyjnym. Niegdyś był rodową siedzibą rodziny von Goltz. Przybliżenie nam historii obiektu pozwoliło zapoznać się z wieloma interesującymi faktami na temat terenu oraz samego pałacu, który jak się okazało, pomimo późniejszego powiększenia i przebudowania zachował swój pierwotny, niezmienny od początku istnienia kształt i podział na komnaty.

Pierwszego dnia, pomimo późnego przyjazdu naszej grupy do Siemczyna, tuż po zakwaterowaniu zostaliśmy serdecznie przywitani przez wiceprezesa stowa-

rzyszenia oraz mieliśmy okazję wstępnie zapoznać się z kompleksem przed wykonaniem prac.

Drugi dzień rozpoczął się dla nas zwiedzaniem pałacu wraz z przybliżeniem historii z nim związanej przez Pana Bogdana Andziaka, który przekazał nam swoją obszerną wiedzę na jego temat, my zaś z zainteresowaniem słuchaliśmy opowieści. Szczególną uwagę zwróciliśmy na piwnice, powstałe znacznie wcześniej od pałacu, które niegdyś były osobnym kompleksem mieszkalnym.

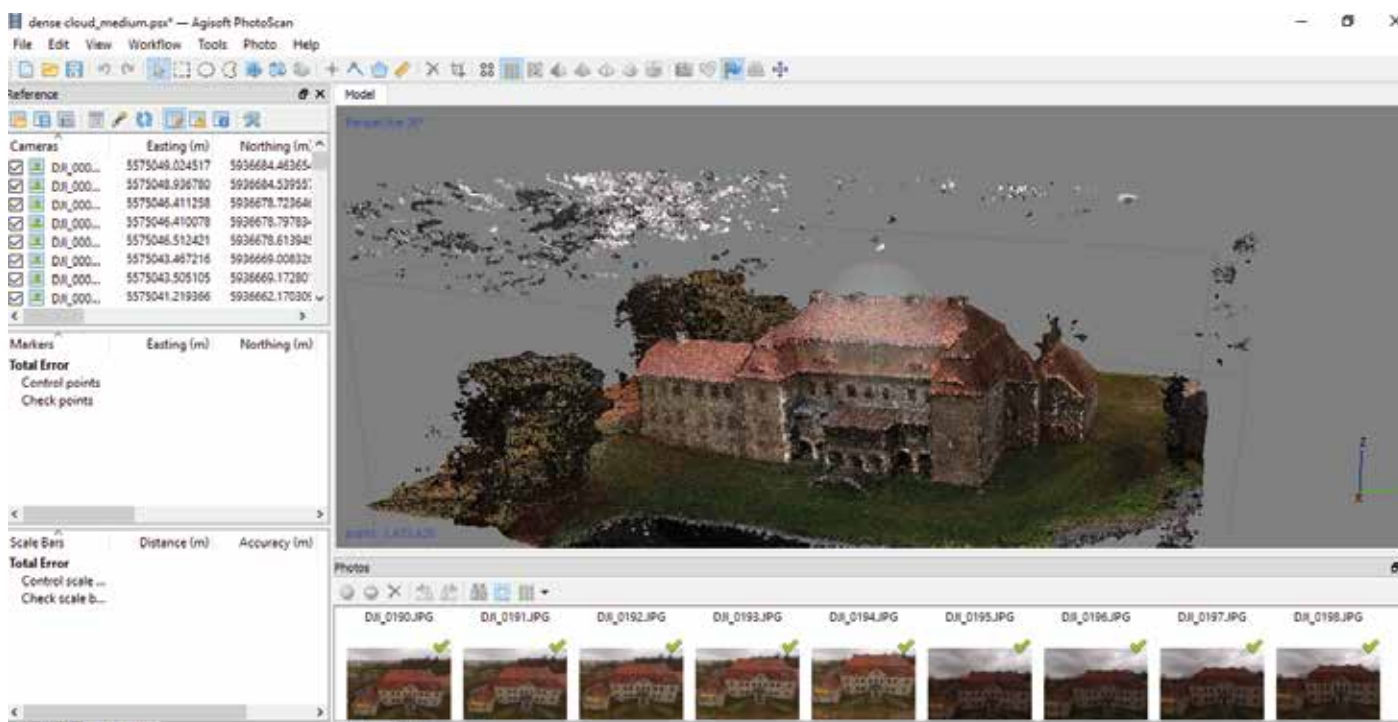
Po zakończeniu zwiedzania rozpoczęliśmy przygotowania do pomiarów skanerem laserowym firmy FARO. Począwszy od poddasza, wykonywaliśmy około 10-minutowe sesje na jednym stanowisku. Nasza grupa była złożona z trzech roczników, dlatego przed przystąpieniem do pracy dr Grzegorz Stępień przybliżył nam sposób działania, funkcje i obsługę skanera, tak aby każdy potrafił sam przeprowadzić kolejne skany. Podzieliliśmy się na trzy drużyny, aby przyspieszyć utworzenie modelu pałacu: pierwsza grupa pracowała ze skanerem, druga przetwarzała wyko-

nane już skany z wykorzystaniem oprogramowania FARO SCENE, zaś trzecia, wykorzystując chwilową poprawę pogody, udała się na zewnątrz, by móc wykonać naloty nad pałacem.

Praca na poddaszu zajęła nam najwięcej czasu ze względu na dużą liczbę stanowisk i czas pracy skanera. Zdjęcia podczas nalotu zrobiliśmy za pomocą Bezzałogowego Systemu Latającego DJI Phantom 3 Professional, wykonując podwójną siatkę z pokryciem 90% z pochyloną kamerą oraz 80% z pionowo ustawioną kamerą. Ze względu na załamanie pogody musieliśmy przerwać i przełożyć dalsze prace z bezzałogowcem na kolejny dzień.

Po przerwie obiadowej postanowiliśmy wspólnie przetwarzać wykonane skany, w oprogramowaniu FARO SCENE, aby każdy mógł zapoznać się z programem oraz metodyką pracy. Po ukończeniu tworzenia chmury punktów zaprezentowaliśmy wyniki właścicielowi pałacu oraz omówiliśmy dalsze etapy naszej pracy nad tworzeniem modelu. Resztę wieczoru wykorzystaliśmy na integrację koła, a także na nocne zwiedzanie pałacu.





#### ■ Chmura punktów otrzymana ze zdjęć z Bezzałogowego Systemu Latającego – opracowanie za pomocą oprogramowania Agisoft PhotoScan

Trzeciego dnia, tuż po śniadaniu, korzystając z lepszej pogody, wyszliśmy wykonać film prezentujący teren pałacu, a następnie nalot nad całym obszarem (ok. 12 ha) z kamerą nachyloną pionowo, jednocześnie rozpoczynając kolejne prace ze skanerem tym razem pomieszczeń pałacowych znajdujących się na parterze. Po przerwie obiadowej podzieliliśmy się na dwie ekipy, jedna kontynuowała skanowanie pomieszczeń, zaś druga wraz z Panem doktorem wykonywała nalot nad pałacem, by zrobić zdjęcia elewacji, niezbędne do dalszych opracowań modelu. Dzięki temu członkowie naszego koła mieli okazję wypróbować swoje siły jako piloci BSL, jednocześnie biorąc czynny udział w realizacji tego etapu projektu. Był to pierwszy wyjazd naszego koła do

pałacu w Siemczynie i zdecydowanie nie ostatni. Przed nami opracowywanie wyników pomiarów, które z pewnością pogłębią naszą wiedzę i pozwolą na wykonanie modelu pałacu. Dalsze prace będziemy wykonywać w kilku oprogramowaniach, tj.: PIX4D do opracowania zdjęć z nalołów, FARO SCENE do przetwarzania kolejnych skanów oraz Revit umożliwiającą połączenie obu modeli pałacu w Siemczynie.

Podsumowując wyjazd naszego koła do Siemczyna, można powiedzieć o nowym, owocnym dla każdego z nas doświadczeniu, dzięki któremu mogliśmy poszerzyć naszą dotychczasową wiedzę, a także nauczyć się wielu nowych rzeczy związanych z wykorzystywanym podczas prac sprzętem i oprogramowaniem niezbędnym do

przetworzenia wyników. Wyjazd pozwolił nam poznać się bliżej, co umocniło nas jako grupę. Kolejnym pozytywnym aspektem jest to, że mogliśmy rozszerzać swoje zainteresowania. Przed nami jeszcze dużo pracy, jednak każdy z etapów, który nas czeka, z pewnością pozwoli na ugruntowanie wiedzy, jaką zdobyliśmy w czasie studiów.

**Marta Machowska**  
Koło Naukowe „Metiri”

#### Podziękowania

KN „Metiri” serdecznie dziękuje Panu Bogdanowi Andziakowi za gościnę w zespole pałacowo-folwarcznym w Siemczynie, a także za możliwość zwiedzenia pałacu, poznania jego historii oraz wykonania pomiarów.



#### ■ Zespół pałacowo-folwarczny w Siemczynie – widok z bezzałogowego systemu latającego



#### ■ Fragment ortofotomapy zespołu pałacowo-folwarcznego w Siemczynie. Opracowano na podstawie ponad 400 zdjęć z Bezzałogowego Systemu Latającego Phantom 3 DJI Professional



# WIET **o** najmłodszych

„Wariacje chemiczne” oraz „Wariacje towaroznawcze” – to tytuły zajęć, jakie zorganizowane zostały na Wydziale Inżynieryjno-Ekonomicznym Transportu specjalnie dla uczniów Szkoły Podstawowej nr 61 w Szczecinie.

Zajęcia w laboratorium chemicznym poprowadził dr inż. Wojciech Konicki – młodzi odkrywcy zobaczyli, jak łącząc ze sobą substancje, mogą otrzymywać różne barwy. W laboratorium towaroznawstwa dr inż. Anna Wolnowska odkryła przed najmłodszymi adeptami zjawiska dyfuzji, dzięki czemu dowiedzieli się, skąd biorą się plamy. Dzieci miały też okazję zmierzyć zawartość cukru w produktach spożywczych.

Zajęcia rozbudziły w dzieciach niekłamaną ciekawość, pozwoliły poznać Akademię Morską i Wydział Inżynieryjno-Ekonomiczny „od kuchni”. Uczniowie wrócili do szkoły bogatsi o doświadczenia, a być może również o nowe naukowe hobby.

**Weronika Bulicz**





## W DNIU WSZYSTKICH ŚWIĘTYCH PRZY POMNIKU POŚWIĘCONYM „TYM, KTÓRZY NIE POWRÓCILI Z MORZA”

W deszczu, pod parasolami minął tegoroczny, pierwszy dzień listopadowego Święta Zmarłych w Szczecinie. Mimo takiej aury wielu szczecinian przybyło na Cmentarz Centralny, by wspominać tych, którzy od nas już odeszli.

Szczeciński Klub Kapitanów Żeglugi Wielkiej – pomysłodawca i realizator budowy pomnika poświęconego tym wszystkim ludziom morza, którym nie dane było powrócić do swych bliskich, do macierzystego portu – zorganizował uroczystości przy pomniku.

Dla przypomnienia, pomnik zbudowano w 1989 roku, a więc zbliża się trzydziesta rocznica jego funkcjonowania w środowisku Ludzi Morza, jak i społeczności Szczecina.

Pomnik wymaga prac renowacyjnych i modernizacyjnych. Dotychczasowe nasze zabiegi nie zdają na dłuższą metę egzaminu. Farba na sześciu betonowych konstrukcjach nazwanych pylonami, na których stoją okrętowe latarnie, cały czas luszczyla się. Komitet Opieki nad pomnikiem postanowił, że pylony zostaną obłożone płytami granitowymi.

Pierwszego listopada społeczeństwo Szczecina mogło się przekonać, że prace już się rozpoczęły. To oczywiście dopiero początkowy etap prac renowacyjnych monumentu. W dalszych planach znajduje się wykonanie ciągu spacerowego wokół pomnika, gdzie obecne płytki są odparzone i luźne. Renowacji poddane zostaną też stopnie schodów.

Całkowite zakończenie napraw zaplanowane jest na trzydziestą rocznicę odsłonięcia pomnika. Powodzenie planów zależne jest od finansów, jakimi komitet będzie dysponował.

Już od kilku lat zbierane są fundusze podczas kwest pierwszolistopadowych. Zwróciliśmy się też do firm z branży morskiej, związków zawodowych i samorządu miasta Szczecin o wsparcie finansowe.

Kwestę w Dniu Wszystkich Świętych, tak jak w poprzednich latach, prowadzili członkowie Szczecińskiego Klubu Kapitanów Żeglugi Wielkiej, Stowarzyszenia Starszych Oficerów Mechaników Morskich, studenci Akademii Morskiej, młodzież ze szkół morskich, wolontariusze Ludzi Morza i ich przyjaciele.



Mimo niesprzyjającej aury, w strugach deszczu nie brakowało ofiarodawców. Udało się zebrać 9737 złotych i 81 groszy. Cieszy nas taki wynik.

Serdecznie dziękujemy wszystkim ofiarodawcom i wolontariuszom.

Pierwszego listopada, w południe, dokonaliśmy uroczystej zmiany warty honorowej studentów Akademii Morskiej w Szczecinie.

Złożyliśmy wiązanki kwiatów, a dokładnie o godzinie dwunastej na dzwonie okrętowym wybito „szklanki”. Trębacz zagrał na trąbce „Silencium”.

Ceremonię tę uświetnił poczet sztandarowy Klubu Stella Maris duszpasterstwa Ludzi Morza.

Był to nasz hołd oddany tym ludziom, którym okrutny los nie pozwolił powrócić z morza. Przy pomniku zatrzymywali się przechodzący ludzie, zapalali znicze i kładli na płycie pomnika wiązanki kwiatów.

Wielu czytało tabliczki zamocowane wokół pomnika, gdzie figurują nazwiska i nazwy statków, na których zginęli.

Znajduje się tu też zbiorowa tablica, na której wypisane są nazwy okrętów i statków handlowych, które zostały zatopione podczas drugiej wojny światowej w walkach z niemiecką Kriegsmarine na morzach i oceanach. W godzinach popołudniowych przechodząca wzdłuż pomnika procesja zatrzymała się, a prowadzący biskup odmówił modlitwy za ofiary katastrof morskich. Kwesta i zapalanie zniczy trwało do późnego wieczora.

Jest już tradycją w Szczecinie, że 2 listopada każdego roku mieszkańcy Świnoujścia, okolic i delegacje ze Szczecina spotykają się w kościele pw. Stella Maris w Świnoujściu, by wysłuchać mszy świętej. Po mszy, późnym wieczorem, kiedy jest już ciemno, wszyscy udają się na świnoujską plażę. Ze zniczy formowany jest wielki krzyż. Kapłani prowadzą modły i wspominają razem ze społecznością tych wszystkich, których już nie ma wśród nas.

Drugą tradycją, którą wprowadził ksiądz Stanisław – obecny duszpasterz Ludzi Morza (o. palotyn) – to „Morskie Zaduszki”, które w tym roku odbywały się już po raz trzeci w kościele morskim pw. św. Jana Ewangelisty w Szczecinie.

Były to chwile wspomnień, zadumy i modlitwy za Koleżanki i Kolegów, którzy odeszli w tym roku na wieczną wachtę, zawinęli do swego ostatniego portu przeznaczenia.

Nasza obecność była świadectwem, że trwają oni w naszej pamięci i w naszych sercach.

**Wiktor Czapp**

# Tajemnice świątecznego drzewka

*Nikt chyba nie wyobraża sobie świąt Bożego Narodzenia bez choinki. Nawet, jeśli nie występuje ona w tradycyjnej formie żywego drzewka bożonarodzeniowego, ozdobionego bombkami i kolorowymi światełkami.*

W Polsce jest to jedna z najnowszych tradycji wigilijnych, pojawiła się u nas dopiero na przełomie XVIII i XIX wieku, a przywędrowała z Niemiec.

Jak czytamy w „Encyklopedii staropolskiej” Zygmunta Głogera, stało się to między rokiem 1795 a 1806. Choinka zastąpiła wcześniejsze wigilijne przybrania – zawieszane pod sufitem i ozdabiane wierzchołki sosny, jodły lub świerku, tak zwane podłaźniczki. Można spotkać także inne, regionalne określenia: na Rzeszowszczyźnie nazywano je jutkami, na Warmii i Mazurach jęglikami, w Małopolsce – sadem, w Jarosławskim, Lubelskim i Sandomierskim – wiechą. Bez względu na nazwę wierzchołki mają życiodajne moce i cudotwórcze właściwości, chronią dom i jego mieszkańców od złych mocy i uroków. Dekoracje na choinkę były swego rodzaju talizmanem dla domu.

W dawnej Polsce, zanim na drzewku zaczęły królować szklane bombki, większość ozdób robiły dzieci. „Tylko bombki, anielskie włosy i srebrny proszek do posypywania gałęzi kupowano w mieście – pozostałe zabawki i świecidelka robiono samemu. Łańcuchy klejono z kolorowych bibulek i słomek, złotą farbą malowano szyszki i włoskie orzechy, z wydmuszek jaj wyczarowywano aniołki i ptaszki, wycinano papierowe gwiazdy. Do zawieszania na choince przygotowywano także polskim zwyczajem rozmaite smakołyki – oprócz orzechów, jabłka, figi, cukierki w błyszczących papierkach, pierniki, ciasteczka, czekoladki i marcepany” – pisze Maja Łozińska w książce „W ziemiańskim dworze.

Codziennosc, obyczaje, święta, zabawy”.

W drzewku bożonarodzeniowym kryje się zarówno świecka, jak i kościelna symbolika.

Tradycyjnie ubiera się sosnę lub jodłę. Według ludowych wierzeń drzewo, zwłaszcza iglaste, jest uważane za symbol życia, odradzania się, trwania i płodności. Według wierzeń kościelnych zieleń choinki symbolo-

Niektóre z tych dekoracji są wieszane na drzewkach do dnia dzisiejszego. Każdy element ma swoją własną symbolikę:

Jabłka mają zapewnić zdrowie i urodę, według wierzeń kościelnych symbolizują rajska jabłoń.

- Orzechy zawijane w sreberka przynoszą dobrobyt i siłę.
- Łańcuchy wzmacniają rodzinne więzi.
- Światełka to światło broniące przed ciemnościami i złem.
- Gwiazda betlejemka ma pomagać w powrotach do domu.

- Dzwoneczki oznaczają dobrą nowinę i radość.

Współczesne dekoracje choinkowe nie są już tak symboliczne. Na ogół wieszamy na drzewku szklane bombki, kolorowe i błyszczące łańcuchy, elektryczne światełka, chociaż pojawiają się również te tradycyjne elementy – gwiazda betlejemka, łańcuchy, orzechy czy cukierki – jak niegdyś ciastka i pierniki. Elektryczne światełka zastępują świeczki i również są kontynuacją tej tradycji.

Większe znaczenie w choinkowych dekoracjach ma obecnie kolorystyka. Każdy ze świątami kojarzy konkretne barwy – czerwień, zieleń, biel czy złoto i srebro. Współczesne tradycyjne dekoracje są właśnie w takiej kolorystyce, chociaż coraz częściej gama kolorów się rozszerza, na przykład o fiolet, brąz, niebieski. Większe znaczenie ma moda niż symbolika – jednak sam fakt ubierania choinki jest wciąż jednym z najważniejszych elementów Bożego Narodzenia.

**Tomasz Kwiatkowski**



lizuje nadzieję oraz oznacza witalność i narodziny życia.

Świąteczne ozdoby choinkowe nigdy nie były przypadkowe. Dawniej na drzewku wieszano ciastka, orzechy, jabłka, kawałki opłatka, a także ozdoby z papieru czy słomy. Zawsze na gałązkach umieszczano zapalone świeczki i zimne ognie.



# KANAŁ KORYNCKI

Kanał Koryncki nie ma takiego znaczenia jak inne, na przykład Kanał Kiloński, Sueski, Saimaa czy Panamski, ale jest drogą wodną uczęszczaną przez statki morskie.

Kanał Koryncki znajduje się w środkowej Grecji i łączy Morze Jońskie z Morzem Egejskim, a ściślej mówiąc, Zatokę Saroniacką na Morzu Egejskim z Zatoką Koryncką.

Kanał ten zbudowano w latach 1881–1893, a więc konstruowano go 12 lat. Długość kanału wynosi 6,3 (dokładnie 6341 m). Szerokość 24,6 m na powierzchni lustra wody. Na dnie kanał zwęża się do 21 m. Głębokość wynosi 7–8 m. Wysokie na 79 m strome brzegi kanału nachylone są w stosunku do lustra wody 70°–77°, a na wysokich brzegach szerokość wąwozu to około 75 m. Przez wąwóz kanału przetrzuconych jest pięć mostów łączących oba brzegi.

Na płaskim brzegu kanału usytuowany został most tuż nad lustrem wody. Przy zbliżającym się statku, za pomocą odpowiednich mechanizmów, most zatapiający jest tak, aby statek swobodnie nad nim przepłynął. Po przejściu statku most wraca na swoją pozycję. Przejście przez kanał oszczędza około 400 km drogi.

Budowę Kanału Korynckiego nadzorowali i prowadzili węgierscy inżynierowie – Istvan Tűr i Bela Gerster. Fakt ten unaczyniają umieszczone na obu końcach kanału tablice pamiątkowe w języku węgierskim.

Z przejścia kanałem korzystają tylko małe statki (około 3000 BRT) – i z niewielkim zanurzeniem – oraz wszelkiego rodzaju jachty sportowe. Jak wykazują dokumenty, przez kanał przechodzi dziennie około 30 jednostek, co daje dość pokaźną liczbę około 11 tysięcy statków rocznie. Większość jednostek to promy pasażerskie i stateczki turystyczne, a także jachty sportowe.

Z historii starożytnej dowiadujemy się, że już antyczni władcy tych ziem dążyli do przebicia się przez liczący zaledwie 6 km skrawek lądu między Morzem Jońskim a Morzem Egejskim, aby zbudować żeglowny kanał.

Wszystkie próby przebicia się natrafiały na trudności techniczne. Kruszenie twardej skały w owych czasach było nie



lada wyzwaniem. Dopiero gdy Alfred Nobel wynalazł materiał wybuchowy (dynamit), pojawiła się szansa skruszenia skały i budowy kanału, ale był to już XIX wiek naszej ery. Jednym z poważnych bankierów, który sfinansował budowę, był Andreas Syngros.

W czasie drugiej wojny światowej w 1944 roku wycofujące się oddziały Wehrmachtu, zgodnie z niemiecką zasadą „pozostawić spaloną ziemię”, wysadziły w powietrze część brzegów kanału i zwały wszystkie mosty. Dodatkowo – dla większego utrudnienia – nie tylko zatopili w kanale kilka lokomotyw kolejowych i wagony, ale jeszcze je zaminowali. W latach 1946 do listopada 1948 z pomocą wojsk inżynieryjnych armii Stanów Zjednoczonych kanał oczyszczono z przeszkód nawigacyjnych.

Do współczesnych ciekawostek należy niebezpieczny przeskok na motorze przez Kanał Koryncki. Australijski motocrossowiec Robbie Maddison 8 kwietnia 2010 roku na motorze HONDA CR 500 dokonał tego wyczynu. Zbudowano rampę o długości 400 m, aby motocyklista mógł się rozpędzić i nabrać potrzebnej prędkości. Z szybkością 125 km/godz. Maddison przeskoczył 80 metrów nad lustrem wody znajdującego się poniżej kanału. Na brzegach zebrały się setki kibiców, aby zobaczyć i podziwiać ten niezwykły wyczyn Australijczyka.

Wzdłuż całej trasy kanału roztaczają się niezapomniane widoki. Niestety, piszącemu te słowa nie udało się przepłynąć tym kanałem w czasie pracy zawodowej.

**Wiktor Czapp**





■ Empire: Total War / The Creative Assembly, Feral Interactive

# ZAŁOGI DAWNYCH ŻAGLOWCÓW

W dawnych czasach w epoce żaglowców, szczególnie we flocie brytyjskiej, ale też w innych państwach, werbowano brakującą część załogi siłą. W portowych knajpach czy tawernach upijano do nieprzytomności upatrzonego delikwenta, transportowano go na pokład, a zanim jegomość wytrzeźwia, żaglowiec był już daleko w morzu.

Załogi żaglowców XVII–XVIII wieku tworzyli ludzie w różnym wieku, różnych zawodów i różnych zainteresowań. Byli wśród nich często ludzie o niesławnej przeszłości. Nie brakowało różnego typu oszustów, pospolitych złodziei czy kryminalistów. W załogach znajdowali się awanturnicy, ludzie nadużywający alkoholu, ale i stateczni wielodzietni ojcowie rodzin. Dla złodziei i kryminalistów służba na żaglowcach była ucieczką przed wymiarem sprawiedliwości. Dla uczciwych, siłą zwerbowanych do załogi było to przekleństwo. Jedni i drudzy znajdowali się w załodze żaglowców w sytuacji przymusowej i dlatego objawiali awanturnictwo, niesubordynację i pragnienie dezercji.

Utrzymanie tych ludzi w ryzach nie było wcale łatwe. Nic więc dziwnego, że w trosce o bezpieczeństwo statku do-

wództwo wdrażało żelazną dyscyplinę. Statek w owym czasie narażony był na wiele niebezpieczeństw. Poza kaprysmi pogody zagrażali mu korsarze oraz inni nieprzyjaciele, którzy w otwartej walce na morzu napadali się wzajemnie. Odpowiedzialność za statek i załogę spadała oczywiście na oficerów, a przede wszystkim na kapitana, który mając autorytet „pierwszego po Bogu”, wykorzystywał wszelkie środki do jego wzmacniania. Niekiedy kapitan działał zgodnie z zasadą „cel uświęca środki”. Posuwał się nawet do terroru wobec załogi, stosując drakońskie kary za różne przewinienia dla utrzymania dyscypliny. Dopiero społeczne zmiany, które dotarły także na statki i okręty wojenne, ukształtowały z czasem nowe układy i stosunki międzyludzkie oraz podział odpowiedzialności między członkami załogi.

Osiemnastowiecznego marynarza wystarczyło spytać, w jakiej części statku mieszka, aby natychmiast wiedzieć, jaką ma rangę i funkcję spełnia na statku. Na dziobie mieszkali na ogół podoficerowie, na śródokręciu szeregowi marynarze, a na rufie oficerowie i kapitan. Pomieszczenia rufowe stanowiły „Olimp” okrętu,

na który wstępu broniły zazwyczaj uzbrojone warty. Przed drzwiami do kabin stały dzień i noc posterunki. Każdy dowódca miał jednak wśród załogi zaufanych sojuszników, informujących kapitana o rozdających się wśród załogi spiskach. Taki osobnik zwany był „okiem i uchem” kapitana. Często mówiono, że dobry kapitan, nie wychodząc z kabiny, wie, co się dzieje na pokładzie. Obecnie to raczej anachronizm, jednak dawniej był wprost nieodzowny.

Istniejące w owych czasach warunki bytowe załogi, ciasnota, podłe wyżywienie, długa izolacja od lądu, trudne warunki klimatyczne, powodowały skłonności do bójek, awantur i buntów wśród załogi. Szukano więc różnych metod i sposobów zapobiegawczych. Z czasem rozpoczęto winnych karać. Do takich najbardziej znanych i popularnych kar należała chłosta oraz przeciąganie winnych pod stępką statku.

Dopiero kapitan James Cook w swojej podróży odkrywczej dookoła świata dowiódł, że można wyrobić w załodze poczucie odpowiedzialności. Udowodnił, że dobra zgrana załoga gwarantowała wykonanie każdego zadania i była w stanie





■ **Mighty Galleon**

przeciwdziałać każdemu niebezpieczeństwu. Trzeba jednak pamiętać, że na statkach odkrywczych znajdowali się ludzie, którzy mustrowali tam ochotniczo, bez przymusu.

Wielu zapewne było kapitanów, którzy na miarę kapitana Cooka postępowali ze swoimi załogami. Najstarszy kodeks morski, który nosił nazwę „Zwoje z Oleronu” (Roles d’Oleron), zawierał wykaz przewinień oraz szczegółowy spis kar, którym podlegali marynarze. Jeżeli ktokolwiek zniesławił lub oczernił swego kolegę, musiał wypłacić mu tyle uncji srebra, ile razy go zniesławił. W tym samym prawie morskim określono, że jeżeli marynarz zabił innego marynarza, należy przywiązać go do zabitego i obu wyrzucić za burtę do morza.

Na „Zwojach z Oleronu” oparto prawie wszystkie późniejsze regulaminy okrętowe. Niektóre z tych kar były okrutne. Niekiedy powodowały nawet trwałe kalectwo karanego. Jedną z najokrutniejszych, ale bardzo skutecznych kar było ucięcie dłoni za kradzież. Za wyciągnięcie noża przeciwko koledze karano przybiciem dłoni do masztu. Kara ta była jednak stosunko-

wo rzadko stosowana. Nakładano też kary pieniężne, szczególnie na okrętach wojennych. Było to wstrzymywanie żołądka lub inna kara pieniężna. Jedną z najczęściej stosowanych kar była kara chłosty „dziwiciogonowym kotem”, jak nazywano pejcz, którym wymierzano chłostę. Stosowano również jedno- lub wielokrotne przeciąganie pod stępką statku lub rzucanie winnego z rei do morza. Tego rodzaju kary stosowano, kiedy statek nie zawijał do portu. W porcie natomiast obwiniony stawał przed sądem morskim, który wymierzał mu karę w zależności od jego przewinienia. Za kłamstwo nakładano przeważnie karę pieniężną. Jeżeli marynarz okłamał swojego kolegę, musiał wpłacić do kasy statkowej karę 4 pensów. Jeżeli okłamany był oficerem, wówczas suma ta ulegała podwojeniu.

Jednym z najcięższych przewinień na statku było spanie na wachcie. Było ono piętnowane z całą surowością bardzo dotkliwymi karami. Przewinienie zaśniecia na wachcie miało też swoje odbicie w prawie morskim ustanowionym przez księcia Henryka VIII Żeglarsza. Według tego prawa spanie na wachcie było karane następująco:

- za pierwszym razem przywiązywano delikwenta do masztu i oblewano go wodą,
- za drugim razem przywiązywano go do masztu z rękami wzniesionymi do góry, a w rękawy wlewano mu wodę,
- za trzecim razem przywiązywano mu do ramion kule armatnie,
- czwarte zaśnięcie na wachcie karano w ten sposób, iż marynarza umieszczano w koszu i przywiązywano pod bukszprytem, otrzymywał niewielką porcję chleba, jedno piwo i ostry nóż – pod bukszprytem wisiał tak długo, aż zmarł z głodu albo zrobił użytek z noża – odciął kosz i wpadł do morza.

Na okrętach wojennych kary za zaśnięcie na wachcie też były bardzo dotkliwe. Delikwent tracił dzienną rację żywnościową i wymierzano mu karę chłosty, którą wykonywała publicznie cała załoga. Po trzecim zaśnięciu na wachcie marynarz tracił swoje pobory oraz otrzymywał karę ustaloną przez dowództwo okrętu. Stosowano niekiedy też karę przeciągania śpiącego na wachcie pod dnem okrętu. Podwodna część kadłuba była zawsze porośnięta ostrymi muszlami, a te raniły całe



■ Bitwa pod Trafalgarem – William Clarkson-Stanfield

ciało winowajcy. Na dawnych żaglowcach bardzo surowo karano kradzieże wśród załogi. Czyn ten był potępiany z całą surowością.

W polskiej flocie XVII wieku stosowano karę śmierci za niestawienie się na pokład okrętu przed jego wyjściem do akcji bitewnej. Uważano to za dezercję. Karano też delikwenta, gdy nie zjawił się na okręcie na porannym apelu w porcie. Wyroki śmierci wydawane za dezercję były raczej rzadko wykonywane. Występowały trudności z kompletowaniem załogi i dlatego nie można było sobie pozwolić na utratę wykwalifikowanego marynarza. Dla przykładu: w roku 1703 w brytyjskiej flocie skazano za dezercję dwóch marynarzy. Wyroku jednak nie wykonano, a to ze względu na brak ludzi.

Przy stosowaniu kary chłosty liczba uderzeń wahała się najczęściej w granicach od 10 do 100. Po takiej porcji uderzeń plecy skazanego wyglądały jak krwawy befsztyk. Większa liczba uderzeń dla skazanego była praktycznie karą śmierci. We flocie francuskiej, która zastosowała karę chłosty jako pierwsza, przestano ją stosować w roku 1850. Na statkach floty angielskiej wykorzystywano ten rodzaj kary do 1860 roku. Mniej więcej w tym samym czasie zniesiono ją również we flocie amerykańskiej.

Niektórzy kapitanowie lub dowódcy okrętów próbowali zastąpić karę chłosty innymi karami. Dowódca amerykańskiego żaglowca „Vandalia” wprowadził w 1828 roku tak zwany „areszt hamakowy”. Polegał on na tym, że na przykład

pijanego marynarza zawiązywano w hamaku, w którym pozostawał do dnia następnego. Za nadużywanie alkoholu stosowano też inne dotkliwe kary.

Zmiany dokonujące się w żegludze i na statkach, zwłaszcza zmiany techniczne w czasach, kiedy na morzach i oceanach świata zaczęły pływać statki o napędzie mechanicznym, miały istotny wpływ na sposób rekrutacji załóg do floty. Polepszyła się w sposób zasadniczy dyscyplina wśród załóg i uległy likwidacji brutalne „metody wychowawcze”.

Oczywiście obecnie na statkach wielu armatorów nie toleruje się przewinień takich jak nadużywanie alkoholu, drobnych kradzieży wśród załogi, a za spanie na wachcie kapitanowie upoważnieni są

przez armatorów do natychmiastowego wyokrętowania w najbliższym porcie. Obecnie nie stosuje się kar pieniężnych, natomiast znaczące przewinienia wpisywane są do akt personalnych, które rzutują na opinię oraz są brane pod uwagę przy awansowaniu na wyższe stanowisko.

W niektórych kompaniach nie toleruje się spóźniania na wyznaczoną godzinę wyjścia statku w morze. Trzeba jednak zaznaczyć, że obecne załogi statków handlowych okrętują ze świadomością, że praca na statku jest ich zawodem i źródłem utrzymania rodziny, dlatego dyscyplina statkowa jest świadomym postępowaniem załogi.

**Wiktor Czapp**



■ Królowa Wiktorja i jej goście obserwują rewię morską w Spithead, rycina, XIX w.





AKADEMICKIE MISTRZOSTWA WOJEWÓDZTWA ZACHODNIOPOMORSKIEGO W SZACHACH 2016/2017

## Zagrał jak profesjonalista

Zwycięstwem reprezentanta Akademii Morskiej Tygrana Dzhuguryana zakończyły się rozegrane po raz drugi na przestrzeni ostatnich lat Akademickie Mistrzostwa Województwa Zachodniopomorskiego w szachach. Pracownik naukowy AM zdecydowanie górował nad swoimi konkurentami. Odnosił komplet zwycięstw, nie pozostawiając wątpliwości, komu należy się tytuł.

Ponadto na podium stanęło dwoje studentów Zachodniopomorskiego Uniwersytetu Technologicznego – Krzysztof Sielicki i Martyna Zieniuk. To właśnie tych dwoje walczyło przyczyniło się do zwycięstwa ZUT-u w klasyfikacji drużynowej.

Zawody rozegrano systemem na dochodzenie, na dystansie siedmiu rund. Wyniki oraz rozstawienia wyświetlały się na bieżąco na rzutniku, co z pewnością uatrakcyjniło odbiór rywalizacji zarówno przez uczestników, jak i kibiców (bo tacy też się stawili). Szachiści korzystali z elektronicznych zegarów, które wypożyczył policki klub Śmiały.

W punktacji drużynowej zasłużenie zwyciężył Zachodniopomorski Uniwersytet Technologiczny. ZUT-owcy wystawili najrówniejszy skład. Dość powiedzieć, że w czołowej szóstce aż czworo stanowili studenci tej uczelni. Oprócz wspomnianych Sielickiego i Zieniuch na wysokim – 4. i 6. miejscu uplasowali się odpowiednio Adam Żywica oraz Agata Przybylska. Jednak ich przewaga nad dru-



gą w klasyfikacji Akademią Morską była i minimalna. Podobnie jak nad trzecim Uniwersytetem Szczecińskim. Dywagując, że wystarczyło, aby grający w ostatniej rundzie Andrzej Niżyński i Andrzej Jakubowski wygrali swoje pojedynki, a tytuł mistrzowski przypadłby „Marynarzom”. Z drugiej strony, Niżyński i tak wytrzymał presję, bowiem w przypadku przegranej z zawodnikiem Uniwersytetu Szczecińskiego Wojciechem Bondarewiczem Akademia Morska spadłaby na trzecią pozycję. Cokolwiek nie mówić, na finiszu różnice były znikome.

Zawody, w których wzięło udział 26 zawodników, rozegrano w salach Wydziału Nauk Ekonomicznych i Zarządzania Uni-

wersytetu Szczecińskiego. Podobnie jak w poprzedniej edycji, w szranki stanęli obok studentów pracownicy. Z dobrym skutkiem. Najlepszym okazał się przedstawiciel kadry naukowej. Tytuł mistrza obronił bowiem profesor Akademii Morskiej Tygran Dzhuguryan. W siedmiu partiach odniósł siedem zwycięstw i praktycznie niezagrożony triumfował w klasyfikacji indywidualnej. Bardziej niż własnymi osiągnięciami interesował się dorobkiem innych członków ekipy, przyjmując drugie miejsce drużyny z satysfakcją.

– Cieszy, że jest postęp względem ostatniej edycji – zauważył. – Może za rok też będzie lepiej?

Oprócz Dzhuguryana dla Akademii Morskiej punktowali Andrzej Niżyński (7. lokata, 4,5 pkt.) oraz Mateusz Mazurek i Marcin Marchenko (obaj zdobyli po 3 punkty i zostali sklasyfikowani na lokatach 17 i 18).

W minorowych nastrojach zawody kończyli reprezentanci gospodarzy. Szachiści Uniwersytetu Szczecińskiego zagrali praktycznie w tym samym składzie, co w marcowej imprezie. Wtedy wygrali, teraz szczęście się od nich odwróciło. Zajęli dopiero trzecie miejsce. Obok studentów wystąpiła profesor Ewa Krok oraz doktorant Wojciech Bondarewicz. Oboje uzyskali przyzwoite rezultaty, jednak ostatecznie musieli ustąpić lepiej dysponowanemu rywalom.

Tekst i fot.: **Paweł Stężała**





# PŁYWOŁAJKI 2016

W dniu 6 grudnia br. na pływalni Akademii Morskiej odbyły się Mistrzostwa w Pływaniu w kategorii kobiet i mężczyzn. W szranki rywalizacji stanęli studenci naszej uczelni, którzy pływali na dystansie 50 m stylem dowolnym, klasycznym, grzbietowym i motylkowym. Odbyły się

także sztafety 4 x 50 m stylem dowolnym.

Po kilkunastu seriach wyścigów, przy gorącym dopingu licznie zgromadzonych kibiców i mrówczej pracy AZS i SWFiS, wyłoniono najlepszych pływaków, którym medale, dyplomy i nagrody wręczyli: prodziekan Wydziału Nawigacyjnego dr inż.

Zbigniew Szozda i prodziekan Wydziału Mechanicznego, Prezes KU AZS AM dr inż. Piotr Treichel.

Gratulujemy zawodnikom osiągniętych wyników, a kibicom i zaproszonym gościom dziękujemy za gorący doping!

**Norbert Marchewka**





# ROWING CREW

## MISTRZOSTWA AKADEMII MORSKIEJ

*Tradycyjnie już po zakończeniu sezonu zasadniczego dla wioślarzy (ostatnie regaty na wodzie odbyły się 11.11.2016 r.) Akademia Morska jest organizatorem Otwartych Mistrzostw Uczelni w Ergometrze Wioślarskim.*



W tym roku, 22 listopada, w sali sportowej AM medale zostały rozdane w kilku kategoriach, zarówno wagowych, jak i wiekowych wśród kobiet i mężczyzn. Pierwsze biegi to wyścigi uczniów z Ośrodka Wychowawczo-Szkolnego dla dzieci słabo słyszących im. Juliana Tuwima w Szczecinie. Na dystansie 500 m rywalizowało 21 chłopców i dziewczynek. Następne wyścigi to rywalizacja VIP, w której wziął udział dziekan Wydziału Mechanicznego – prof. AM Zbigniew Matuszak. Dalej w szranki rywalizacji stanęli studenci AM niezrzeszeni w sekcji wioślarskiej, których zacięte wyścigi na dystansie 500 m wyłoniły najlepsze studentki i studentów. Po tych wyścigach do boju ruszyli wioślarze AM (rowing crew), którzy również wzięli udział w Akademickich Mistrzostwach Województwa Zachodniopomorskiego w Ergometrze Wioślarskim, zwyciężając w klasyfikacji drużynowej i w biegach indywidualnych. Na zawodach reprezentanci AM potwierdzili swoją wysoką formę, osiągając bardzo dobre wyniki sportowe. Po poszczególnych biegach najlepsza trójka zawodników stanęła na podium, by odebrać nagrody, medale i dyplomy z rąk przybyłych na zawody prodziekanów: Wydziału Nawigacyjnego – dr. inż. Zbigniewa Szozdy i Wydziału Mechanicznego – dr. inż. Piotra Treichela.

**Norbert Marchewka**

### KLASYFIKACJA W POSZCZEGÓLNYCH KATEGORIACH

- Uczennice 300 m  
I – Karolina Mieczkowska, II – Julia Gapska, III – Dominika Banaś
- Uczniowie 500 m  
I – Daniel Jędzura, II – Damian Szyszkowski, III – Mateusz Pająk
- VIP  
I – Marcin Matuszak, II – Mariusz Czerniawski, III – Zbigniew Matuszak
- Studentki AM 500 m  
I – Alicja Frohmüt, II – Aleksandra Jarząbkowska, III – Magdalena Wit
- Studenci (waga lekka) 500 m  
I – Dustin Łuniewski, II – Oskar Muller, III – Oskar Mazur
- Studenci (waga open) 500 m  
I – Wojciech Michalik, II – Paweł Trzciniński, III – Sebastian Rędzikowski
- Studentki rowing crew (waga lekka) 1000 m  
I – Małgorzata Filipzik, II – Monika Kłos
- Studentki rowing crew (waga open) 1000 m  
I – Karolina Woźniak, II – Joanna Dudek, III – Zuzanna Dudek
- Studenci rowing crew (waga lekka)  
I – Fryderyk Grodecki, II – Aleksander Florczak, III – Michał Kovac
- Studenci rowing crew (waga open)  
I – Jan Kucera, II – Michał Sobanda, III – Maciej Nowikiewicz





## REGATY Z OKAZJI ŚWIĘTA NIEPODLEGŁOŚCI

W bardzo przyjaznej, sportowej atmosferze zakończyliśmy tegoroczny sezon wioślarski. 11 listopada na przystani STW odbyły się regaty z okazji Święta Niepodległości.

Podczas regat zmierzyliśmy się w konkurencjach: jedynek, dwójka podwójna, dwójka mieszana MIX, ósemka mężczyzn i ósemka kobiet.

Po bardzo emocjonujących i wyrównanych biegach możemy się pochwalić zwycięstwem ósemki kobiet i ósemki mężczyzn.

Osada kobieca 8+ Akademii Morskiej wreszcie pokonała po wielu dotychczasowych próbach osadę kobiecą PUM! Osada męska 8+ Akademii Morskiej dopłynęła na metę przed osadą Szczecińskiego Towarzystwa Wioślarskiego.

W konkurencji dwójek podwójnych zajęliśmy 3 miejsce, w konkurencji MIX – 4 miejsce, a w konkurencji jedynek – 6.

Bardzo dziękujemy wszystkim wioślarzom za udział i za bardzo wysoki poziom przygotowania. Dziękujemy kibicom za



doping, to Wy dodaliście nam sił na ostatnich metrach. Serdecznie dziękujemy również władzom uczelni Akademii Morskiej: Pani dr inż. Agnieszce Deji, Panu dr.

inż. Zbigniewowi Szozdzie i dr. inż. Panu Przemysławowi Rajewskiemu za obecność i wspieranie swoich studentów!

**Norbert Marchewka**