

Szanowni Czytelnicy

W przededniu uroczystości inauguracyjnych nastanie nowego roku akademickiego oddajemy w Państwa ręce kolejny numer Akademickich Aktualności Morskich. Czas wakacji był dla wielu okazją do zasłużonego wypoczynku, ale dla równie wielu okresem wytężonej pracy. W dniach od 5 do 8 sierpnia Szczecin kolejny raz był żeglarską stolicą Europy. Największe zagłowce świata kończące wyczerpujący wyścig po Bałtyku zawinęły do stolicy Pomorza Zachodniego, by wspólnie z mieszkańcami i turystami świętować wielki finał regat The Tall Ships Races 2017. Akademia Morska czynnie uczestniczyła w tym wielkim wydarzeniu, udostępniając zwiedzającym Nawigatora XXI, pomagając w organizacji i współtworząc spektakularny koncert otwierający regaty: występ Andrei Bocellego wraz z Chórem AM.

Zakończył się projekt MELES, który miał na celu wprowadzenie do programów nauczania przedmiotów ukierunkowanych na



zdobycie wiedzy i umiejętności z zakresu przedsiębiorczości, a jego sukces zmotywował twórców do kontynuacji przedsięwzięcia. Zeszyty Naukowe wypłynęły zaś na szerokie wody, dostając się do bazy Web of Science Core Collection i otworzyły naszym naukowcom drogę do zaprezentowania się na międzynarodowym forum.

Z końcem lata spłynęła na nas smutna informacja o odejściu profesora Bolesława Kuźniewskiego.

Rektor Akademii Morskiej z lat 2002–2008 zmarł 20 sierpnia. Na zawsze pozostanie w naszej pamięci.

Życie toczy się jednak dalej i wyznacza nam nowe cele, którym będziemy musieli sprostać. Przed nami kolejny rok akademicki... a więc wszystkim życzę sukcesów i zapału w realizacji programowych zadań.

Redaktor Naczelny
prof. dr hab. inż. Bernard Wiśniewski

W numerze

Wspomnienie prof. dr hab. inż. Bolesław Kuźniewski	2
Regionalne projekty unijne AM	5
Zeszyty Naukowe w bazie	
Web of Science Core Collection	6
Przedsiębiorczy MELES	
chce dalej zmieniać AM	8
STAFF WEEK po raz drugi	11
Rozmowa z dr. inż., st. of. mech. okr. Antonim Wiewiórą	12
Chór dumnie reprezentuje Szczecin	15
The Tall Ships Races – wielkie święto morskiego Szczecina	16
Ocalić od zapomnienia... ..	18
Kruzensztern i Santa Maria Manuela	20
XVII Regaty Unity Line im. Piotra Waszczenko	22
Miliony do wzięcia	25
Zapomniane pomniki techniki, historii, nadziei	26
Piotr Tarnacki	
wraca na tron w klasie Micro!	28
Akademickie podchody w AM	30
Nowości wydawnicze	31
Pierwsze miejsce kadry Akademii Morskiej	32



FOT. BIURO PRASOWE REGAT

Akademickie Aktualności Morskie

Magazyn Informacyjny
Akademii Morskiej w Szczecinie
ISSN 1508-7786

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

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

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

NAKLAD:
350 sztuk

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

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

Nasza okładka

FOT. T. KWIATKOWSKI



WSPOMNIENIE

PROF. DR HAB. INŻ. BOLESŁAW KUŹNIEWSKI

Natura nihil est callidius*

Marcus Tullius Cicero (106 – 43 r. p.n.e.)

Pod koniec sierpnia br. dotarła do nas przykra wiadomość – 20 sierpnia w wieku 82 lat odszedł Pan Profesor Bolesław Kuźniewski. Niniejsze wspomnienie jest tylko zarysem i nie oddaje nawet części ogromnego dorobku, który wypracował Pan Profesor w trakcie swojej wieloletniej pracy naukowej i inżynierskiej.

Nie znałem Pana Profesora prywatnie, jednak los chciał, iż w ostatnich czterech latach nasze zainteresowania naukowe spłoty się, co zaowocowało współpracą i nowymi wynikami badań w obszarze pozyskiwania energii z fal morskich. Efektem był wspólny wynalazek pn.: „Zespół maszynowy napędzany przepływem płynu oraz sposób jego mocowania”, na który udzielono nam patentu. Do tego doszły wspólne publikacje oraz projekty, z których ostatnim jest wniosek zgłoszony zaledwie kilka dni temu w międzynarodowym programie COST o dofinansowanie projektu pn.: „A pan-European Network for Marine Renewable Energy with a focus on Wave Energy”.

Poznałem Pana Profesora w 1996 r., kiedy jako student III roku Wydziału Mechanicznego, ówczesnej Wyższej Szkoły Morskiej w Szczecinie, miałem zaszczyt uczestniczyć w prowadzonych przez Niego zajęciach laboratoryjnych z przedmiotu „podstawy konstrukcji maszyn”. Pamiętam te laboratoria do dnia dzisiejszego. Profesor, jak mało kto, z wielką pasją oraz bardzo interesująco wprowadził mnie i moich kolegów w świat prawdziwej techniki, w świat części maszyn, w tym przekładni, silników i pomp. Tak zajmując prowadził swoje zajęcia, że obecność na nich była praktycznie 100-procentowa. W naszych oczach, młodych, żądnych wiedzy studentów Profesor



■ *Profesor Kuźniewski podczas III Otwartego Spotkania Kół Naukowych 04.03.2014 r.*

był praktykiem z krwi i kości, a takich ludzi pamięta się na zawsze. Dodatkowo ogromna wiedza techniczna Pana Profesora oraz pasja tworzenia wynalazków intensyfikowały nasz szacunek do Jego osoby.

Profesor Kuźniewski urodził się 22 czerwca 1935 r. w Krześlicach koło Poznania. W 1951 r. rozpoczął naukę w gnieźnieńskim Państwowym Gimnazjum i Liceum im. Bolesława Chrobrego. Naukę kontynuował w Szczecinie, dokąd przeniósł się z matką i rodzeństwem. W 1953 r. ukończył Państwową Szkołę Ogólnokształcącą Stopnia Licealnego.

1 października 1953 r. rozpoczął studia na Wydziale Budowy Maszyn Szkoły Inżynierskiej w Szczecinie, która w 1955 r. została przemianowana na Politechnikę Szczecińską. Swoją pierwszą pracę podjął w tej uczelni już w 1954 r. jako student II roku Wydziału Budowy Maszyn na stanowisku zastępcy asy-

stenta w Katedrze Matematyki pod kierunkiem profesora Józefa Medera.

Tytuł zawodowy magistra inżyniera mechanika w specjalności „ogólna technologia budowy maszyn” uzyskał w 1958 r. na podstawie wykonanego projektu konstrukcyjnego – półautomatycznej obrabiarki oraz zdanego z wynikiem bardzo dobrym egzaminu dyplomowego.

Bezpośrednio po ukończeniu studiów pracował na Politechnice Szczecińskiej w Katedrze Obrabiarek Obróbki Skrawaniem i Technologii Budowy Maszyn na stanowisku asystenta, od lipca 1958 r. do sierpnia 1961 r., a następnie starszego asystenta od 1 września 1961 r. do 31 września 1966 r.

9 marca 1966 r. na podstawie Uchwały Rady Wydziału Mechanicznego Technologicznego Politechniki Warszawskiej Bolesław Kuźniewski uzyskał stopień naukowy doktora nauk technicznych, broniąc dysertacji zatytułowanej „Badanie niektórych właściwości dynamicznych napędu posuwu wzdłużnego poziomej frezarki wspornikowej”.

Od 1 października 1966 r. do 31 sierpnia 1970 r. pracował na stanowisku adiunkta w tej samej katedrze kierowanej wówczas przez profesora Wiesława Olszaka. Od 1 września 1970 r., na podstawie umowy o pomocy kadrowej zawartej między Politechniką Szczecińską a nowo powstałą Wyższą Szkołą Morską, Bolesław Kuźniewski rozpoczął pracę na stanowisku docenta mianowanego w Wyższej Szkole Morskiej w Szczecinie jako kierownik Zakładu Maszyn i Urządzeń. Otrzymał zadanie organizacji nowego Zakładu Podstaw Budowy i Eksploatacji Maszyn. Od tego czasu na zawsze był już związany ze szczecińską uczelnią morską.

W 1976 r. został kierownikiem Zakładu Podstaw Budowy i Eksploatacji

Maszyn, którą to funkcję pełnił nieprzerwanie do 1994 r. Od 1976 r. piastował też funkcję zastępcy dyrektora do spraw naukowych Instytutu Nauk Podstawowych Technicznych, a w latach 1979–1982 pełnił funkcję dyrektora tego instytutu.

Do tego czasu uzyskał już wiele patentów i kierował pracami naukowo-badawczymi ukierunkowanymi na wykorzystanie w przemyśle. Jedną z tych prac zatytułowana „Metodyka pomiarów geometrycznych błędów układu łożyskowania wałów korbowych silników okrętowych” stała się podstawą promocji doktorskiej późniejszego profesora Akademii Morskiej – mgr. inż. Krzysztofa Nozdrzykowskiego, który otrzymał stopień naukowy doktora 9 czerwca 1987 r. na Wydziale Budowy Maszyn Politechniki Szczecińskiej.

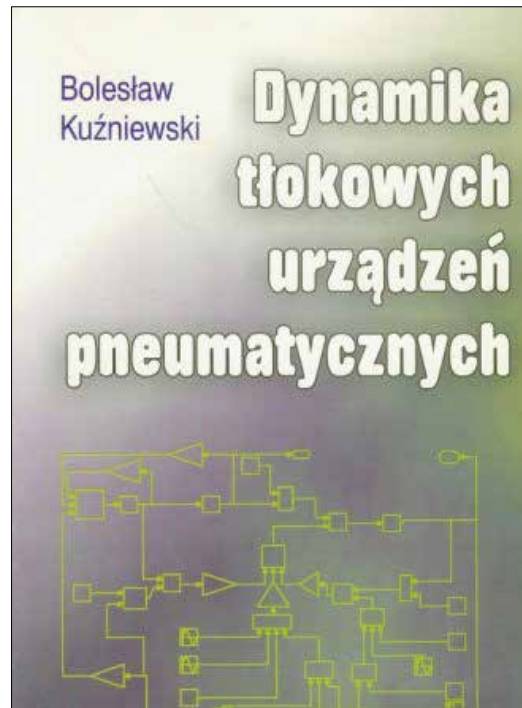
Profesor Kuźniewski uzyskał habilitację 30 stycznia 1995 r. na Wydziale Mechanicznym Politechniki Szczecińskiej na podstawie opublikowanej w 1994 r. rozprawy pt. „Dynamika i podstawy projektowania tłokowych urządzeń pneumatycznych generujących sygnały okresowe”. Dysertacja ta została wydana przez Dział Wydawnictw Wyższej Szkoły Morskiej w Szczecinie w serii wydawniczej Studia pod nr. 19 (ISSN 0860-8806).

W latach 1996–2002 Bolesław Kuźniewski ponownie pełnił funkcję kierownika Zakładu Podstaw Budowy i Eksploatacji Maszyn oraz dyrektora Instytutu Nauk Podstawowych Technicznych.

W latach 1997–2000 zaś kierował projektem badawczym finansowanym przez Komitet Badań Naukowych (GRANT 7T07B01113) zatytułowanym „Rozwój metod sterowania strumieniami masy powietrza w tłokowym urządzeniu pneumatycznym generującym okresowy sygnał siły”. Wyniki tego projektu utwierdziły Pana Profesora co do konieczności napisania monografii pt. „Dynamika tłokowych urządzeń pneumatycznych”, która została wydana przez Wydawnictwo Naukowo-Techniczne w Warszawie w 2001 r.

Bolesław Kuźniewski był recenzentem obronionej 11 stycznia 2000 r. na Wydziale Inżynierii Produkcji Politechniki Warszawskiej rozprawy habilitacyjnej dr. inż. Jerzego Iwaszko zatytułowanej „Opory przepływu po-

wietrza przez elementy pneumatyczne”. W latach 2001–2004 kierował kolejnym dużym projektem badawczym (GRANT 8 T07B 030 21) pn. „Doświadczalna weryfikacja metody i doskonalenie konstrukcji specjalnego zaworu do cyfrowego sterowania strumieniami masy powietrza w tłokowym urządzeniu pneumatycznym generującym okresowy sygnał siły”.



■ Okładka „książki profesorskiej” autorstwa Bolesława Kuźniewskiego

Profesor Kuźniewski przez dwie kadencje był Rektorem – Wyższej Szkoły Morskiej, a później Akademii Morskiej w Szczecinie w okresie 2002–2005 oraz 2005–2008. To za Jego kadencji nasza uczelnia zmieniła swoją kwalifikację, uzyskując prestiżowy status akademii nadany jej na mocy Ustawy z dn. 9 stycznia 2004 r. (Dz.U nr 29, poz. 256).

18 listopada 2002 r. Bolesław Kuźniewski otrzymał tytuł naukowy profesora nauk technicznych, odbierając nominację profesorską z rąk ówczesnego prezydenta RP Aleksandra Kwaśniewskiego.

Profesor Kuźniewski był wybitnym specjalistą w zakresie aplikacyjnego wykorzystania mechaniki płynów. Jego badania nie ograniczały się wyłącznie do pneumatyki, ale dotyczyły również hydrauliki. W latach 2008–2010 był

głównym wykonawcą projektu badawczo-rozwojowego finansowanego przez Narodowe Centrum Badań i Rozwoju (GRANT nr 03002804) pt. „Nowy sposób ochrony brzegów przed falami morskimi”, realizowanego w Akademii Morskiej w Szczecinie pod kierownictwem dr. inż. Zenona Grządziela, w wyniku którego powstał nowatorski sposób wygaszania fal morskich wykorzystujący energię samych fal.

Profesor Kuźniewski był autorem i współautorem ponad 70 opublikowanych prac twórczych, w tym kilkudziesięciu publikacji naukowych, 2 monografii, 2 skryptów, 15 wdrożonych prac projektowych i doświadczalno-konstrukcyjnych.

Bolesław Kuźniewski był wybitnym naukowcem, członkiem towarzystw naukowych i komisji, a przede wszystkim wynalazcą i innowatorem. Profesor Kuźniewski czerpał inspirację z natury jako źródła dla swoich wynalazków. Jedną z jego ostatnich inspiracji stanowiły skrzydła mewy będące podstawą wynalazku w postaci silnika mechanicznego napędzanego energią fal morskich. Jako twórca i współtwórca miał na swoim koncie 18 udzielonych patentów, zgłoszeń patentowych oraz wzorów użytkowych, w tym m.in. na wynalazki:

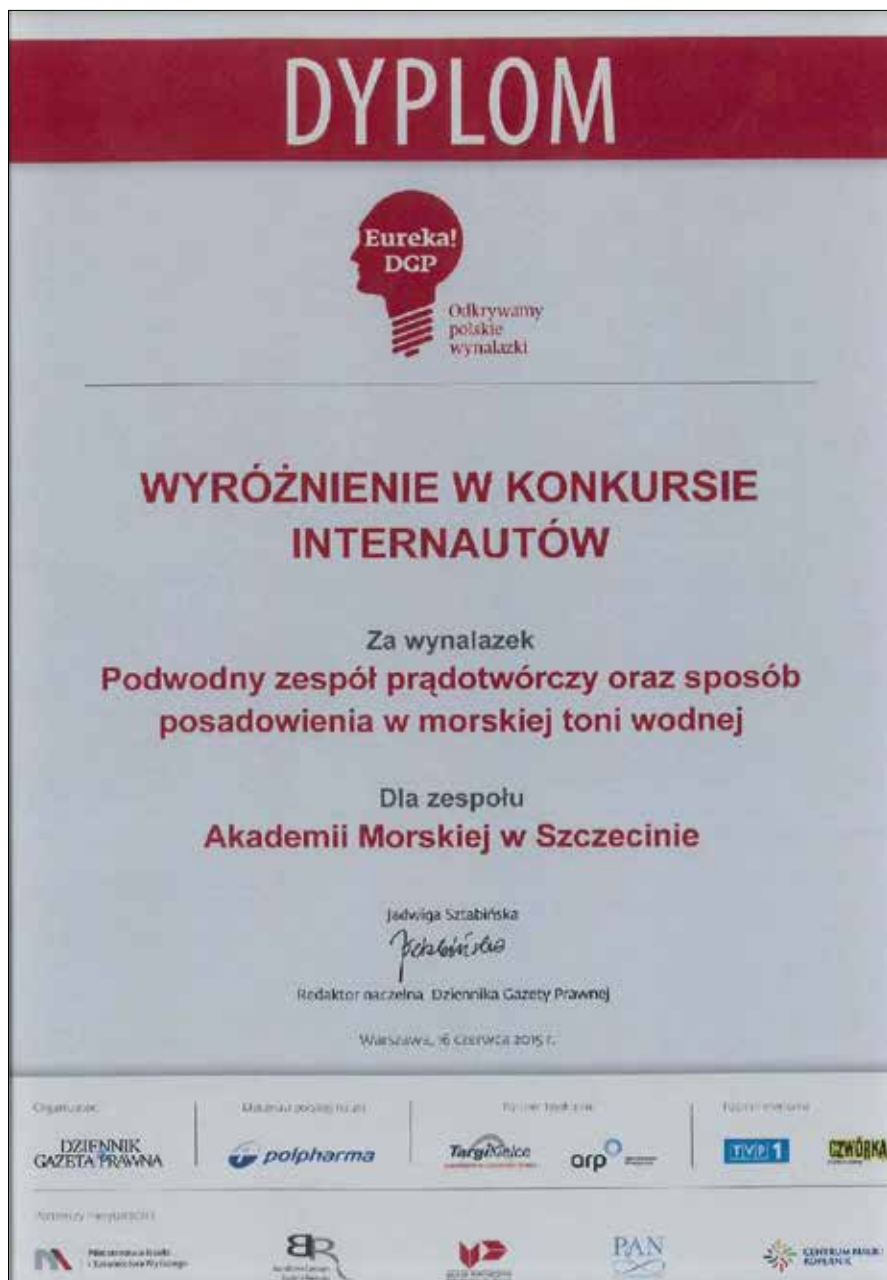
- pneumatyczny generator drgań mechanicznych (patent PL98810);
- zawór do silników spalinowych (patent PL114550);
- zawór do silników spalinowych z samoczynnym smarowaniem trzonu (patent PL114553);
- urządzenie do szlifowania wałów korbowych (patent PL115262);
- pneumatyczny generator drgań skrętnych (patent PL130104);
- urządzenie do przetwarzania energii (patent PL130112);
- filtr szczelinowy (patent PL133734);
- urządzenie do pomiarów wałów korbowych silników spalinowych (patent PL137720);
- pneumatyczny izolator drgań (patent PL138701);
- mechanizm do bezstopniowej regulacji odległości osi kół pośrednich w przekładniach (zgłoszenie patentowe P.198482);
- przyrząd do pomiaru stopnia zużycia tulei cylindrowych tłokowych

- silników spalinowych (zgłoszenie patentowe P.211245);
- urządzenie stereotaktyczne do radioterapii (zgłoszenie patentowe P.302383);
- uchwyt głowy do radioterapii (zgłoszenie patentowe P.302384);
- sposób ochrony brzegu przed falami morskimi i zespół tłumiący energię fal morskich (patent PL210447) – wynalazek ten był wielokrotnie wyróżniany na forum krajowym jako potencjalny produkt o wysokim poziomie innowacyjności;
- podwodny zespół prądotwórczy oraz sposób posadowienia podwodnego zespołu prądotwórczego w morskiej toni wodnej (patent PL223873) – 16 czerwca 2015 r. wynalazek ten uzyskał wyróżnienie internautów w konkursie „Eureka! DGP”;
- zespół maszynowy napędzany przepływem płynu oraz sposób jego mocowania (patent UP RP przyznany 21 czerwca 2017 r.).

Trzeba podkreślić, że badania Pana Profesora od zawsze były ukierunkowane na wdrożeniowość stanowiącą obecnie priorytet w gospodarce opartej na wiedzy, którą Polska buduje dopiero od kilku lat. Podczas III Otwartego Spotkania Kół Naukowych, które miało miejsce 4 marca 2014 r. w Akademii Morskiej w Szczecinie, Profesor Kuźniewski został honorowym członkiem Studenckiego Koła Naukowego Innowatora „Ordo ex Chao”.

Za osiągnięcia w działalności naukowej i dydaktycznej otrzymał wiele nagród, w tym od Ministra Nauki i Szkolnictwa Wyższego, Ministra Gospodarki Morskiej, Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej oraz Rektora Wyższej Szkoły Morskiej w Szczecinie i Rektora Akademii Morskiej w Szczecinie. Pośród odznaczeń, którymi został uhonorowany, należy wymienić Złoty Krzyż Zasługi, Krzyż Kawalerski Orderu Odrodzenia Polski oraz Krzyż Oficerski Orderu Odrodzenia Polski.

Był człowiekiem wysportowanym – zapalonym żeglarzem, kajakarzem i narciarzem. Miał patent sternika jachtowego. Wielokrotnie zdobywał nagrody w regatach żeglarskich oraz w zawodach narciarskich. W 1965 r. wspólnie z Jerzym Kurowskim zdobył



- Wyróżnienie wynalazku Profesora Kuźniewskiego w konkursie „Eureka! DGP”

wicemistrzostwo Polski w regatach żeglarskich na Zatoce Pomorskiej w klasie Folkboat.

Profesor Kuźniewski zmarł 20 sierpnia 2017 r. Opuścił nas człowiek o wysokiej kulturze osobistej, umiejętności współzycia z ludźmi, życzliwy, chętnie dzielący się swoją szeroką wiedzą, wspaniały dydaktyk i człowiek pracowity. Taki na zawsze pozostanie w naszej pamięci.

Żegnamy Cię nauczycielu, wynalazco i mistrzu. Profesorze, krzewione przez Ciebie i zaszczerpione w nas –

Twoich uczniach – wartości pozostaną na zawsze w naszych sercach i pomogą nam kontynuować Twoją drogę w ulepszaniu świata za pomocą myśli inżynierskiej.

Na zawsze będziemy pamiętać Twoje słowa: „jestem zwykłym mechanikiem” będące jednocześnie wyrazem Twojej skromności. Łączymy się w żalu z rodziną i bliskimi.

Leszek Chybowski
zdjęcia: archiwum autora

*Nic nie jest bardziej wynalazcze niż natura.

Regionalne projekty unijne AM

Magali Lenoel – przedstawicielka Dyrekcji Generalnej ds. Polityki Regionalnej i Miejskiej w Komisji Europejskiej przyjechała do Szczecina, by wziąć udział w XII posiedzeniu Komitetu Monitorującego Regionalny Program Operacyjny Województwa Zachodniopomorskiego 2014–2020.

■ TEKST I ZDJĘCIA **WERONIKA BULICZ**



Oficjalne posiedzenie poprzedziła wizyta w Akademii Morskiej w Szczecinie, gdzie pani Magali Lenoel mogła osobiście zobaczyć zrealizowane przez uczelnię projekty, których budowa została sfinansowana w ramach Regionalnego Programu Operacyjnego.

Wspólnie odwiedziliśmy laboratoria w Centrum Badania Paliw, Cieczy Roboczych i Ochrony Środowiska przy ul. Willowej, a także zlokalizowane przy Wałach Chrobrego – Centrum Symulacyjnego Terminalu LNG, Centrum Naukowo-Badawcze Analizy Ryzyka Eksploatacji Statków oraz laboratorium

ZIELONA ENERGETYKA. Gospodarzem wizyty był Prorektor ds. Morskich, dr inż. kpt. ż.w. Andrzej Bąk, prof. AM.

Wizyta pozwoliła zobaczyć, jak funkcjonują sfinansowane ze środków UE jednostki i porozmawiać z ich pracownikami. ■



■ ZESZYTY NAUKOWE

Zeszyty Naukowe w bazie Web of Science Core Collection

Śmiało możemy powiedzieć, że Zeszyty Naukowe Akademii Morskiej w Szczecinie właśnie wypływają na szerokie, międzynarodowe wody za sprawą Web of Science Core Collection – bazy, w której są indeksowane od lipca br.

■ TEKST **LESZEK CHYBOWSKI**

Do 2014 roku artykuły publikowane na łamach Zeszytów Naukowych Akademii Morskiej w Szczecinie były indeksowane przez bazy bibliometryczne, takie jak BazTech, Google Scholar oraz Index Copernicus. W kolejnych miesiącach czasopismo zostało zarejestrowane w nowych bazach, czego wynikiem było włączenie kwartalnika w październiku ubiegłego roku do Emerging Sources Citation

Index (ESCI) – bazy danych będącej częścią prestiżowej platformy Web of Science. Kalendarium najważniejszych wydarzeń związanych z działalnością ZN, począwszy od stycznia 2015 r., przedstawiono w załączeniu. Platforma Web of Science, na której znalazły się ZN, zlicza cytowania w poszczególnych artykułach, co bezpośrednio przekłada się na wskaźniki bibliometryczne innych artykułów dotychczas zaindekso-

wanych w tej bazie oraz na cytowalność poszczególnych naukowców. Jest to więc doskonała okazja dla naszych autorów do zaprezentowania na międzynarodowym forum wyników swoich badań i poprawy wskaźników ilościowych aktywności naukowej. Natomiast dla uczelnianego kwartalnika to szansa na zwiększenie liczby cytowań i tym samym dalsza droga ku tzw. „Liście Filadelfijskiej” (Journal Citations Reports JCR®).



JAK CYTOWAĆ ZN W SWOICH PUBLIKACJACH

ZN w przeszłości zmieniały nazwę, a autorzy w swoich publikacjach często nie stosowali jednolitego sposobu cytowania piśmiennictwa źródłowego. Właściwe cytowanie źródeł jest bardzo ważne zarówno dla cytowanych autorów, jak i dla przywoływanych czasopism naukowych, gdyż ułatwia dotarcie do przywoływanego materiału przez innych badaczy, a pośrednio wpływa na prawidłowe wyznaczenie wskaźników oddziaływania czasopism naukowych oraz wskaźników oceny dorobku badaczy.

Przykład cytowania artykułu z ZN według stylu HARVARD:

EVGENY, O. (2017) Detection of Spoofing using Differential GNSS. Scientific Journals of the Maritime University of Szczecin, Zeszyty Naukowe Akademii Morskiej w Szczecinie, No. 50(122), pp. 59-67, doi: 10.17402/217.

NAJWAŻNIEJSZE POJĘCIA:

Wskaźniki prestiżu i siły oddziaływania czasopism naukowych

Impact Factor (wskaźnik wpływu):

$$IF^{\circ} = \frac{B}{C}$$

gdzie: B – łączna liczba cytowań w JCR, w danym roku kalendarzowym, wszystkich publikacji, które ukazały się w danym czasopiśmie w ciągu 2 poprzednich lat, C – liczba wszystkich publikacji, które ukazały się w danym czasopiśmie, w ciągu 2 poprzednich lat.

5-year Impact Factor (5-letni wskaźnik wpływu):

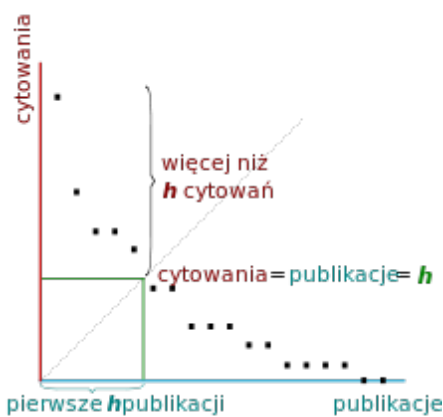
$$IF5^{\circ} = \frac{B5}{C5}$$

gdzie: $B5$ – łączna liczba cytowań w JCR, w danym roku kalendarzowym wszystkich publikacji, które ukazały się w danym czasopiśmie w ciągu poprzednich 5 lat, $C5$ – liczba wszystkich publikacji, które ukazały się w danym czasopiśmie, w ciągu poprzednich 5 lat.

Wskaźniki oceny dorobku naukowego autora

h -index (wskaźnik Hirscha)

Wprowadzony w 2005 roku przez J.E. Hirscha wskaźnik oceny wagi wszystkich prac danego badacza, który ma wskaźnik równy h , jeśli h spośród N_p jego publikacji ma co najmniej po h cytowań każda, a każda z pozostałych ($N_p - h$) publikacji ma nie więcej niż h cytowań.

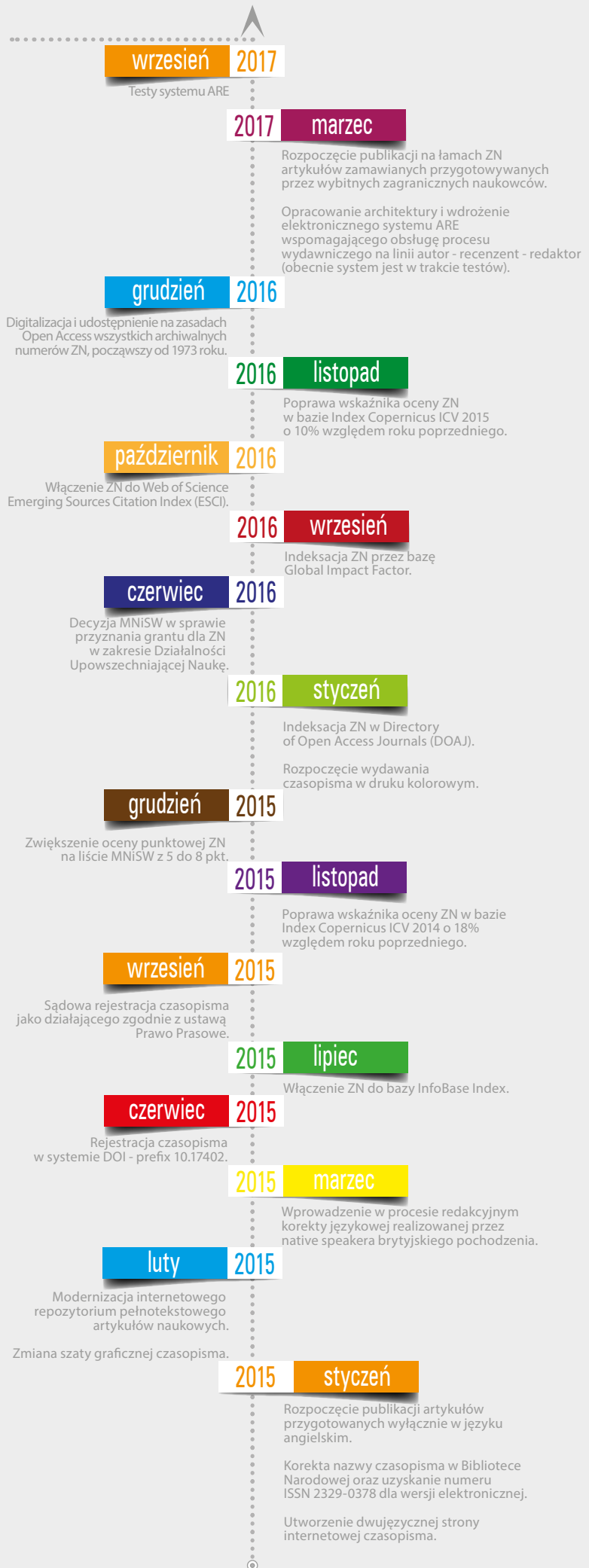


Summaryczny wskaźnik wpływu:

Wskaźnik oceny dorobku naukowca upowszechniony w Polsce wraz z ukazaniem się „Rozporządzenia Ministra Nauki i Szkolnictwa Wyższego z dnia 1 września 2011 r. w sprawie kryteriów oceny osiągnięć osoby ubiegającej się o nadanie stopnia doktora habilitowanego” (Dz.U 2011, nr 196, poz. 1165).

$$SumIF = IF_1 + IF_2 + \dots + IF_n$$

gdzie: IF_i – wskaźnik wpływu i czasopisma, w którym opublikowano artykuł (zgodny z rokiem publikacji).



Przedsiębiorczy MELES chce dalej zmieniać AM

Projekty finansowane z Funduszy UE na stałe zadomowiły się w naszej uczelni. Niektóre mają wąski, ściśle badawczy charakter, a niektóre są przeznaczone dla szerokiej grupy nauczycieli i studentów. Do tych ostatnich należą projekty Programu Erasmus+, których jednym z głównych zadań jest rozwój współpracy międzynarodowej poprzez zwiększenie mobilności akademickiej.

■ TEKST **PIOTR WOŁEJSZA, BOGUSZ WIŚNICKI, KAROLINA NADOLSKA**

Program ten szczyli się olbrzymią rzeszą zadowolonych uczestników również w Akademii Morskiej. Można by nawet powiedzieć, że z roku na rok rośnie populacja studentów i nauczycieli, którzy zarazili się bakcylem mobilności Erasmusa.

Spośród projektów z logiem Erasmus+ dużym powodzeniem wśród studentów cieszył się Projekt MELES, który z końcem sierpnia 2017 dobiegł końca. To powodzenie szło w parze ze znaczeniem dla uczelni – Akademia Morska była liderem w tym projekcie i trwałymi efektami w postaci nowych przedmiotów w programach nauczania.

W trakcie trwania projektu MELES studenci kierunku geodezja i kartografia (WN) i zarządzanie i inżynieria produkcji (WIET) uczestniczyli w wyjazdach do dwóch szkół letnich, na grecką wyspę Chios (2015) i do portugalskiego Aveiro (2016). W każdej uczestniczyły grupy 30 studentów ze wszystkich partnerskich uczelni, w tym 6 studentów z AM. Niezwykłą wartością szkół letnich było nie tylko atrakcyjne otoczenie, ale przede wszystkim wielokulturowość uczestników. I tak podczas zajęć w pierwszej szkole letniej studenci pochodzili z 8 krajów (Kostaryka, Ekwador, Niemcy, Grecja, Honduras, Mozambik, Portugalia i Polska),

a podczas zajęć w drugiej – z 11 krajów (Portugalia, Niemiec, Polski, Grecja, Turcja, Kolumbii, Palestyny, Meksyku, Ekwadoru, Chile i Gwatemali). Takie zestawienie państw gwarantuje emocje i dobrą zabawę! Studenci uczyli się przedsiębiorczości w ramach nowych programów dydaktycznych, pod okiem nauczycieli dr. inż. Piotra Wołejszy i dr. inż. Bogusza Wiśnickiego, którzy realizowali projekt w AM, oraz opiekunów projektu ze strony pracowników administracji i technicznych uczelni.

Mimo iż projekt MELES dobiegł końca, jego idea będzie miała dalszy ciąg. Właśnie wystartował MELES 2.0, który jest kontynuacją poprzed-



■ Sieć pajęcza łączy nowo przybyłych studentów MELES-a



■ *Rozmowy polsko-palestyńskie w toku*



■ *Łoża szyderców – czyli nauczycieli MELES-a*



■ *Najwyższa wieża z makaronu i jej konstruktorzy*



■ *Jak uatrakcyjnić młodym ludziom pobyt na wyspie Chios? – każdy pomysł jest cenny*

DLA TYCH, KTÓRZY O PROJEKCIE JESZCZE NIE SŁYSZELI, SYNTETYCZNY RAPORT:

Tytuł: MELES (More Entrepreneurial Life at European Schools).

Cel: wprowadzenie do programów nauczania uczelni przedmiotów ukierunkowanych na zdobycie wiedzy i umiejętności z zakresu przedsiębiorczości.

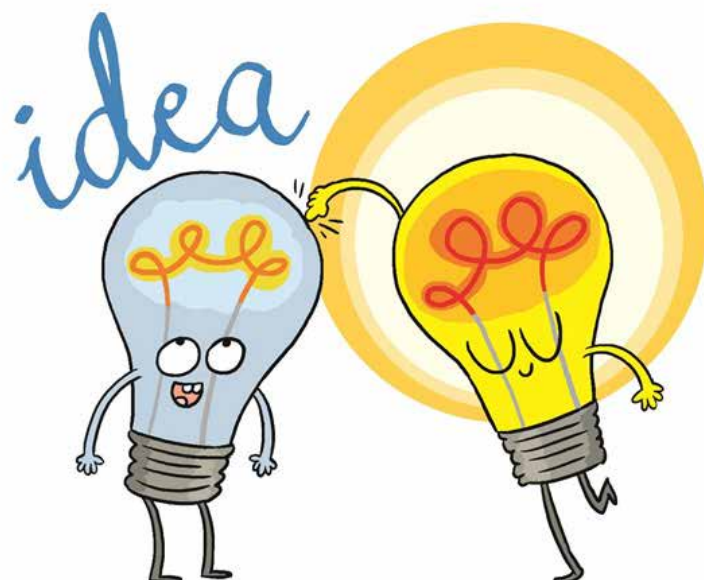
Partnerzy: Akademia Morska w Szczecinie (lider), Universidade de Aveiro (Portugalia), University of the Aegean (Grecja), Politechnika Białostocka, University of Leipzig (Niemcy).

Kierownik projektu: dr inż. Piotr Wołęjsza.

Termin realizacji projektu: 01.09.2014 r. – 31.08.2017 r.

Działania w projekcie: spotkania partnerskie, konferencje, warsztaty, szkoły letnie.

Efekt projektu: MELES ebook (do pobrania ze strony <http://meles-project.eu/files/ebook.pdf>) i nowe przedmioty nauczania przedsiębiorczości (w AM wprowadzono je na kierunkach nauczania prowadzonych na WIET i WN).





- *Tutaj nikt nie oszukuje – dziewczyny upewniają się, czy przesłona na oczy jest skuteczna*

nich działań pod tytułem „Academic Business Coach (ABC)”. Partnerami projektu są: Politechnika Białostocka, Uniwersytet w Lipsku (Niemcy), Uniwersytet Egejski (Grecja) i Uniwersytet w Aveiro (Portugalia). Budżet projektu to ponad 220 tys. euro. Projekt realizowany będzie z ramienia Akademii Morskiej w Szczecinie na Wydziale Inżynieryjno-Ekonomicznym Transportu, gdzie znajdować się będzie również biuro projektu, a realizację poprowadzą dr inż. Bogusz Wiśnicki i dr inż. Piotr Wołęjsza.

Celem projektu jest opracowanie, przetestowanie i wdrożenie programu kształcenia akademickich trenerów biznesu. Mamy nadzieję, że wypełnią oni brakujące ogniwo komercjalizacji na polskich uczelniach. Akademicki trener biznesu będzie działał na styku uczelni i gospodarki, pomagając zespołom realizującym projekty B+R na uczelni:

- zaplanować projekt pod kątem

efektywnego wykorzystania jego wyników w gospodarce,

- zdefiniować model biznesowy przyszłego produktu lub technologii,
- pozyskać finansowanie na realizację projektu,
- zdobyć pierwszych klientów i partnerów.

Źródłem know-how w zakresie kształcenia ABC będą profesjonalni akademicy trenerzy biznesu z Uniwersytetu w Lipsku, którzy wspierają zespoły studentów i pracowników naukowych w ramach programów: SEPT (www.sept.uni-leipzig.de/) i SMILE (<http://www.sept.uni-leipzig.de/selfmanagementinitiativeleipzig/entrepreneurship-training/>).

W wyniku działalności ABC z Uniwersytetu w Lipsku powstało od 2006 r. 430 startupów akademickich. W ciągu każdego semestru trenerzy ABC wspierają ok. 90 projektów inicjowanych na lokalnych uczelniach i w centrach ba-

dawczych. Te liczby powinny zachęcić wszystkich, którzy mają już lub będą mieli pomysł na własne przedsięwzięcie. Będzie to niepowtarzalna okazja do korzystania z wiedzy i wieloletniego doświadczenia profesjonalistów. Obserwujcie projekt i bierzcie czynny udział w jego realizacji, a być może odkryjecie nowe możliwości zrealizowania waszego pomysłu.

Na pewno jest to niepowtarzalna okazja, by nawiązać nowe kontakty, stworzyć zespół i nabrać odwagi do podjęcia ważnych decyzji naukowych i biznesowych.

Projekt rozpoczął się 1 września 2017 r. i będzie trwał 3 lata. Kierownikiem projektu i odpowiedzialnym za działania całego międzynarodowego konsorcjum będzie dr inż. Piotr Wołęjsza z Akademii Morskiej w Szczecinie.

Serdecznie zapraszamy do współpracy wszystkich z głowami pełnymi pomysłów. ■

STAFF WEEK po raz drugi

W maju br. gościliśmy w murach naszej uczelni pracowników zagranicznych uczelni z Portugalii, Francji, Włoch, Estonii, Gruzji, Turcji, Hiszpanii, Anglii i Gujany Francuskiej. Intensywny tydzień spotkań odbył się w ramach wydarzenia 2nd Erasmus+ STAFF WEEK. Już teraz ruszają przygotowania do kolejnej jego edycji.

■ TEKST WERONIKA BULICZ



Organizacją międzynarodowego spotkania zajęło się Biuro Karier Akademii Morskiej w Szczecinie przy współpracy Studium Nauki Języków Obcych.

Program tygodnia szkoleniowego obejmował warsztaty ze znaczenia roli przedsiębiorczości, nauczania języków obcych oraz wspierania studentów w kształtowaniu kariery zawodowej. Uczestnicy STAFF WEEK-u mieli także okazję zaznajomić się z językiem polskim oraz wzięli udział w sesji Maritime English zorganizowanej przez Studium Nauki Języków Obcych, z udziałem studentów AM.

– To naprawdę owocne spotkanie, nawiązałem tu wiele cennych kontaktów – mówił pod koniec tygodnia Giovanni Portosi z Uniwersytetu w Trieście.

– Najciekawsza rzecz, której nauczyłem się przez ten tydzień, to fakt, że tak różni ludzie z różnych środowisk i kultur mogą w tak krótkim czasie się porozumieć i tak dobrze ze sobą

współpracować – podsumował tydzień Howard Duffy z Uniwersytetu Surrey w Guildford w Wielkiej Brytanii.

Uczestnicy zauważyli też, jak wartościowa jest międzynarodowa wymiana studencka oraz co oznacza „duch” Erasmusa. To wymiana doświadczeń i nauka z dala od znanej sobie codzienności, która pozwala rozwinąć się nie tylko naukowo, ale też kulturalnie i społecznie.

– Przez ten tydzień uzyskałam też wiele użytecznych wskazówek od uczestników STAFF WEEK-u – zapewniała Olga Almahroq z Gruzji. – Myślę, że pomogą mi skierować swoją karierę w nowym kierunku, a także podzielić się zdobytą tu wiedzą – dodała.

Goście wzięli udział w zajęciach z elementami edukacji nieformalnej – aktywnościach outdoorowych oraz w międzynarodowej konferencji w ramach projektu MELES.

Przedstawiciele zagranicznych uczelni mieli okazję zapoznać się z Akademią oraz z poszczególnymi jej jednostkami. Zwiedzili między innymi Centrum In-

żynierii Ruchu Morskiego oraz statek Nawigator XXI. Poza uczestnictwem w warsztatach i panelach dyskusyjnych uczestnicy bliżej poznali Szczecin, tradycyjną polską kuchnię oraz wzięli udział w pokazowej lekcji języka polskiego, przygotowanej specjalnie dla nich.

W świetle *feedbacku*, jaki przysłali po kilku tygodniach uczestnicy spotkania, wiemy już, że najwyżżej ocenili oni udział w konferencji na temat przedsiębiorczości – MELES, zaś w sferze nieformalnej niepodzielnie rządzą warsztaty kulinarne i lepienie pierogów.

Przedstawiciele ośrodków akademickich z całej Europy pozostają z nami w kontakcie i wciąż gotowi są wymieniać poglądy i doświadczenia. Oprócz współpracy i ciągłego kontaktu rysuje się przed nami również kolejna edycja STAFF WEEK-u: organizacja rusza już teraz. Co ważne – mając kontakt z uczestnikami, wiemy więcej na temat ich oczekiwań, a także korzystamy z ich uwag i wniosków.

Kolejny STAFF WEEK już wiosną! ■

■ ROZMOWA Z DR. INŻ., ST. OF. MECH. OKR. ANTONIM WIEWIÓRĄ

POWSPOMINAJMY



Teresa Jasiunas: Panie Doktorze, jest Pan długoletnim pracownikiem dydaktycznym naszej Akademii, związanym z Wydziałem Mechanicznym prawie od początku jego powołania. Proszę przybliżyć Czytelnikom AAM ten moment, który zdecydował o Pańskiej drodze zawodowej.

Antoni Wiewióra: We wrześniu 1962 r. rozpocząłem pracę w Stoczni Szczecińskiej, jako były stypendysta tego zakładu. Początkowo pracowałem jako technolog na wydziale montażu maszyn, a następnie jako kierownik sekcji montażu maszyn w szefostwie technicznym. Jednocześnie pracowałem w stoczniowym Technikum Budowy Okrętów dla pracujących.

W 1965 r., kiedy organizowano w Szczecinie Państwową Szkołę Morską, zostałem zaproszony przez dyrektora Szczęsnego Pawłowskiego, który

wiedział o moim wyższym wykształceniu, do zespołu organizującego to przedsięwzięcie – i od tego czasu pracuję w tej uczelni.

TJ: Chcielibyśmy poznać Pana opinię nt. kształcenia zawodowego kadr dla gospodarki morskiej w PSM.

AW: Jako wykładowca przedmiotów „mechanicznych” z całą odpowiedzialnością mogę stwierdzić, że to w Państwowej Szkole Morskiej proces dydaktyczny był najlepiej przystosowany do zdobycia zawodu marynarza czy rybaka.

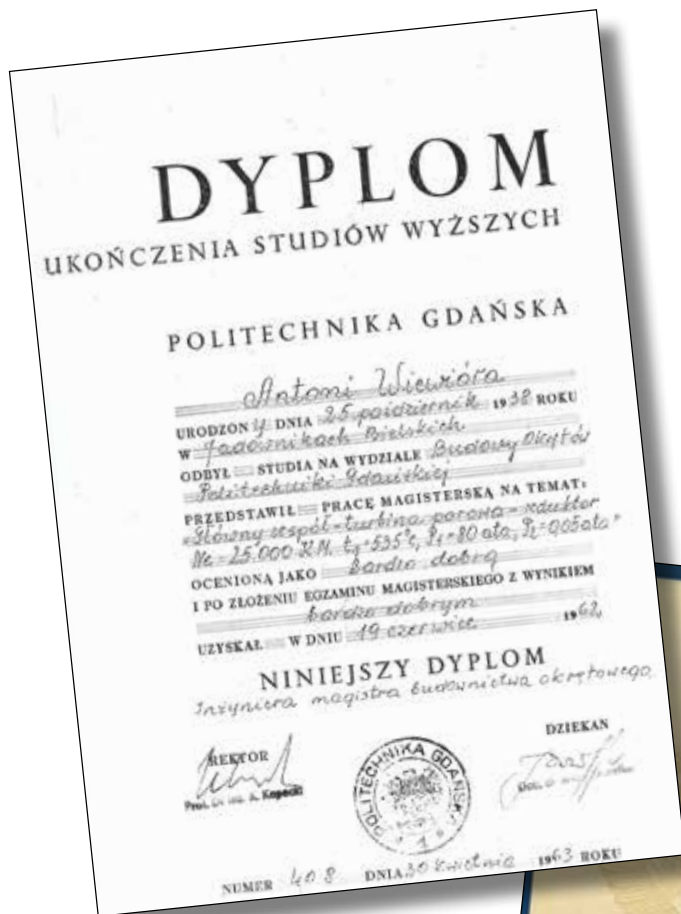
Wykładałem przedmiot: maszyny i kotły parowe oraz siłownie okrętowe, później termodynamikę przemianowaną na teorię maszyn cieplnych. To, co uważam za istotne, to że przyjęcia do PSM odbywały się na podstawie zdanych egzaminów. O jedno miejsce

nauki walczyło ok. 10 kandydatów, oni byli zdecydowani na pracę na morzu.

Poza tym nauka trwała 3 lata. Pierwszy rok uczyli się na miejscu w PSM. Przedmioty tak były dobrane, że stanowiły podstawową wiedzę o pracy maszyn i urządzeń w siłowni okrętowej. Na roku drugim odbywali praktykę, pływając pół roku lub cały rok. Podczas tej praktyki zdobywali umiejętności w obsłudze tych urządzeń. Natomiast trzeci rok doskonalili swoją wiedzę, łącząc teorię z nabytą praktyką, oczywiście było więcej teorii z podstawowej pracy maszyn i urządzeń okrętowych.

TJ: Rozumiem, że Pan Doktor również prowadził praktyki studentów na morzu.

AW: Oczywiście, że tak. Praktyki były bardzo dobre na statku, ponieważ



szkoła miała własne statki przystosowane do liczby studentów (ok. 30) z podziałem na nawigatorów i mechaników.

Studenci na statku dzieleni byli na 3 grupy:

- 1) tzw. dejmani – osoby pracujące za dnia, od godz. 8:00 do 12:00;
- 2) osoby pracujące w kuchni – jako pomoc studencka dla kucharza statkowego;
- 3) tzw. wachtowi – po 1 lub 2 przydzielonych do mechanika wachtowego (wachta co 4 godz.).

Studenci grupy 1 i 2 uczestniczyli w wykładach prowadzonych po południu. Nauka trwała ok. 4–5 godzin, zajęcia prowadził oficer praktyk. Pełniłem taką funkcję przez ok. 2 lata. Natomiast 3 grupa nie uczestniczyła w zajęciach, bo wachta zmieniała się cyklicznie co 4 godziny. Po tygodniu następowała zmiana zajęć w grupach. Każdy mu-

siał przejść wszystkie grupy, by poznać pracę na statku. Było to pierwsze wciągnięcie się do życia statkowego. Bardzo ważne. To przygotowało ich do zawodu. Czyniło w pełni odpowiedzialnych i świadomych wyborów.

Na świecie szkoły morskie to nie uniwersytety, a uczelnie zawodowe, one zachowały system przygotowania do zawodu morskiego. I to się chwali. Obecnie mam zajęcia ze studentami na IV roku. Prowadzone są one na symulatorze. Zdarza się, że student na IV roku nie odbył żadnej praktyki na statku, nie zna problemów maszynowni, nie pływał – to mam poważne obiekcje co do jego przygotowania do zawodu bardzo odpowiedzialnego, pracy na morzu.

TJ: Swoją pracę zawodową dzielił Pan Doktor na dydaktykę i naukowo-badawczą, co ma odzwierciedlenie

w wielu przyznanych nagrodach rektorskich.

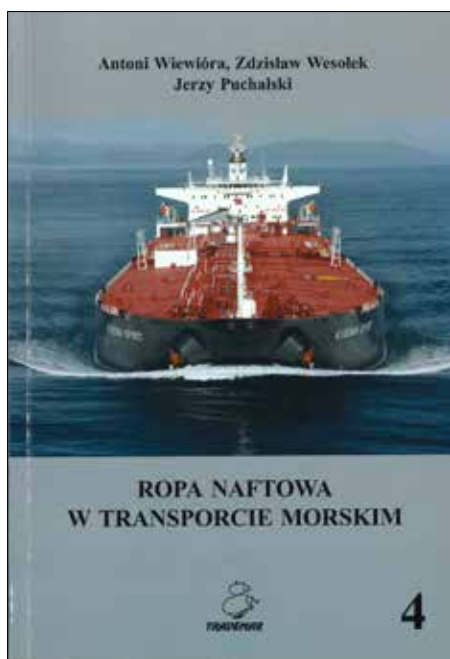
AW: Tak, to prawda, otrzymałem w sumie 13 nagród rektorskich: 3 indywidualne I stp., 3 – II stp. i III stp. oraz 4 zespołowe I stp., a także indywidualną III stp. za wybitną i twórczą działalność organizacyjną. Również posiadam nagrody ministerialne, które sobie bardzo wysoko cenię:

1974, MHZiGM Zespołowa II stopnia za zorganizowanie laboratorium maszyn cieplnych i stanowisk badawczych (część stanowisk do tej pory wykorzystywanych);

1975, MHZiGM Zespołowa II stopnia za działalność naukowo-badawczą;

1978, MHZiGM Dyplom uznania z okazji XXX-lecia szczecińskiego szkolnictwa morskiego;

1981, MNSZWit Indywidualna za udział w realizacji pracy – Kompleks



urządzeń okrętowych do ochrony środowiska (dysertacja); UGM Indywidualna II stopnia za osiągnięcia naukowo-badawcze w dziedzinie ochrony środowiska morskiego;

1982, UGM Zespołowa I stopnia za opracowanie i wprowadzenie nowoczesnych metod nauczania na symulatorze siłowni (dodam, że razem z profesorem Listewnikiem „wychodziliśmy” w PŻM, iż przyznał dewizy i WSM zakupił pierwszy symulator siłowni).

TJ: Dopowiedzieć muszę, że otrzymał Pan jeszcze 11 odznaczeń, wśród nich Krzyż Kawalerski OOP oraz Krzyże Zasługi (brązowy, srebrny, złoty), Medal KEN, Gryf Morski. Ma Pan Doktor duże osiągnięcia na ścieżce rozwoju zawodowego...

AW: Pracując w Stoczni Szczecińskiej, w produkcji oraz w szkolnictwie, zrozumiałem, że chcąc wykładać przedmioty zawodowe w uczelni technicznej, muszę zdobywać nie tylko stopnie naukowe, ale także praktykę zawodową.

W latach 1968–1992, w ramach urlopów bezpłatnych w Wyższej Szkole Morskiej, odbyłem 10-letni staż morski na statkach różnych typów i różnych bander, uzyskując kolejne dyplomy, aż do dyplomu st. oficera mechanika okrętowego, który uzyskałem w 1987 r. Dyplomy uzyskiwało się po wypływaniu odpowiedniej ilości miesięcy, kursie

i zdaniu egzaminu. Trzykrotnie pełniąc funkcję st. of. mech. okr., uczestniczyłem w remontach statku ULCC, który przechodził przeglądy okresowe w Kapsztadzie (Afryka Pd.), w Dubaju (ZEA) i w Singapurze, co zostało potwierdzone świadectwem wydanym przez firmę MARIMPEX w Hamburgu.

W 1980 r. otrzymałem stopień doktora nauk technicznych w Instytucie Techniki Ciepłej i Mechaniki Płynów Politechniki Wrocławskiej (praca dotyczyła ochrony środowiska morskiego).

Opublikowałem około 40 prac naukowo-badawczych, 2 monografie oraz 7 skryptów. Jestem autorem 12 prac naukowo-badawczych wdrożonych, z zakresu eksploatacji zbiornikowców oraz odolejaczy okrętowych.

TJ: Podczas obchodów 70-lecia Szkolnictwa Morskiego na Pomorzu otrzymał Pan Doktor statuetkę żagla. Pod jakim żaglem dopłynął Pan do Szczecina?

AW: Urodziłem się 25 października 1938 r. w Jadownikach, w powiecie Żnin (Kujawsko-Pomorskie). W 1940 r. zostałem wysiedlony wraz z całą rodziną do hitlerowskiego obozu przesiedleńczego w Łodzi. Okres II wojny światowej spędziłem wraz z rodziną w miejscowości Pewel Ślemieńska (koło Żywca). Wychowywałem się w licznej rodzinie, złożonej z siedmiu braci i dwóch siostr.

Po wojnie, w latach 1952–1956 uczęszczałem do liceum ogólnokształcącego w Żninie. W latach 1956–1961 studiowałem na Wydziale Budowy Okrętów Politechniki Gdańskiej. Po uzyskaniu absolutorium na PG zostałem wysłany na staż do Leningradzkiego Instytutu Budowy Okrętów, gdzie obroniłem pracę magisterską. Posiadam dyplomy ukończenia obu uczelni. W 1962 r. przyjechałem do Szczecina. Od 1965 r. związałem się z PSM, a od 1981 r. do dzisiaj w naszej uczelni prowadzę zajęcia z eksploatacji maszyn i urządzeń siłowni okrętowych oraz z ochrony środowiska morskiego.

Pełniłem też funkcje: prodziekana (1975–1981) i dziekana Wydziału Mechanicznego WSM (1981–1983) oraz kierownika Zakładu Siłowni Okrętowych WSM (1984–1986).

Do tej pory utrzymuję koleżeńskie stosunki z absolwentami, którzy kończyli PSM czy później WSM. Większość z nich jest już na emeryturze – spotykamy się. Od wielu lat czynnie uczestniczę w pracach Stowarzyszenia Starszych Mechaników Morskich, pełniąc przez wiele lat funkcję przewodniczącego Komisji Rewizyjnej.

Dodam, że nigdy nie należałem i nie należę do żadnej partii politycznej.

TJ: Pięknie dziękuję za spotkanie wspominkowe.

CHÓR DUMNIE REPREZENTUJE SZCZECIN

Wielkie żeglarskie święto – finał regat The Tall Ships Races 2017 w Szczecinie był jednocześnie okazją dla Chóru Akademii Morskiej w Szczecinie do zaangażowania się w trzy wielkie artystyczne wydarzenia. To wielki sukces zespołu pod dyrekcją Sylwii Fabiańczyk-Makuch.

■ TEKST **WERONIKA BULICZ**

Najbardziej podniosły moment finału – sobotnie, uroczyste otwarcie regat rozpoczęło się wykonaniem hymnu narodowego szczecińskich muzyków: orkiestry symfonicznej Filharmonii im. Mieczysława Karłowicza w Szczecinie oraz Chóru Akademii Morskiej w Szczecinie pod batutą Sylwii Fabiańczyk-Makuch. A to dopiero preludium.

Kulminacyjnym punktem dnia – chyba najważniejszym w 14-letniej historii chóru – był koncert gwiazdy wieczoru, włoskiego tenora Andrei Bocellego. Znany na całym świecie artysta był największą gwiazdą imprez towarzyszących Finałowi TTTSR, a wraz z nim na scenie pojawili się zaproszeni goście oraz – co istotne dla szczecinian – lokalni muzycy: orkiestra Filharmonii Szczecińskiej oraz Chór AM.

– To był dla nas jeden z najbardziej pracowitych, a zarazem najbardziej emocjonujących weekendów w historii – przyznają chórzyci. – Wiele słów ciśnie się nam na usta, ale żadne z nich w pełni nie oddadzą tego, jak się czujemy po koncercie u boku Andrei Bocellego. Możliwość wystąpienia dla 150-tysięcznej widowni z tak wielkim artystą to wydarzenie, którego nawet nie ośmieliliśmy się mieć w sferze naszych najskrytszych marzeń – przyznali po koncercie. A jednak się ziściło!

Z artystą wykonali aż 12 utworów:

1. Va pensiero – Nabucco – Verdi,
2. Intanto, Amici... – Cavalleria Rusticana – Mascagni,
3. Di quella pira – Il trovatore – Verdi,
4. Ave Maria – Schubert,
5. Panis Angelicus – Franc,
6. Brindisi – Traviata – Verdi,
7. Moriccone – American theme,



8. Funiculi funicula – Incanto – L. Denza,
9. Canto della terra – Sogno – Sartori,
10. Nelle tu mani – Gladiator,
11. Con te partiro (Time to Say Goodbye),
12. Nessun dorma

Koncert zakończył się po godzinie 22:00, a bezpośrednio po nim w niebo wystrzeliły fajerwerki. Ten magiczny wieczór wielu szczecinian zapamięta na całe życie.

Z chórzystami spotkaliśmy się jeszcze w niedzielę, 6 sierpnia w Operze na Zamku w Szczecinie. Zespół wziął udział w uroczystym prawykonaniu utworu symfonicznego „Odyssea” autorstwa kompozytora Henriego Seroki w aranżacji Krzysztofa Herdzina. To napisany specjalnie na tę okazję hymn regat, bardzo ciepło przyjęty przez publiczność.

Jak podkreślali, wielkie znaczenie miał dla nich fakt, że wydarzenia były częścią złotu wielkich żaglowców i miały miejsce w ich rodzinnym, ukochanym mieście – Szczecinie. Grupa nie ukrywa, że artystycznie i emocjonalnie jest silnie związana z Grodem Gryfa, a jego morski charakter podkreśla we wszystkich swoich działaniach. Tym bardziej udział w tych artystycznych przedsięwzięciach jest dla nich tak ważny.

Chór pod dyrekcją Sylwii Fabiańczyk-Makuch nie zwalnia jednak tempa – już pod koniec września kolejna odsłona autorskiego projektu Wspólne Brzmienia, tym razem koncert „Etno Project” – Chór Akademii Morskiej i Kayah oraz zespół KROKE. Z początkiem października zaś będzie można dołączyć do składu zespołu – chór, jak co roku, przeprowadzi nabór. Szczegóły na: www.chor.am.szczecin.pl.

THE TALL SHIPS RACES – WIELKIE



■ TEKST **WERONIKA BULICZ** ■ ZDJĘCIA **BIURO PRASOWE REGAT**

Wały Chrobrego to samo centrum „tolszipowych” wydarzeń – w tych dniach podczas Finału TSR w Szczecinie w Akademii Morskiej mieściły się biura organizatorów przedsięwzięcia, przedstawiciele Sail Training International oraz szczecińskiego Centrum Żeglarskiego.



THE TALL SHIPS RACES 2017

ŚWIĘTO MORSKIEGO SZCZECINA



W budynku przy Wąłach Chrobrego znalazło się także centrum Oficerów Łącznikowych, których praca podczas Finału TTSR była kluczowa dla komfortu załóg biorących udział w tym wielkim żeglarskim święcie.

Podczas „tolszipów” gościnne progi Szczecina odwiedziły największe i mniejsze żaglowce z całego świata. Statek Akademii Morskiej w Szczecinie, Nawigator XXI, w tym czasie ustąpił swojego miejsca odwiedzającym nas jednostkom, sam zaś ulokował się na Nabrzeżu Bułgarskim, tuż za majestatycznym Kruzenszternem.

Na pokładzie naszego statku zorganizowaliśmy dwa dni otwarte,

podczas których załoga i studenci odbywający praktyki na okręcie zdradzali turystom jego tajemnice. Studenci nawigacji o specjalności ratownictwo morskie na pokładzie zaprezentowali specjalistyczne wyposażenie statku, m.in. tratwę czy kombinezony ratunkowe. Turyści, w szczególności dzieci, byli zainteresowani tym, jak wygląda bezpieczeństwo podczas morskich wypraw marynarzy.

Za sprawą zaprzyjaźnionych z nami przedstawicieli Polskiego Związku Krótkofalowców na mostku zlokalizowana była radiostacja o znaku: HF2017TSR. Odwiedzający statek turyści mogli więc nawiązać łączność z odległymi radiostacjami, zlokalizowanymi w Polsce, ale też poza jej gra-

nicami i dać znać światu o finale TTSR w Szczecinie.

Łącznie w ciągu dwóch dni przez pokład Nawigatora XXI przewinęło się blisko 2500 zwiedzających! Wielkie podziękowania należą się załodze, a przede wszystkim studentom, którzy poświęcili mnóstwo energii, by turyści schodzili z pokładu statku bogatsi o nowe doświadczenia.

Regaty były też okazją do zacieśnienia przyjaźni z międzynarodowymi żaglowcami, toteż Nawigator XXI ugościł na pokładzie załogi stojącego po sąsiedzku STS Kruzenszterna oraz nieco oddalonego STS MIR. Załoga Nawigatora XXI i studenci AM na obu pokładach złożyli także rewizytę. ■



OCALIĆ OD ZAPOMNIENIA...

O początkowym okresie mojej pracy w bibliotece szkoły wyższej piszę, przywołując w pamięci wspomnienia z tamtego okresu.

■ TEKST **BOŻENA GÓRSKA**



■ *Pożegnanie emerytalne Pani Anieli Sieczewicz i Pani Krzysztofy Ostrowskiej, 1988 r.*

Pracę w bibliotece Akademii Morskiej – wówczas w Bibliotece Głównej Wyższej Szkoły Morskiej – rozpoczęłam w 1980 r. jako świeżo „upieczona” absolwentka Uniwersytetu Łódzkiego (po ukończeniu bibliotekoznawstwa i informacji naukowej), byłam więc dobrze, teoretycznie przygotowana do pracy, którą wkrótce miałam podjąć.

Dyrektorem Biblioteki Wyższej Szkoły Morskiej w 1980 roku był mgr Ryszard Dżaman, do którego trafiłam w poszukiwaniu pracy. Nie musiałam długo czekać na zatrudnienie, dostałam pracę w Czytelnii i Wypożyczalni Studenckiej, która mieściła się w Domu Akademickim „Korab”.

Trzy osoby stanowiły obsadę bibliotekarską filii. Kierowniczką była wówczas Pani Halina Makowska, wraz z nią pracowała także Wiesława Słojewska, zwana po prostu Wisią, i ja – nowy pracownik. Atmosfera panująca w czytelnii była niezwykle serdeczna i przyjacielska.

Pracy było bardzo dużo, bo były to czasy, w których oprócz tradycyjnych, drukowanych zbiorów nie było innych. Podręczniki dla studentów kupowano w wielu egzemplarzach. Początek i koniec roku akademickiego wspominam jako ciężką, fizyczną pracę związaną

z wypożyczaniem i odbiorem zbiorów. Świat Internetu, systemów bibliotecznych i baz naukowych był dla nas niedostępny.

Studenci mieszkający na wyższych piętrach akademika odwiedzali bibliotekę nie tylko z potrzeby wyszukania i wypożyczenia książek, ale także w celach towarzyskich. Pani Halinka miała z nimi świetny kontakt, co udzielało się również nam, pozostałemu personelowi. Biblioteka w „Korabiu” była miejscem spotkań studentów i swoistym konfesjonalem. Tu studenci mogli wyplakać się na trudy studiowania i przedstawiać swoje kłopoty sercowe. Zdarzały się sytuacje niezwykle miłe, kiedy studenci przygotowywali kolacyjne kanapki i częstowali bibliotekarkę.

Czas w Polsce był burzliwy, był okresem rodzenia się „Solidarności”. Napięcie w społeczeństwie było bardzo duże. Studenci bardzo angażowali się w działalność nowo rodzącego się ruchu. Był to czas nielegalnego drukowania ulotek i broszur nawołujących do narodowościowego zrywu. Za taką działalność groziło im wydalenie z uczelni. Biblioteka oprócz swojej funkcji, jaką było udostępnianie zbiorów, stała się także miejscem kolportażu publikacji drugiego obiegu drukowanych przez studen-

tów w tzw. podziemiu. Tutaj dostępny był egzemplarz „Archipelagu Gułag” i inne publikacje zakazane przez legalną władzę państwową. Często z tzw. duszą na ramieniu przetrzymywałyśmy i udostępniałyśmy nielegalne druki w obawie przed ich ujawnieniem. Wśród studentów były też osoby, którym nie można było zaufać. Potrzeba zmian była silniejsza od zagrożeń.

Takie były początki mojej pracy i chociaż biblioteka rozminęła się z moimi wyobrażeniami o jej naukowości, bo była malutką filią, to nauczyłam się przede wszystkim jednego, że biblioteka to wyjątkowe miejsce i dla studentów, i dla pracowników. Była miejscem życia społecznego i miejscem kultury. Studenci darzyli bibliotekarkę szacunkiem, a my miałyśmy zawsze dla nich czas i empatię, radziłyśmy w kłopotach (nie tylko sercowych), a przede wszystkim pomagałyśmy w doborze literatury, nie szczędząc czasu i zaangażowania.

Tutaj także poznałam swojego przyszłego męża, wtedy studenta Wydziału Nawigacyjnego. Po kilku latach, będąc już mężatką i przyszłą mamą, zostałam przeniesiona przez dyrektora do Czytelnii Głównej WSM na Wały Chrobrego – tam mieściła się Biblioteka Główna.

Tak zakończył się pierwszy rozdział mojej pracy zawodowej. Dyrektorem biblioteki była już w tym czasie Pani mgr Urszula Pisarska.

Czytelnia Główna, do której trafiłam, pokazała inne oblicze na niwie zawodowej. Tu mimo wysokiej kultury obsługi bibliotekarskiej górę wziął pewien formalizm w kontaktach. Nie było już tak przyjaznych relacji ze studentami i pracownikami uczelni. Ważniejszą ponad takie relacje była profesjonalna obsługa czytelnika. W czytelni w „Korabiu” bibliotekarki znały cały księgozbiór na pamięć, w Bibliotece Głównej, która znajdowała się w budynku na Wałach Chrobrego, nie sposób było go poznać. Księgozbiór był duży, rozrzucony po kilku magazynach. Do obsługi czytelnika potrzebne były katalogi i kartoteki tematyczne. W oparciu o katalog alfabetyczny, katalog przedmiotowy i katalog Uniwersalnej Klasyfikacji Dziesiętnej wyszukiwało się czytelnikom potrzebną literaturę. Takie zabiegi były często niewystarczające. Wychodząc naprzeciw poszukiwaniom wąskozdziedzinowych informacji, bibliotekarze sami zakładali kartoteki zagadnieniowe zgodne z poszukiwaniami i oczekiwaniami użytkowników. Niedościgniona w tej pracy była Pani Basia Stefańska – kierownik Informacji Naukowej – osoba biegle znająca język angielski i całkowicie oddana pracy zawodowej. Dzięki jej pracy powstały kartoteki, które były ogromnym ułatwieniem w poszukiwaniach specjalistycznej wiedzy morskiej. Opracowywała m.in. dokumenty Międzynarodowej Organizacji Morskiej, które wiele lat później doczekały się elektronicznej bazy wyszukiwawczej utworzonej przez IMO.

Zasoby biblioteki powiększały się głównie o publikacje polsko- i rosyjskojęzyczne. Wydawnictwa zachodnie trafiały do biblioteki bardzo rzadko, najczęściej w postaci darów od wyjeżdżających za granicę pracowników i studentów.

Mijały lata... Praca bibliotekarska była bardzo ciekawa, rozwijająca i jednocześnie żmudna. Przed bibliotekarzami pojawiały się coraz to nowe wyzwania, trzeba było mieć dużą ogólną wiedzę, aby sprostać potrzebom swoich czytelników. Przypomnijmy, nie było wówczas komputerów, Internetu i poczty elektronicznej. Bibliotekarze uruchamiali prywatne kontakty, by zdobyć poszukiwane publikacje. Istniało wprawdzie wypożyczanie międzybiblioteczne, ale rewers



■ *Bibliotekarze Wyższej Szkoły Morskiej 1969 r.*

z zamawianą pozycją przesyłany był z biblioteki do biblioteki. Był to tzw. rewers okrężny, czyli inaczej mówiąc, wędrujący za poszukiwaną książką z jednej wypożyczalni do drugiej. Realizacja takiego zamówienia trwała nieraz kilka miesięcy. Bywało, że poszukiwana książka trafiała do biblioteki, ale czytelnik nie był już nią zainteresowany, nie mógł tak długo czekać.

Opracowanie książek również było uciążliwe, polegało na wypisaniu ich danych na małych katalogowych kartkach na maszynach do pisania. Każdy błąd w pisaniu musiał być od razu poprawiony. W ruch szły więc korektory i żyłki. Pamiętam zimy, gdzie w pomieszczeniach bibliotecznych była tak niska temperatura, że na wyposażeniu bibliotecznym jako odzież robocza używane były kufajki.

Biblioteka mimo różnych niedoskonałości była oblegana przez pracowników i studentów. Lata mijały... Nadszedł 1992 rok. Dla biblioteki WSM został zakupiony pierwszy elektroniczny system biblioteczny. Od tego momentu nastąpiła ogromna zmiana w opracowaniu i udostępnianiu zbiorów. System SOWA, bo o nim mowa, nie był w swoich początkowych wersjach systemem doskonałym, posiadał liczne wady, ale miał też wiele zalet. Dla bibliotekarzy i użytkowników stał się czymś wspaniałym, spowodował prawdziwą rewolucję w obsłudze czytelników. Opracowanie zbiorów stało się zdecydowanie łatwiejsze. Szybkość, z jaką można było wyszukać potrzebną literaturę, była imponująca. System dawał możli-

wość robienia zestawień tematycznych z możliwością wyboru języka i innych parametrów charakteryzujących poszukiwane publikacje. System SOWA był w posiadaniu biblioteki aż do 2010 r. w którym to dla Biblioteki Głównej Akademii Morskiej zakupiono nowy, zintegrowany system biblioteczny – Aleph, wraz z którym wkroczyła nowa jakość w pracy bibliotekarzy i obsłudze czytelników. System Aleph uzyskał uznanie wielu bibliotek na całym świecie.

Od 1980 r. biblioteka przeszła ogromną transformację. Przede wszystkim w 1996 r. została przeniesiona do nowego budynku, w którym jedno piętro zajmują magazyny, a kolejne piętro pozostałe agendy. Tu znalazły swoje miejsce trzy czytelnie, a w 2004 roku została otwarta czwarta, doskonale wyposażona w sprzęt elektroniczny – Czytelnia Multimedialna. Biblioteka rozwija się na miarę XXI wieku, stając się nowoczesnym ośrodkiem akademickim, pracującym na potrzeby pracowników naukowych, studentów i środowiska morskiego.

Kończąc swoje krótkie wspomnienia, z rozrzewnieniem i łezką w oku przywołuję minione lata, gdzie koledzy znaczyli dla siebie bardzo dużo. Dla rozpoczynających pracę byli przewodnikami w zawodzie bibliotekarskim, ich doświadczenie i zaangażowanie pomagało w różnych sytuacjach. Uczyli nie tylko zawodu, ale byli po prostu przyjaciółmi, na których można było polegać. Wielu z nich już nie ma pośród nas, odeszli. Zostaną na zawsze w mojej pamięci... ■

KRUZENSZTERN I SANTA MARIA MANUELA

Tegoroczny finał Regat Wielkich Żaglowców zgromadził na Odrze naprzeciw Wałów Chrobrego i Łasztowni ponad 70 tych pięknych jednostek, a miasto odwiedziło około półtora miliona gości.

■ TEKST **JÓZEF GAWŁOWICZ**



Amatorzy zwiedzania żaglowców mieli oczywiście okazję na tłumne odwiedziny każdego z nich, a wyróżniły się dwie z wielu piękności – rosyjski „Kruzensztern” i portugalska „Santa Maria Manuela”.

KRUZENSZTERN

Liczący już ponad 100 lat rosyjski żaglowiec zbudowała w 1926 roku stocznia w Bremerhafen jako jeden z kolejnych sławnych windjammerów typu „Pamir” i „Passat”. Otrzymał nazwę „Padua” i przeznaczony był przez armatora Ferdynanda Leisha głównie do transportu saletry z Chile do Niemiec. Jego dwie znaczące podróże pod żaglami to trasy: z Hamburga do Talcahuano w Chile przez przylądek Horn trwająca 87 dni i powrotna do Niemiec

w 99 dni oraz z Hamburga do Port Lincoln w Australii w zaledwie 67 dni. W każdej podróży oprócz załogi stałej uczestniczyło 40 kadetów. W okresie II wojny światowej po zdemontowaniu masztów służył jako barka do przewozu amunicji. Po przegranej przez Niemcy wojnie został przekazany do ZSRR w ramach reparacji wojennych i otrzymał dzisiejszą nazwę na cześć admirała Iwana Fiodorowicza Kruzenszterna, dowódcy floty rosyjskiej, który pod żaglami odbył podróż dookoła świata.

Okręt jest wielkim czteromasztowym barkiem (trzy maszty rejowe, ostatni gaflowy) z kadłubem o długości całkowitej (bukszprytem) 115 metrów pomalowanym na czarno, z białym pasem na całej długości burty, co nadaje mu antycznego wyglądu (podobnie malowany jest kadłub włoskiego

żaglowca „Amerigo Vespucci”). Jako kolos mógł zacumować z zanurzeniem 6,8 metra przy nabrzeżu należącym do kombinatu „Gryf”, ale bez przeszkód można było na niego dotrzeć, mijając sławny już budynek Starej Rzeźni.

Będąc żaglowcem szkolnym Akademii Morskiej z Kaliningradu, odbył (z okazji 300-lecia floty rosyjskiej) w latach 1995–1996 podróż dookoła świata wokół przylądka Horn, trudniejszą trasą ze wschodu na zachód (pierwszymi portami po opuszczeniu Kaliningradu były Santa Cruz, Rio de Janeiro, Montevideo i Talcahuano po minięciu Hornu. Podróż zakończono w St. Petersburgu.

Ten żaglowiec jest częstym gościem w szczecińskim porcie – uznanie widzów budzi jego sylwetka, a obszerne wnętrze zawiera unikalne muzeum morskie. Jest to bardzo ciekawy przyby-



tek zarówno dla wilków morskich, jak i turystów z głębi lądu, którzy pierwszy raz odwiedzają żaglowiec. Muzeum zawiera dary i pamiątki z wielu odwiedzanych portów, a także trofea zdobyte podczas zawodów żeglarskich, m.in.: zestaw dzwonów okrętowych wyeksponowanych w osobnej gablocie, a wśród nich z „Titanica” i największy z regat Op-Sail 74, model statku Kolumba „Santa Maria”, portugalskie astrolabium, kolekcję medali i wiele innych ciekawostek morskich.

Kapitan i załoga żaglowca ma w Szczecinie wielu przyjaciół, z których dr inż. Marek Szulc napisał w swoim czasie do naszego kwartalnika obszerny artykuł o statku w języku rosyjskim.

SANTA MARIA MANUELA

Cumujący za rufą Kruzenszterna piękny żaglowiec o długości 67,4 metrów i zanurzeniu 5,94 metra jest od niego o 11 lat młodszy. Zbudowany został w 1937 roku w rekordowo szybkim czasie – 62 dni, ze stali najwyższej

jakości (początkowo przeznaczonej na okręt wojenny – jak się okazało – starczyło jej jeszcze na bliźniaczą „Creouli”). Uosabia najlepsze tradycje żeglugowe Portugalii, która rywalizując z Hiszpanią w okresie Wielkich Odkryć Geograficznych, wychowała pokolenia wybitnych żeglarzy. Statek przeznaczony został do połowów dorsza na łowiskach Nowej Funlandii. Jest to duży, czteromasztowy szkuner – charakteryzuje się wydatnym dziobem i szeroką rufą z pokładem obniżonym w środku celem łatwego załadunku ryby.

W latach 30. żaglowiec woził na pokładzie 65 małych, jednoosobowych łódek zwanych bączkami, opuszczanych z rybakami na wodę w celu całodziennych połowów, z czego załoga konsumowała zdobycz pięciu łodzi, a zawartość „polowania” pozostałych była po wciągnięciu łódek na pokład od razu filetowana i solona celem sprzedaży na lądzie.

Załoga liczyła początkowo 72 marynarzy, w tym 54 rybaków. Statek po dokonaniu połowów wracał z łowisk

do Portugalii przy zachodnich wiatrach i pomocniczym silniku około 10 dni, zapewniając dostawę świeżej ryby.

W latach 60. zaczęło się wypieranie żaglowców przez motorowce, a około roku 1990 zaprzestano połowów po tzw. wojnach dorszowych i przełowieniu zasobów. Statek zacumował w Aveiro i dopiero w 2007 roku został zakupiony przez spółkę Pascal & Filhos i zmodernizowany.

Zachowano archaiczny system połowu jako szkolenie nawiązujące do tradycji portugalskiej floty łowczej i będące dzisiaj jednym z relikwów tej profesji. Jednorazowo szkolił się na tym żaglowcu 50 kadetów.

Jego sylwetka kontrastująca z rejdowym ożaglowaniem „Kruzenszterna” i wspaniale utrzymane instrumenty pokładowe przyciągały tłumy amatorów fotografii marynistycznej. Statek jest wyjątkowo zadbane, a messingi wyczyszczone do granic wytrzymałości materiału. Był jedną z ozdób Tall Ship Races – i ponownie odwiedził Szczecin 16 sierpnia. ■



■ DYNAMICZNE I EMOCJONUJĄCE WYŚCIGI, CZYLI

XVII REGATY UNITY LINE IM. PIOTRA WASZCZENKO

Jak mówi stare powiedzenie żeglarskie – z silnym wiatrem żeglarz da radę,
a z flautą nie popłynie.

■ TEKST PIOTR STELMARCZYK ■ ZDJĘCIA PICASA

W dniach 11–14 sierpnia miały miejsce XVII Regaty Unity Line im. Piotra Waszchenko na trasie Świnoujście–Kołobrzeg–Dziwnów. To porty tradycyjnie odwiedzane w tych regatach. W piątek 11 sierpnia o godz. 20:00 odbyła się w Porcie Północnym OSiR „Wyspiarz” w Świnoujściu odprawa kapitanów 66 jachtów zgłoszonych do regat z 260 żeglarzami.

Jachty zostały podzielone na grupy: z pomiarem ORC, z pomiarem KWR,

trzy grupy bez pomiarów Open oraz oldtimery i żeglarze samotni. Taki podział to również tradycja tych regat. Aura była niesprzyjająca, często padał deszcz i mocno wiało z zachodu. Przeważały wiatry od 4 do 6 stopni w skali Beauforta. Jak mówi stare powiedzenie żeglarskie – z silnym wiatrem żeglarz da radę, a z flautą nie popłynie.

Warunki były bardzo dynamiczne. Wiele żagli i innych elementów osprzętu uległo uszkodzeniom, kilka jachtów musiało zawrócić podczas drugiego wyścigu do Kołobrzegu.

Z wiatrem, nawet silnym, płynie się po prostu szybko, natomiast w wyścigu Kołobrzeg–Dziwnów mieliśmy do czynienia z kursem na wiatr i pod falę.

Słuszna decyzja zawrócenia podjęta przez kapitanów „Nadira” i „Borne on The Wind” oszczędziła nasz najstarszy jacht. Razem z żeglarzami płynął statek szkolno-badawczy Akademii Morskiej w Szczecinie „Nawigator XXI” jako zabezpieczenie ratownicze regat. Statek uczestniczy w naszych regatach od ich początku, od roku 2001 i już wiele razy pomógł żeglarzom w potrzebie.

W POSZCZEGÓLNYCH GRUPACH ZWYCIĘŻYLI:**W grupie z pomiarem ORC:**

- 1 miejsce – jacht „Res Navalis” z kpt. Markiem Krzyszczoskiem,
- 2 miejsce – jacht „Verano” z kpt. Markiem Wróblewskim,
- 3 miejsce – jacht „Bryza 33” z kpt. Jackiem Romanowskim.

W grupie z pomiarem KWR:

- 1 miejsce – jacht „Orson” z kpt. Andrzejem Sokołowskim,
- 2 miejsce – jacht „Mescalero” z kpt. Radosławem Okirskim,
- 3 miejsce – jacht „Lisica” z kpt. Adamem Lisieckim.

W grupie Open I jachtów o długości powyżej 10,50 metra:

- 1 miejsce – jacht „Dancing Queen” z kpt. Jerzym Matuszakim,
- 2 miejsce – jacht „Waternimf” z kpt. Edwardem Majchrowskim,
- 3 miejsce – jacht „Chavera” z kpt. Bernhardem Obst.

W grupie Open II jachtów o długości pomierzy 8,50 – 10,50 metra:

- 1 miejsce – jacht „Delfini” z kpt. Eckhardem Kasel,
- 2 miejsce – jacht „Trochus 4” z kpt. Edwardem Banaszakiem,
- 3 miejsce – jacht „Low Budget” z kpt. Zdzisławem Kosem.

W grupie Open III jachtów o długości poniżej 8,50 metra:

- 1 miejsce – jacht „Polaris” z kpt. Eckhardem Manteufel,
- 2 miejsce – jacht „Fujimo 55” z kpt. Stanisławem Letkiewiczem,
- 3 miejsce – jacht „Seniorita” z kpt. Mirosławem Mordasem.

W grupie oldtimerów, czyli jachtów zbudowanych przed 31.12.1977 r.:

- 1 miejsce – jacht „Sharki” z kpt. Cezarym Wolskim,
- 2 miejsce – jacht „Dar Szczecina” z kpt. Jerzym Szwochem,
- 3 miejsce – jacht „Bosmat” z kpt. Andrzejem Szwabą.

W grupie żeglarzy samotnych:

- 1 Miejsce – jacht „Tweety” z kpt. Henrykiem Kałużą,
- 2 miejsce – jacht „One” z kpt. Szymonem Kubankiem,
- 3 miejsce – jacht „Scorpena” z kpt. Cezarym Szymańskim.



Wszystkie wymienione jachty i ich załogi to wieloletni uczestnicy Regat Unity Line. Kpt. Henryk Kałuża, zwycięzca w grupie żeglarzy samotnych, to także zwycięzca w tej grupie w I Regatach Unity Line, które wówczas nosiły nazwę I Bałtyckich Regat Samotnych Żeglarzy o Puchar Unity Line. Równoległe z nimi rozgrywane były I Bałtyckie Regaty o Puchar Promu „Polonia” dla jachtów załogowych. Startowało wówczas 19 jachtów z około 100 żeglarzami.

Na jachcie „Waternimf” płynęła załoga z Jacht Klubu Bogoria III z Dąbrowy Górniczej. Kpt. Edward Majchrowski startuje od roku 2002, wówczas na jachcie „Paź I” pływał w barwach Jacht Klubu Marynarki Wojennej „Kotwica” w Świnoujściu. Obydwa te kluby są bardzo zasłużone dla naszych regat. JKMW „Kotwica” w pierwszych latach regat używał nam swojej siedziby dla Komisji Sędziowskiej. JK Pogoria III to najliczniejsze reprezentacje klubowe, w naszych regatach uczestniczyło do 60 żeglarzy z tego klubu. Wyczarterowywali wówczas oprócz jachtów żaglowiec „Baltic Lady”.





Po raz pierwszy od swojego wokółziemskiego, 4,5-letniego rejsu popłynął w regatach ich wieloletni uczestnik, kpt. Mirosław Lewiński na „Ulyssesie”. Jak mówi, morze go pociąga i już zastanawia się nad kolejną daleką wyprawą.

Dynamiczne warunki, wiatry o sile od 4 do 6 stopni w skali Beauforta i silniejsze szkwały potwierdziły, że żeglarze zdali praktyczny egzamin ze swoich umiejętności, a jachty, ich żagle i osprzęt zostały brutalnie przetestowane. Wiele żagli zostało uszkodzonych, wiele lin zerwanych, dwaj żeglarze musieli skorzystać z pomocy medycznej na lądzie. Paweł Hapanowicz, płynąc samotnie na „Happines”, został uderzony bomem w głowę. Zgłosił do mnie ten fakt, jednocześnie informując, że jest w stanie dalej płynąć i dzielnie dotarł

do Kołobrzegu. Jest doświadczonym żeglarzem, ratownikiem medycznym i nawet w tej trudnej sytuacji zachowywał się spokojnie i racjonalnie. Na „Nawigatorze” przygotowaliśmy jednak zespół, który mógł podjąć Pawła z jachtu, obsadzić go nową załogą, a rannego przetransportować szybkim pontonem do Kołobrzegu.

Podobne akcje już były przeprowadzane przez załogę „Nawigatora” w poprzednich latach. W razie potrzeby załoga statku poprosiłaby o pomoc SAR, jej silna radiostacja oraz doświadczenie ze wspólnych ćwiczeń ratowniczych to ważne elementy poczucia bezpieczeństwa żeglarzy w naszych regatach.

Z zawodów wyciągnęliśmy też szereg ważnych spostrzeżeń organizacyjnych.

W pełni sprawdził się termin składania zgłoszeń 1 lipca. Zgłosiło się 55 jachtów, a to umożliwia przygotowanie zakończenia na konkretną liczbę żeglarzy i ograniczenie kosztów do rzeczywistych potrzeb. Wszystkie jachty były ubezpieczone od odpowiedzialności cywilnej, choć niektórzy żeglarze zawarli umowy na zbyt niskie kwoty rzędu kilku czy kilkunastu tysięcy złotych. Dobre OC powinno opiewać na 6 000 000 euro. Ciągłe część żeglarzy nie ma świadomości, że potencjalne szkody, szczególnie ludzkie, przy wieloosobowych załogach mogą być ogromne i na to jest potrzebne duże OC, które wcale nie kosztuje bardzo drogo. Warto już teraz o tym pomyśleć, bo OC jest potrzebne zawsze, nie tylko w regatach. ■

OPRÓCZ NAGRÓD W GRUPACH BYŁ CAŁY SZEREG WYRÓŻNIEŃ:

Kpt. Adam Lisiecki otrzymał nagrodę Fair Play firmy Pantenius Ubezpieczenia Jachtów. Adam to wzór dla żeglarzy, znakomity regatowiec, dżentelmen na wodzie, chętnie wspomaga innych swoją wiedzą i umiejętnościami. Prawdziwy senior i profesor żeglarstwa regatowego.

Błękitną Wstęgę XVII Regat Unity Line im. Piotra Waszczenko zdobył kpt. Zbigniew Gutkowski wraz z załogą jachtu „Oiler”. Ich czas to 11 godzin i 33 minuty. Mamy dobre odniesienie w kolejnych edycjach regat, kto będzie szybszy od „Gutka”?

Puchary Prezydenta Kołobrzegu Janusza Gromka za wyścig Świnoujście–Kołobrzeg otrzymali:

za 1 miejsce – jacht „Borne on The Wind” z kpt.

Walerianem Łatą,

za 2 miejsce – jacht „Trochus 4” z kpt. Edwardem

Banaszakiem,

za 3 miejsce – jacht „Dancing Queen” z kpt. Jerzym Matuszakiem.

Puchary Burmistrza Dziwnowa Grzegorza Józwiaka za wyścig Kołobrzeg–Dziwnów zdobyli:

za 1 miejsce – jacht „Oiler” z kpt. Zbigniewem Gutkowskim,

za 2 miejsce – jacht „Waternimf” z kpt. Edwardem

Majchrowskim,

za 3 miejsce – jacht „Bryza 33” z kpt. Jackiem Romanowskim.

MILIONY DO WZIĘCIA

Ponad 90 procent kopiowanych w punktach kserograficznych materiałów to utwory naukowe i techniczne.

■ TEKST REDAKCJA NA PODSTAWIE MATERIAŁÓW KOPIPOL

Powszechny dostęp do urządzeń kopiujących, Internetu, jak i coraz szybszy rozwój nowych technik przekazu informacji i sposobów ich kopiowania spowodowały konieczność zabezpieczenia i ochrony praw do twórczości naukowej i technicznej. Stowarzyszenie Kopipol zostało utworzone przez przedstawicieli świata nauki i techniki w celu zapewnienia skutecznej ochrony i pełnej realizacji autorskich praw majątkowych służących twórcom dzieł naukowych i technicznych.

Kopipol działa jako organizacja zbiorowego zarządzania na podstawie zezwolenia udzielonego przez Ministerstwo Kultury i Dziedzictwa Narodowego. Nadzoruje ściśle określone pola eksploatacji, m.in. reprodukcję dzieł naukowych: wykonywanie kopii, wydruków komputerowych itp. Pobiera opłaty za tego rodzaju działalność oraz dzieli je sprawiedliwie pomiędzy autorów. Innymi słowy, Kopipol pozyskuje pieniądze od producentów i importerów urządzeń reprograficznych (kserokopiarek, drukarek, skanerów, faksów) oraz nośników związanych z tymi urządzeniami (papier forma-

tu A4 i A3), a także od podmiotów świadczących usługi reprograficzne, a więc wykonujących kserokopie, skany i wydruki całości lub części egzemplarza opublikowanego utworu. Pobierane opłaty mają rekompensować twórcom skutki zwielokrotniania ich pracy.

Zainkasowane przez Stowarzyszenie Kopipol opłaty, w części należnej twórcom utworów naukowych i technicznych, wypłacane są uprawnionym w ramach repartycji indywidualnej, czyli podziału między autorów środków pobranych na ich rzecz. Jej podstawą są cyklicznie prowadzone badania statystyczne struktury kopiowania reprograficznego. W ich wyniku wyłaniane są wydawnictwa, których publikacje najczęściej kopiowane. Następnie w oparciu o dane z Biblioteki Narodowej ustala się, kto publikuje we wspomnianych wydawnictwach i kto jest uprawniony do otrzymania środków w ramach repartycji indywidualnej.

Szczegółowe informacje na temat zasad, zgodnie z którymi dokonywana jest rzeczona repartycja, znajdują się na stronie internetowej Stowarzyszenia Kopipol: www.kopipol.pl. Powinni się z nimi zapoznać zwłaszcza ci

twórcy, którzy w okresie od 2007 roku publikowali utwory naukowe lub naukowo-techniczne w wymienionych wydawnictwach (lista poniżej) we wskazanych latach.

Twórca może potwierdzić swoje uprawnienie do otrzymania środków w ramach repartycji za pomocą wyszukiwarki znajdującej się na stronie internetowej Stowarzyszenia: wyszukiwarka.kopipol.pl. Wystarczy wpisać swoje imię i nazwisko. Autor, któremu przysługują środki w ramach repartycji indywidualnej, może wygenerować bezpośrednio z poziomu wyszukiwarki dokumenty niezbędne do otrzymania tych środków. Po ich podpisaniu i przesłaniu na adres Kopipolu następuje wypłata środków – w terminie do 60 dni od daty doręczenia prawidłowo wypełnionych dokumentów. Na uprawnienie twórcy do otrzymania pieniędzy z repartycji indywidualnej nie wpływają łączące go umowy wydawnicze.

Dotychczas w ramach repartycji indywidualnej wypłacono około 20 milionów złotych. Otrzymało je ponad 12 i pół tysiąca autorów. Średnia wysokość wypłat dokonywanych w 2017 roku to 1 284 złote. ■

UPRAWNIENI DO OTRZYMANIA WYNAGRODZENIA W RAMACH REPARTYCJI INDYWIDUALNEJ SĄ AUTORZY, KTÓRZY OPUBLIKOWALI SWOJE UTWORY W WYDAWNICTWACH:

DOM WYDAWNICZY BELLONA – 2007, 2015-2016
 DOM WYDAWNICZY REBIS – 2007-2009
 GDAŃSKIE WYDAWNICTWO PSYCHOLOGICZNE (GWP) – 2009-2016
 OFICyna WYDAWNICZA ŁAZARSKI WSHIP – 2007-2009, 2011-2012
 PEARSON EDUCATION LIMITED – 2013-2016
 POLSKIE WYDAWNICTWO EKONOMICZNE (PWE) – 2007, 2011-2016
 TOWARZYSTWO AUTORÓW I WYDAWCÓW PRAC NAUKOWYCH UNIVERSITAS – 2013-2016
 UNIwersyteckie WYDAWNICTWO MEDYCZNE VESALIUS – 2008, 2010-2011
 WYDAWNICTWA AKADEMII GÓRNICZO-HUTNICZEJ (AGH) – 2011-2012
 WYDAWNICTWO NAUKOWO-TECHNICZNE (WNT) – 2007-2010

WYDAWNICTWA UNIwersYTETU WARSZAWSKIEGO – 2013-2016
 WYDAWNICTWO AKADEMICKIE ŻAK – 2009
 WYDAWNICTWO AKADEMII EKONOMICZNEJ W POZNANIU – 2007
 WYDAWNICTWO ARKADY – 2007
 WYDAWNICTWO C.H.BECK – 2009-2016
 WYDAWNICTWO LEKARSKIE PZWL – 2008-2014
 WYDAWNICTWO LEXISNEXIS – 2010-2014
 WYDAWNICTWO LITERACKIE – 2007-2011
 WYDAWNICTWO NAUKOWE PWN – 2007-2016
 WYDAWNICTWO NAUKOWE SEMPER – 2007-2012
 WYDAWNICTWO POLITECHNIKI ŁÓDZKIEJ – 2012
 WYDAWNICTWA SZKOLNE I PEDAGOGICZNE (WSiP) – 2008-2009, 2013, 2015-2016
 WYDAWNICTWO SZKOŁY GŁÓWNEJ GOSPODARSTWA WIEJSKIEGO (SGGW) – 2008-2009

WYDAWNICTWO TNOIK DOM ORGANIZATORA – 2008-2011
 WYDAWNICTWO UNIwersYTETU EKONOMICZNEGO W KATOWICACH – 2011-2016
 WYDAWNICTWO UNIwersYTETU JANA KOCHANOWSKIEGO W KIELCACH (UJK) – 2010-2014, 2016
 WYDAWNICTWO UNIwersYTETU OPOLSKIEGO – 2010-2016
 WYDAWNICTWO UNIwersYTETU PRZYRODNICZEGO W POZNANIU – 2015-2016
 WYDAWNICTWO WOLTERS KLUWER – 2007
 WYDAWNICTWO WYŻSZEJ SZKOŁY KOMUNIKACJI I ZARZĄDZANIA W POZNANIU (WSKiZ) – 2007
 ZAKŁAD NARODOWY IM. OSSOLIŃSKICH – WYDAWNICTWO – 2011-2014
 ŻAK – WYDAWNICTWO EDUKACYJNE – 2008

■ KOTWICE SZCZECIŃSKIE

ZAPOMNIANE POMNIKI TECHNIKI, HISTORII, NADZIEI

Krzyż, kotwica i serce to bodajże najbardziej popularne w dziejach symbole graficzne, oznaczające kolejno – wiarę, nadzieję i miłość.

■ TEKST **WIEŚLAW SEIDLER** ■ ZDJĘCIA **TOMASZ KWIATKOWSKI, ADRIANA NOWAKOWSKA**



Kotwica (dawniej kotew albo kotwa), to według „Encyklopedii żeglarstwa” – „urządzenie do utrzymywania statku w miejscu na wolnej przestrzeni wodnej...”. Pierwszym rodzajem kotwicy był przywiązany na powrozie odpowiedni kamień, a dzisiaj najbardziej rozpowszechnione w użyciu są dwa podstawowe modele kotwic – kotwice admiralicji i kotwice patentowe. Popularny rysunek i znak graficzny kotwicy, jako symbolu nadziei, to właśnie styli-

zowana kotwica admiralicji. Kotwice na ogół kończą służbę i żywot razem ze statkiem, ale czasem stają się eksponatami i zdobią wiele muzeów morskich, czego przykładem jest ciekawa kolekcja różnych kotwic okrętowych w Muzeum Narodowym w Szczecinie, przed wejściem i na zapleczu gmachu na Wałach Chrobrego. Różne kotwice okrętowe trafiają zresztą nie tylko do muzeów, ale jako swoiste pamiątki morskiej historii zdobią też wiele miast portowych, jak Szczecin, Świnoujście, Ueckermunde,

Kołobrzeg, Gdynię, Gdańsk, i inne. Sporo takich oryginalnych, historycznych i zabytkowych kotwic przekazały na te cele nasze firmy i instytucje morskie, np. Dragmor, stocznie, PŻM, byłe PPDiUR „Gryf” i „Odra” i inne; część z nich jest na stanie Muzeum Narodowego.

Tylko w Szczecinie takich pamiątkowych „ulicznych” kotwic można naliczyć i znaleźć co najmniej kilkadziesiąt, najwięcej w rejonie Wałów Chrobrego, Placu Mickiewicza i Parku Żeromskie-





go. Bodajże największą i najciekawszą jest potężna „kotwica Sediny”, nazywana nawet „Pomnikiem z Kotwicą”, zdobiąca fontannę na Placu Tobruckim, ustawiona na cokole byłej przedwojennej Fontanny Manzla.

Spacer szlakiem pamiątkowych szczecińskich kotwic warto rozpocząć jednak od Wałów Chrobrego, gdzie oprócz wspomnianej kolekcji Muzeum Narodowego aż siedem kotwic znajdziemy przed gmachami Akademii Morskiej, kolejną przed Hotelem Park i jeszcze jedną przy Trasie Zamkowej, w miejscu Masztu Maciejewicza.

Do najbardziej symbolicznych dla morskiego Szczecina należy z pewnością tzw. Kotwica Trzech Kapita-

nów obok bazyliki archikatedralnej czy dwie podobne kotwice admiralacji wkomponowane w otoczenie pomnika „Tym, którzy nie powrócili z morza” na Cmentarzu Centralnym. Takie pamiątkowe kotwice – tym razem najczęściej patentowe – są też przed niektórymi szczecińskimi szkołami, mającymi morskich patronów, jak SP 56, SP 37, SP 63, ZCEMiP (byłe ZSBO). „Swoje” kotwice – oprócz Akademii Morskiej – mają też niektóre uczelnie, najwięcej ZUT, łącznie z kotwicą Jana Pawła II przy ul. Kordeckiego. Duża stoi też przy ul. Santockiej.

Ciekawe pamiątkowe kotwice znajdziemy również na szczecińskich przystaniach jachtowych i w mari-

nach, najciekawsze w Camping Marina PTTK i w Centrum Żeglarskim czy w JK AZS. Jedna z największych i chyba najbardziej nieznaną kotwic, a przy tym jedyna na wysokim, betonowym postumencie, stoi przy trasie S3 w Dąbiu.

Część ze szczecińskich kotwic posiada opisaną i znaną historię, były takie próby, np. na portalu „Sedina”, ale większość pozostaje nieznaną. Są jednak swoistym pierwszym kontaktem z morskimi tradycjami naszego miasta, zasługują też na „odnalezienie”, zinventaryzowanie i odnowienie, a w niektórych przypadkach może także na przeniesienie w bardziej reprezentacyjne miejsca. ■



PIOTR TARNACKI WRACA NA TRON W KLASIE MICRO!

Zakończyły się Auto Bruno Międzynarodowe Mistrzostwa Polski w klasie Micro rozegrane w Szczecinie na jeziorze Dąbie z bazą w Centrum Żeglarskim. Mistrzem Polski, wygrywając 12 z 13 wyścigów została załoga Piotr Tarnacki, Grzegorz Banaszczyk i Bartosz Mąkała na jachcie POL77 STAWO-ROCA.

■ TEKST WERONIKA BULICZ ■ ZDJĘCIA [@LITTLEPINKCOLOGNE/WILMAWILMS](#)



Kolejne miejsca zajęły załogi POL101 – Tomasz Brzozowski, Paweł Choroba i Ewa Bartosiewicz oraz POL333 Daniel Dołęga, Joanna Mariańska i Krzysztof Mariański. Załoga POL333 dodatkowo wygrała w kategorii Racer, a w kategorii Cruiser triumfowała załoga POL88 w składzie Paweł Twarowski, Mirosław Zajac i Matej Hajducik.

Na starcie regat pojawiło się 15 załóg, co jest najlepszym wynikiem w klasie od dłuższego czasu. Oby był to dobry prognostyk na kolejne lata! W ciągu 3 dni regat rozegrano aż 13 wyścigów – rekord w klasie. Dodatkowo były one bezpośrednio sędziowane z wody przez arbitrow, po raz pierwszy w regatach mniejszej rangi niż Mistrzostwa Świata.

„Jestem bardzo zadowolony ze startu. Dla nas był to doskonały trening przed zbliżającymi się Mistrzostwami Świata. Rzadko można przepłynąć tak wiele wyścigów w trymie regatowym w 3 dni. Gratulacje dla komisji i organizatorów. Zorganizowana profesjonalnie impreza, świetna atmosfera, doskonały pomysł z sędziowaniem na wodzie. Musimy się tego wszyscy nauczyć, bo to dla nas nowe doświadczenie, ale w tym kierunku idzie ściganie i dobrze, że mamy to w Polsce” – podsumował Piotr Tarnacki, wielokrotny Mistrz Świata i Mistrz Polski w klasie Micro.

„To były dla nas ciężkie regaty, trudne warunki, zmienny wiatr i bardzo dużo wyścigów. Gratulacje dla organizatorów za tak sprawną obsługę. Nie

jestem do końca zadowolony z naszego pływania, zdarza nam się za dużo błędów i wychodzi brak zgrania w załodze. Oczywiście cieszymy się ze srebrnego medalu. Wiemy, co musimy zrobić dalej, bo wynik lepszy niż pływanie” – śmieje się Tomasz Brzozowski, drugi w klasyfikacji łącznej.

„Tak powinny wyglądać wszystkie regaty. Szczególnie podoba nam się sędziowanie na wodzie oraz sposób puszczania wyścigów jeden po drugim. Było tak sprawnie, że adrenalina nie zdążyła opaść między wyścigami. Brawo dla komisji i organizatorów!” – chwali Krzysztof Mariański z załogi POL333 – zwycięzców w dywizji Racer.

– „Jesteśmy bardzo zadowoleni ze swojego pływania i wyniku, a w szczególności z tego, że nawiązaliśmy walkę

z lepszymi o 90 kg jachtami klasy proto. Bardzo dużo wyścigów, dużo zmian wiatru, a to dało szansę do wykazania się dobrą taktyką i nadrobienia ewentualnych błędów” – dodaje Daniel Dołęga – sternik załogi.

Organizatorem regat było Polskie Towarzystwo Regatowe Klasy Micro, a organizatorem wykonawczym firma MT Partners.

„Cieszymy się z tak dużej frekwencji, superatmosfery i z opinii uczestników,

że tak właśnie powinny wyglądać regaty o Mistrzostwo Polski. Dużo wyścigów, zmienne warunki, dobre sędziowanie – wszystko nam zagrało i oby był to dobry prognostyk przed zbliżającymi się przyszłorocznymi Mistrzostwami Świata, które będziemy organizować” – podsumowuje Adam Szyborski, jeden z organizatorów i jednocześnie uczestnik regat w załodze POL13 La-besto. Dzięki wsparciu sponsora tytularnego regat Auto Bruno Szczecin

w sobotę i niedzielę dla kibiców przygotowano strefę z dmuchanym zamkiem dla dzieci, a dla dorosłych możliwość jazd testowych w prezentowanych autach.

Sponsorem tytularnym regat było Auto Bruno Szczecin, a partnerami Miasto Szczecin, Akademia Morska, Centrum Żeglarskie w Szczecinie, ATA, easybake, Bakista i Asprod oraz firmy Cotes A/S i Agencja Interaktywna Best Performance. ■



WYNIKI:

Open:

- POL77 – Piotr Tarnacki
- PO101 – Tomasz Brzozowski
- POL333 – Daniel Dołęga

Racer:

- POL333 – Daniel Dołęga
- POL13 – Bartosz Piotrowski
- POL66 – Sławomir Rohde

Cruiser:

- POL88 – Maciej Twarowski
- POL111 – Jacek Zyskowski
- POL112 – Dominik Kopcych

Strona regat: www.sailinszczecin.com
Więcej informacji u organizatora regat:
MT Partners, Maciej Cylupa, 783 00 83 83,
maciej.cylupa@mtpartners.pl

KLASA MICRO:

Klasa Micro wywodzi się z Francji, gdzie ponad 30 lat temu w kręgach miesięcznika „Bateaux” opracowano założenia nowej klasy jachtów do żeglugi regatowo-turystycznej. Klasa zarejestrowana jest jako międzynarodowa w Federacji World Sailing (ex ISAF), a od 1999 roku rozgrywane są Mistrzostwa Świata. Micro w Polsce ma bardzo bogatą, wieloletnią historię. Pierwszym polskim akcentem był start załogi jachtu „Mikron” na Micro Cup w Breście w 1986 r. Rok później rozegrano już Mistrzostwa Polski klasy Micro w Górkach Zachodnich. Kolejne lata to już właściwie nieustające sukcesy polskich załóg, począwszy od dwóch zwycięstw słynnej „Kumpelki” w Micro Cup w latach 1987 i 1988 (skipper Jarosław Kaczorowski), przez triumfy Leona Wróbla i ostatecznie sukcesy w Mistrzostwach Świata Stanisława Sawko, braci Przemka i Piotra Tarnackich i Piotra Ogrodnika w Micro Proto czy zwycięstwa Kazimierza Domalewskiego, Andrzeja Czapskiego, Grzegorza Banaszczyka, Piotra Słowika, Marcina Pietrzaka w Micro Cruiser. Z sukcesami na łódkach Micro ścigali się tak znakomici żeglarze, jak Piotr Cichocki, Marek Muzykiewicz, Andrzej Skrzat i Szymon Szymik.





AKADEMICKIE PODCHODY W AM

Gra integracyjna „Akademickie podchody” odbyła się w poniedziałek 18 września br. w Akademii Morskiej w Szczecinie. Udział w niej wzięli studenci zza granicy, którzy wkrótce rozpoczną naukę na pierwszym roku studiów w naszej uczelni.

■ TEKST **WERONIKA BULICZ** ■ ZDJĘCIA **TOMASZ KWIATKOWSKI**

Studenci z Ukrainy, Białorusi, Rosji, Tunezji oraz Kongo – wszyscy od kilku tygodni intensywnie uczą się języka polskiego, by już wkrótce rozpocząć studia w naszej Akademii. Podczas poniedziałkowych zajęć okazało się, że wyjątkowo dostaną dodatkowe zadania. Przeszło 100 studentów zostało podzielonych na grupy, w których przystąpili do zabawy. Wyścig z czasem polegał na zebraniu ośmiu pieczętek – każdej w innym miejscu uczelni.

Ta nietypowa „obiegówka” objęła miejsca, które każdy student w najbliższych latach odwiedzi na pewno nie raz: Biuro Karier, Dział Praktyk, Dział Personalizacji Danych Studenta, Studium Nauki Języków Obcych, Akademicki Związek Sportowy, Dział ds. Obcokrajowców i Wymiany Międzynarodowej, pokój Komisji Stypendialnej oraz Bibliotekę Główną AM. W każdym dziale na studentów czekały przygotowane specjalnie zadania – trzeba było m.in. oddać pięć celnych rzutów osobistych piłką do kosza, przetłumaczyć wyraz



„holownik” na pięć różnych języków, wymienić cechy dobrego CV, wypełnić książeczkę żeglarską...

Młodzi ludzie zaangażowali się w wyścig i bardzo dobrze bawili się, poznając jednocześnie uczelnię. Na mecie wyścigu, w holu gmachu głównego AM, studentów przywitała Prorektor ds. Nauczania, dr inż. Agnieszka Deja.

– W tej nietypowej formie, podczas zabawy poznajemy się wzajemnie – mówiła, gratulując studentom.

Podchody akademickie to propozycja, by pomóc „pierwszorocznikom” zza granicy zaaklimatyzować się w nowym środowisku, poznać zawile korytarze uczelni, łatwiej znajdować ważne dla nich miejsca. ■

**PLANOWANIE I PROGRAMOWANIE TRAS OCEANICZNYCH
STATKÓW HANDLOWYCH PRZY UŻYCIU PROGRAMU BON VOYAGE**



Bernard Wiśniewski,
Maciej Szymański

ISBN: 978-83-64434-10-5

W niniejszym opracowaniu przedstawiono procedury planowania, optymalizacji i programowania tras oceanicznych statków handlowych przy użyciu programu Bon Voyage, procedury testowania zoptymalizowanych tras oraz programowanie i analizę trasy oceanicznej na przykładzie rzeczywistej podróży eksploatacyjnej wybranego statku armatora Hapag Lloyd AG. Opracowanie jest przeznaczonym do celów edukacyjnych poradnikiem efektywnego i racjonalnego korzystania z programu Bon Voyage, skierowanym przede wszystkim do studentów i dyplomantów akademii morskich odbywających praktyki morskie na statkach wyposażonych w system Bon Voyage, a także do wszystkich zainteresowanych tą tematyką.

NA SZCZECIŃSKIM SZKOLNYM FARWATERZE



Aleksander Walczak

ISBN: 978-83-64434-09-9

„Zakresem pracy jest szczecińskie wyższe szkolnictwo morskie w latach 1969–2016. Motywacją powstania tych wspomnień jest prozaiczna. Zbyt często jestem indagowany w sprawach dotyczących minionych laty w szkolnictwie morskim. Nawet w zbiorach naszej Biblioteki Głównej znajdują się zdjęcia osób czy zdarzeń, które wymagają identyfikacji, opisu często istotnego z punktu widzenia dokumentacji historycznej. Obok istotnych wydarzeń są także drobne, uboczne fragmenty wspomnień, które w kontekście znaczących dziejów ukazują zwykłego człowieka, uwikłanego niezależnie od powagi historycznych faktów o ubocznej i znikomej ważności i wadze problemów.” [cyt.]

WYBRANE PROBLEMY EKSPLOATACJI SIŁOWNI OKRĘTOWYCH



Praca zbiorowa
pod redakcją
Zbigniewa Matuszaka

ISBN: 978-83-64434-11-2

Publikacja obejmuje zagadnienia związane z eksploatacją siłowni okrętowych, jak analiza instalacji oczyszczania wód balastowych stosowanych na statkach, instalacja wentylacji dla okrętów wojennych, analiza energetyczno-ekonomiczna wykorzystania prądnicy wałowej na przykładzie wybranego statku, możliwość zastosowania absorpcyjnych urządzeń chłodniczych zasilanych ciepłem odpadowym na jednostkach rybackich eksploatowanych w warunkach Morza Bałtyckiego czy praktyczne problemy użytkowania ropopochodnych paliw niskosiarkowych w strefach kontrolowanej emisji tlenków siarki (ECA).

SCIENTIFIC JOURNALS OF THE MARITIME UNIVERSITY OF SZCZECIN 48(120)



Praca zbiorowa
pod redakcją
Leszka Chybowskiego

ISSN:1733-8670 (printed),
2392-0378 (online)

Zeszyt zawiera artykuły omawiające rozwiązania bezpieczeństwa pożarowego, modelowania pracy systemów morskich, dynamicznych systemów pozycjonowania, wykorzystania paliw płynnych czy wybranych metod konstruowania ontologii dla automatycznej komunikacji na morzu. Czytelnicy mogą zapoznać się z tematami takimi jak: zintegrowane systemy nawigacji morskiej, optymalizacja tras morskich, analiza domeny statku i symulacji stochastycznych do analizy przebiegu misji poszukiwawczo-ratowniczych na morzu oraz prac traktujących o żegludze śródlądowej, infrastrukturze drogowej w Unii Europejskiej czy optymalizacji parametrów obszarów portowych. Na szczególną uwagę zasługuje artykuł o teoretycznych podstawach kontrolowanych reakcji pirotechnicznych jako źródła energii, stanowiących komponent transportu z dna morskiego.

SCIENTIFIC JOURNALS OF THE MARITIME UNIVERSITY OF SZCZECIN 49(121)



Praca zbiorowa
pod redakcją
Leszka Chybowskiego

ISSN:1733-8670 (printed),
2392-0378 (online)

W numerze tym opublikowano wyniki najnowszych badań z zakresu techniki okrętowej, nawigacji morskiej oraz inżynierii transportu. Przedstawiono również artykuły podejmujące kwestie bezpieczeństwa w górnictwie, wykorzystania nowych technik. Artykuł wprowadzający do niniejszego numeru poświęcony jest wykorzystaniu narzędzi TRIZ (Theory of Inventive Problems Solving), a zwłaszcza nowatorskiemu zastosowaniu trimmingu w upraszczaniu obwodów elektrycznych. W sekcji Marine Technology and Innovation zamieszczono artykuły dotyczące hydromechaniki statku, wykorzystania silników dual-fuel oraz wybranych aspektów automatyki okrętowej. W sekcji poświęconej nawigacji przedstawiono mobilny system nawigacyjny. W sekcji Transportation Engineering publikowane są artykuły, które dotyczą transportu śródlądowego.

SCIENTIFIC JOURNALS OF THE MARITIME UNIVERSITY OF SZCZECIN 50(122)



Praca zbiorowa
pod redakcją
Leszka Chybowskiego

ISSN:1733-8670 (printed),
2392-0378 (online)

Artykuł wprowadzający poświęcony został modelowaniu scenariuszy wycieku ropy z tankowców w czasie wypadków morskich na Bałtyku Północnym. Tekst zainteresuje wszystkich czytelników, którym bliskie są zagadnienia bezpieczeństwa w transporcie morskim oraz minimalizacji skutków katastrof ekologicznych. W sekcji Marine Technology and Innovation zamieszczone zostały prace dotyczące wykorzystania kamer na podczerwień w wykrywaniu źródeł pożarów na statkach, estymacji zużycia paliwa w oparciu o parametry statku w rzeczywistych warunkach pogodowych oraz efektu wpływu kąta natarcia na generowaną falę wodną. W sekcji poświęconej nawigacji przedstawiono temat przewidywania trasy dla osób przebywających w wodzie i analizę przepływu ruchu statków na wodach śródlądowych. W sekcji Transportation Engineering znalazły się prace, które dotyczą transportu śródlądowego, eksploatacji portu morskiego oraz bezpieczeństwa samochodowego.

■ TURNIEJ STRZELECKI

Pierwsze miejsce kadry Akademii Morskiej

W dniu 23.06.2017 r. pracownicy i studenci Akademii Morskiej w Szczecinie wzięli udział w turnieju strzeleckim o puchar Dziekana Szczecińskiej Szkoły Wyższej Collegium Balticum.

■ TEKST **JOANNA PLESZKO** ■ ZDJĘCIA **ARCHIWUM**

Spośród wszystkich szczecińskich uczelni wyższych wykładowcy Akademii Morskiej w Szczecinie byli bezkonkurencyjni, pokonując między innymi: Collegium Balticum, Zachodniopomorski Uniwersytet Technologiczny, Pomorski Uniwersytet Medyczny oraz Uniwersytet Szczeciński.

Nasza kadra, w składzie:

- Andrzej KRYSIAK
- Marek MATKOWSKI
- Andrzej DREAS

uzyskała 227 punktów, pokonując ZUT (217 pkt.) i SSW CB (201 pkt.).

Dodatkowo indywidualne wyróżnienie z rąk Dziekana SSW CB otrzymał Andrzej KRYSIAK.

Po zaciętej rywalizacji w grupie studentów zespół AM w składzie:

- Wiktoria SZKWAREK
- Mariusz KRUPIŃSKI
- Tomasz SERWACKI

zajął drugie miejsce, uzyskując 213 pkt.

Indywidualnie drugie miejsce zajęła Wiktoria SZKWAREK, uzyskując aż 88 pkt.

Wielkie gratulacje dla zwycięzców!



■ Kadra AM: A. Krysiak, M. Matkowski, A. Dreas



■ Dziekan CB, studenci AM



■ Studenci AM z sekcji strzeleckiej

