



AKADEMICKI KURIER MORSKI

nr 42

czerwiec 2010

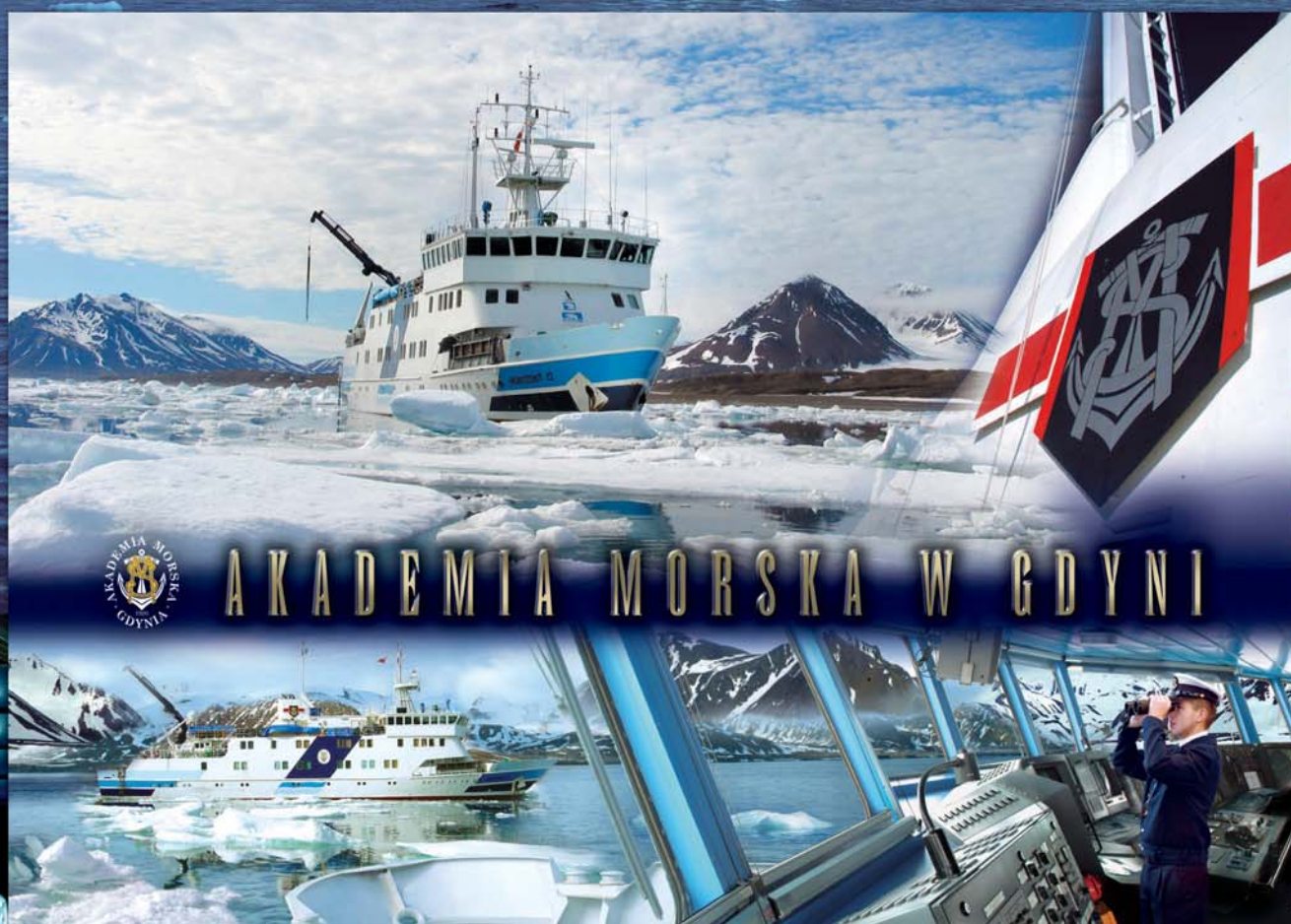
ISSN 1641-3458

PISMO PRACOWNIKÓW I STUDENTÓW AKADEMII MORSKIEJ W GDYNI



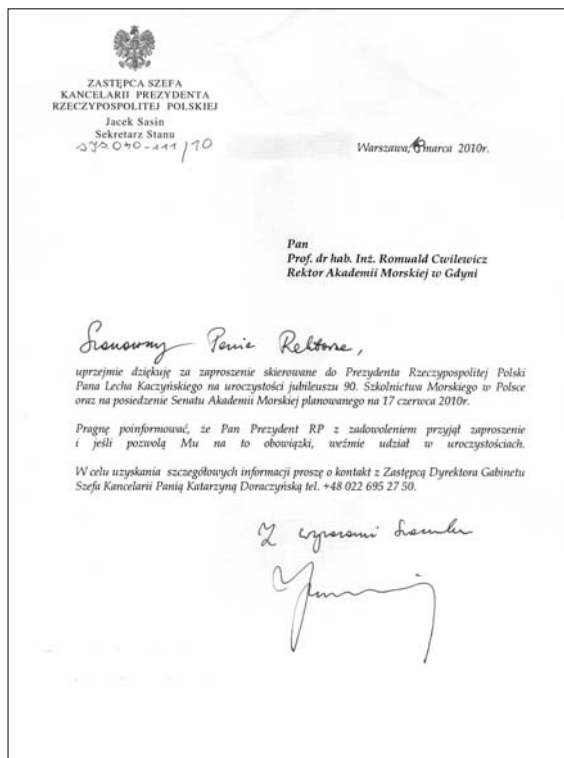
90 LAT SZKOLNICTWA MORSKIEGO W POLSCE

10 LAT SBS „HORYZONT II”



AKADEMIA MORSKA W GDYNI





Wyrażamy głęboki smutek i żal z powodu tragicznej śmierci

**Prezydenta Rzeczypospolitej Polskiej Lecha Kaczyńskiego
oraz Jego Małżonki i Wszystkich Osób,**

które zginęły w katastrofie samolotu lecącego na uroczystości
w Katyniu.

Ta tragedia dotknęła także nas.

W tych ciężkich chwilach składamy kondolencje
Rodzinom i Bliskim ofiar katastrofy.

**Rektor, Senat i społeczność akademicka
Akademii Morskiej w Gdyni**

REKTOR I SENAT AKADEMII MORSKIEJ W GDYNI

mają zaszczyt zaprosić na uroczyste posiedzenie Senatu AM
z okazji

90-lecia szkolnictwa morskiego w Polsce,

które odbędzie się 17 czerwca (czwartek) 2010 roku, godz. 11.00,
w gmachu głównym AM w Gdyni (aula im. T. Meissnera) przy ul. Morskiej 83.

- Wprowadzenie sztandarów: Akademii Morskiej w Gdyni i Stowarzyszeń Morskich.
- Hymn państwowy (chór AM).
- Otwarcie uroczystości i powitanie Gości przez JM Rektora Akademii Morskiej w Gdyni.
- Wystąpienie JM Rektora AM w Gdyni prof. dr. hab. inż. Romualda Cwilewicza.
- Wystąpienia zaproszonych Gości.
- Poświęcenie sztandaru Stowarzyszenia Absolwentów Szkół Morskich.
- Wręczenie Medalu 90-lecia Szkolnictwa Morskiego w Polsce.
- Wręczenie Nagród Rektora wyróżnionym pracownikom uczelni.
- Wodowanie książek Andrzeja Perepeczki: „Opowieści mórz popołudniowych” oraz „Wielkie ewakuacje”.
- „Pieśń Szkoły Morskiej” w wykonaniu chóru Akademii Morskiej.
- Wykład plenarny prof. Władysława Kaczyńskiego (absolwenta Państwowej Szkoły Morskiej w Gdyni) z University of Washington, Seattle pt. „Przyszłość Błękitnej Gospodarki: wizja zrównoważonego wykorzystania bogactw oceanów w XXI wieku”.
- „Gaude Mater Polonia” (chór AM).
- Wyprowadzenie sztandarów.
- Zakończenie posiedzenia Senatu Akademii Morskiej.

Imprezy towarzyszące:

godz. 13.00 – Biesiada Morska dla Gości i pracowników uczelni (boisko AM).



SPIS TREŚCI

■ KRONIKA	4
■ Promocja i współpraca	6
■ Pożegnanie prorektora Leszka Morawskiego	7
■ „Dar Młodzieży” ambasadorem RP w Atenach	8
■ Oficerowie elektrycy okrętowi w znowelizowanej konwencji STCW 2010	9
■ 90 lat szkolnictwa morskiego – Od Szkoły do Akademii	12
■ 10 lat statku szkolnego „Horyzont II”	14
■ Pierwsi absolwenci	16
■ Pierwsze lata „Daru Pomorza” po II wojnie światowej	17
■ Już prawie cały wiek	19
■ Jubileuszowy Andrzej Perepeczko	21
■ Nominacje profesorskie	22
■ Moje studia w Finlandii	24
■ Studia w Państwie Środka	26
■ Wyjazd do portu Hamburg	27
■ Biuro Karier i Promocji	28
■ Cała naprzód	29
■ Maraton pływacki	30
■ Basen jak nowy	30
■ Mare Nostrum w Darłowie	31
■ Morze nasze i nie nasze	31
■ Nagrodzony chór i dyrygent	31
■ VIII BFN – Erudycyjna uczta	32
■ Wielkie granie z orkiestrą	32
■ Planetarium i Ośrodek Żeglarski	33
■ Samochód elektryczny	34
■ Czerwona Róża	35
■ Nowości wydawnicze	36
■ Nowy symulator	38
■ Podwójny sukces Wydziału Nawigacyjnego	38
■ „Błękitna” gospodarka	39

„AKADEMICKI KURIER MORSKI” nr 42

81-225 Gdynia, ul. Morska 83, tel. 58 690 12 74, fax 58 690 13 51, www.am.gdynia.pl

redakcja: red. nacz. Małgorzata Sokołowska (verbicausa10@autograf.pl),

Joanna Stasiak (joaner@am.gdynia.pl)

współpraca i zdjęcia: Tomasz Degórski

projekt graficzny i skład: Artur Tarasiewicz CAMELEON

druk: Dział Wydawnictw AM

KRONIKA

grudzień 2009 – maj 2010



Profesor J. Lisowski, matka chrzestna Regina Lisowska oraz autor i wydawca książki Henryk Spigarski

■ 8 grudnia 2009

- Z okazji Święta Szkoły odbyła się premiera „Wielkiej Fanfary Morskiej” – filmu o AM autorstwa Krzysztofa Kalukina – operatora filmowego, reżysera, podróżnika przez wiele lat współpracującego z naszą uczelnią.
- W auli im. T. Meissnera rektor prof. R. Cwilewicz wziął udział w wodowaniu książki Henryka Spigarskiego „Z głębokiego łądu nad morze. Sylwetka prof. Józefa Lisowskiego”. Matką chrzestną była małżonka profesora Regina Lisowska. Autor opowiadał o pracy nad książką, a prof. J. Lisowski, wspominając etapy swego życia i pracy, wiele ciepłych słów i podziękowań skierował pod adresem rodziny, przyjaciół i współpracowników, obecnych zresztą podczas wodowania.

■ 31 grudnia 2009

- W murach Akademii Morskiej odbył się sylwester 2009/2010. Gwiazdą wieczoru była piosenkarka Irena Jarocka.



Morska scenografia XVIII Balu Morskiego.



Sylwester w AM

■ 13 lutego 2010

- W salach Akademii Morskiej w Gdyni odbył się XVIII, tradycyjny WIELKI BAL MORSKI. Na zaproszenie rektora AM prof. Romualda Cwilewicza udział w balu wzięli przedstawiciele polskiego parlamentu, Ministerstwa Infrastruktury, Krajowej Izby Gospodarki Morskiej, władze regionu oraz zaprzyjaźnionych uczelni, w tym oczywiście szczecińskiej AM, a także prezesi i dyrektorzy przedsiębiorstw gospodarki morskiej. Neptun, władca mórz i oceanów, poprowadził korowód gości w takt poloneza.

■ 18 marca 2010

- Podczas spotkania rektora prof. R. Cwilewicza z przedstawicielami Światowego Związku Piłsudczyków wręczone zostały okolicznościowe plakietki.

■ 26 marca 2010 roku

- Podczas konferencji „3 lata realizacji Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Pomorskiego na lata 2007-2013; Plany na przyszłość”, w której uczestniczyli m.in. marszałek województwa pomorskiego Mieczysław Struk, minister rozwoju regionalnego Elżbieta Bieńkowska oraz rektor AM prof. Romuald Cwilewicz, została podpisana umowa o dofinansowanie rozbudowy i wyposażenia budynku administracyjno-magazynowego Wydziału Nawigacyjnego AM (więcej na stronie 33).

■ 15-21 kwietnia 2010

- Rektor prof. R. Cwilewicz oraz dr inż. kpt. ż. w. B. Łączyński przebywali w Busan (Korea Pd.) i uczestniczyli w dorocznym spotkaniu Międzynarodowego Komitetu Wykonawczego, działającego w ramach Międzynarodowego Stowarzyszenia Uczelni Wyższych (IAMU). Akademia Morska jest aktywnym członkiem Komitetu (obok 10 innych uczelni z całego świata). Oprócz spraw bieżących organizacji, przyjęta została tematyka prac i projektów badawczych, planów wydawniczych oraz uchwalone działania na następne lata.

■ 29 kwietnia 2010

- Rektor prof. R. Cwilewicz uczestniczył w obchodach 10. rocznicy podniesienia bandery na statku badawczo-szkoleniowym „Horyzont II” (więcej o statku str. 14).

■ 1-5 maja 2010

- Rektor prof. R. Cwilewicz wziął udział w rejsie „Darem Młodzieży” wraz z sekretarzem generalnym IMO między kilkoma greckimi wyspami (więcej str. 8).

■ 10-15 maja 2010

- Otrzymała się w naszej uczelni pierwsza część VII edycji polsko-niemieckiego studenckiego seminarium naukowego pt. „Managing cultural diversity in Europe”. Seminarium odbywa się pod patronatem rektora AM prof. Romualda Cwilewicza, dziekana WPiT prof. Piotra Przybyłowskiego oraz rektora Hochschule Bremerhaven prof. Josefa Stockemera. Organizowane od 2004 roku seminarium wpisało się na stałe w rozwój studenckiego ruchu naukowego. Jest aktywną formą współpracy międzynarodowej, cieszącą się ogromnym zainteresowaniem zarówno studentów polskich, jak i niemieckich. Jest to wreszcie cenna i niekonwencjonalna forma marketingu zewnętrznego naszej uczelni. Formuła organizowanego seminarium przewiduje odbycie zajęć w 2 turach, w Polsce i w Niemczech, przy udziale studentów oraz wykładowców z obu stron. Wykłady seminaryjne i zajęcia ćwiczeniowe prowadzone są w języku angielskim. Poza wykładami przewiduje się wizyty w wiodących zakładach przemysłowych Pomorza i landu Bremy oraz bogaty program kulturalny. Inicjatorami i organizatorami seminarium są niezmiennie od lat prof. Gerhard Feldmeier – prorektor HB oraz dr Romuald Zabrocki – koordynator WPiT ds. współpracy międzynarodowej. W seminarium wzięło udział łącznie 22 studentów polskich i niemieckich. Stronę niemiecką reprezentowali ponadto prof. Hans Rummel oraz szefowa Biura Współpracy Międzynarodowej HB Kerstin Groscurth.



*Rektor prof. R. Cwilewicz
z przedstawicielami Światowego Związku Piłsudczyków.*



*Europoseł, były marszałek województwa pomorskiego,
Jan Kozłowski z rektorem prof. R. Cwilewiczem
podczas konferencji 26 marca.*



Uczestnicy polsko-niemieckiego studenckiego seminarium. Pośrodku dziekan prof. P. Przybyłowski, rektor prof. R. Cwilewicz, prof. H. Rummel, prorektor prof. P. Jędrzejowicz, prorektor prof. W. Gierusz. Pierwszy z lewej organizator dr Roman Zabrocki.

Promocja i współpraca

27 stycznia 2010 roku odbyły się wybory uzupełniające na stanowisko prorektora ds. kształcenia AM w Gdyni. Rektor zgłosił kandydaturę prof. dr. hab. inż. Witolda Gierusza.

Prof. dr. hab. inż. Witold Gierusz urodził się w 1952 r. w Olsztynie. W 1977 r. ukończył Wydział Elektryczny Politechniki Gdańskiej, 10 lat później doktoryzował się, w 1990 roku uzyskał dyplom morski oficera elektryka III klasy, a w 2007 r. obronił pracę habilitacyjną na Wydziale Automatyki, Elektroniki i Informatyki Politechniki Śląskiej. W 1980 r. podjął pracę w Wyższej Szkole Morskiej; do 1988 r. w Instytucie Automatyki Okrętowej, od 1987 r. w Katedrze Automatyki Okrętowej. Autor i współautor 44 artykułów, 1 monografii i 4 skryptów uczelnianych. Odznaczony Brązowym Krzyżem Zasługi (1998), Medalem Komisji Edukacji Narodowej (2004).



Jakie najważniejsze zadania stoją przed nowym prorektorem?

Najważniejsze? Promocja uczelni i współpraca z samorządem studenckim.

Trudno być prorektorem ds. kształcenia w obliczu zbliżającego się niżu demograficznego?

Nie tylko niż jest już u progu, ale jeszcze dwie wielkie uczelnie: Uniwersytet Gdański i Politechnika Gdańska „wysysają” potencjalnych kandydatów na studia. Dlatego bardzo ważnym zadaniem jest skuteczna promocja uczelni oraz utrzymanie wysokiego poziomu kształcenia studentów, potwierdzonego certyfikatami PKA, zgodnie z wymaganiami Konwencji STCW i systemu jakości ISO 9001/2000.

Promocja szkół wyższych staje się coraz trudniejsza, bo staje się walką o studentów...

A finansów nie przybywa. Toteż finanse mojego pionu muszą w sposób przejrzysty (we współdziałaniu z administracją uczelni) być rozdysponowane. Tak, aby równocześnie kontrolować efekty i monitorować, które formy promocji są najskuteczniejsze. Ograniczamy reklamę w gazetach, bo zbyt droga i ulotna, a skupiamy się na portalach internetowych oraz akcji bezpośredniej. Sprawdzamy, w jakich rejonach kraju zainteresowanie naszą ofertą jest największe i tam Biuro Karier wysyła studentów jako emisariuszy. Młodemu łatwiej dogadać się z młodymi.

Akademia ma również podpisane umowy ze szkołami?

Na razie z dwoma liceami – jednym w Gdańsku i jednym w Rumi. Planujemy poszerzenie współpracy. Opracowujemy szerszy, spójny system działań dotyczących stałej promocji w szkołach ponadgimnazjalnych. Polega to z grubsza na tym, że uczelnia podpisuje umowę z samorządem gminy, nasi pracownicy prowadzą niektóre wykłady, a uczniowie otrzymują na koniec roku stosowne certyfikaty. Chcemy też wykorzystywać

statki szkolne, samochód elektryczny oraz symulatory dydaktyczne, by zachęcać do studiowania w Akademii.

A kształcenie cudzoziemców?

To duże wyzwanie. Pierwsze próby usiłujemy przeprowadzić na Wydziale Mechanicznym i Nawigacyjnym. Może się uda uruchomić grupę w październiku. Ale jest to przedsięwzięcie trudne logistycznie, wymaga bowiem ogromu biurokracji, oraz obciążone sporym ryzykiem. Wdrożenie jest kosztowne, a brak gwarancji, czy inwestycja się zwróci. Na razie opracowujemy system sukcesywnego zwiększania ilości zajęć w języku angielskim tak, aby stworzyć atrakcyjną ofertę kształcenia. Porządkujemy też angielską wersję naszej strony www.

Coraz modniejsze (i tańsze) jest chyba nauczanie zdalne?

E-learning teoretycznie moglibyśmy wprowadzić już, ale w przypadku specyfiki Akademii Morskiej jest to sprawa wymagająca szerszych konsultacji. Bowiem niektóre konwencje wymagają odbywania niektórych zajęć na miejscu – i tym samym całość pomysłu upada. Na razie jest to, że tak powiem, czasowa świadoma rezygnacja.

Priorytet numer dwa?

To współpraca z samorządem studenckim, zwłaszcza w sprawach rekrutacji oraz stypendiów. Pierwszą sprawą sfinalizowaną jest zmiana regulaminu działania kół naukowych. Do tej pory koła otrzymywały dofinansowanie prawie po równo. Od przyszłego roku kalendarzowego, czyli od stycznia 2011, wejdzie w życie nowa zasada: finansowe wsparcie zależne będzie od aktywności koła. Wspólnie z parlamentem studenckim opracowaliśmy bardzo transparentny system punktowy. Każde koło będzie dokładnie wiedziało, w co się angażować, zarówno w sferze działalności naukowej czy też promocyjnej uczelni, np. nie będzie punktowane samo uczestnictwo w konferencji, ale wygłoszenie na niej referatu – już tak.

Na z góry przegranej pozycji będą koła nie prowadzące badań naukowych...

Nie. Mogą włączyć się w działalność promocyjną uczelni, np. w pomoc przy obsłudze Bałtyckiego Festiwalu Nauki czy przygotowanie dokumentacji fotograficznej, przydatnej dla materiałów reklamowych uczelni.

Czy nie jest to sposób na selekcję naturalną?

Szansę dajemy każdemu kołu, choć te, które do tej pory wegetowały, rzeczywiście mogą umrzeć śmiercią naturalną. Mimo to nowelizacja została przyjęta z zadowoleniem. Za dwa, trzy lata można będzie przeanalizować wyniki i wprowadzić ewentualne modyfikacje.

Kształcenie to i publikowanie...

Owszem, wdrażamy reformę Działu Wydawnictw. Wprowadzana jest tzw. szybka ścieżka drukowania: np. dwa tygodnie od oddania płyty z plikami do gotowego skryptu. Pod warunkiem wszakże, że autor bierze na siebie odpowiedzialność za styl, interpunkcję i ortografię. W przypadku prac recenzowanych, np. doktorskich czy habilitacyjnych, pozostaje tradycyjny, znacznie dłuższy proces przygotowania do druku, z udziałem redakcji i korektorki. Aby ujednolicić teksty publikacji zbiorowych i ułatwić pracę autorom, planujemy umie-

ścić na stronie internetowej wydawnictwa formatki dla np. artykułów pisanych w edytorze Word i LaTeX.

Biblioteka XXI wieku...

to kolejna sprawa, nad którą pracujemy: umożliwienie studentom dostępu do elektronicznych naukowych baz danych. Dzięki inicjatywie pani minister Barbary Kudryckiej powstała Wirtualna Biblioteka Nauki, umożliwiającą zarówno pracownikom, jak i studentom szkół wyższych, bezpłatne korzystanie z baz czasopism.

POŻEGNANIE

1 kwietnia 2010 r. zmarł dr hab. inż. Leszek Morawski – prorektor, dziekan, profesor nadzwyczajny AM, nauczyciel akademicki, wychowawca wielu pokoleń studentów Wydziału Elektrycznego Akademii Morskiej w Gdyni, odznaczony Złotym Krzyżem Zasługi, Medalem Komisji Edukacji Narodowej, odznaką Zasłużony Pracownik Morza.

Leszek Morawski urodził się 29.05.1944 r. w Legionowie k. Warszawy. W 1963 r. rozpoczął studia na Wydziale Elektroniki Politechniki Warszawskiej. W 1969 r. uzyskał dyplom magistra inżyniera elektronika. Zatrudniony początkowo na stanowisku inżyniera stażysty naukowo-technicznego, potem specjalisty w Pracowni Elektroniki i Automatyki Instytutu Okrętowego Politechniki Gdańskiej, we wrześniu 1970 r. rozpoczął pracę jako starszy asystent w Instytucie Elektroenergetyki i Automatyki Politechniki Gdańskiej. Prowadził zajęcia tablicowe oraz laboratoryjne z podstaw automatyki, teorii sterowania i modelowania, urządzeń i elementów automatyki oraz automatyzacji procesów okrętowych. Zajmował się też projektowaniem cyfrowego rejestratora parametrów hydrometeorologicznych, zainstalowanego na pomiarowym statku hydrograficznym Państwowego Instytutu Hydrometeorologicznego w Gdyni.

W 1974 r. Ministerstwo Szkolnictwa Wyższego i Techniki przyznało Leszkowi Morawskiemu stypendium, w ramach którego na przełomie lat 1974/75 odbył 5-miesięczny staż naukowy na Uniwersytecie Elektrotechnicznym w Leningradzie (obecnie Sankt Petersburgu), w Katedrze Okrętowych Napędów Elektrycznych. Po powrocie kontynuował badania i w 1978 r. obronił z wyróżnieniem pracę doktorską na Wydziale Elektrycznym Politechniki Gdańskiej, a w lutym 1979 r. został adiunktem. W latach 1979-1983 pełnił obowiązki pełnomocnika dziekana Wydziału Elektrycznego Politechniki Gdańskiej ds. praktyk studenckich.

Pracę w Wyższej Szkole Morskiej w Gdyni rozpoczął 1.09.1983 r. w Instytucie Automatyki Okrętowej. Prowadził zajęcia audytoryjne, tablicowe oraz laboratoryjne z podstaw automatyki, teorii i układów sterowania, automatyzacji procesów sterowania statkiem oraz mikroprocesorowych układów sterowania. W latach 1986-1991 pełnił obowiązki zastępcy dyrektora Instytutu Automatyki Okrętowej WSM ds. dydaktycznych. W latach 1987-1989 kierował pracami zespołu, który opracował i wykonał prototyp mikroprocesorowego okrętowego autopilota adaptacyjnego. Jego zaintere-



sowania naukowe dotyczyły też mikrokomputerowego systemu ekonomicznej eksploatacji siłowni okrętowej, w tym układów diagnostyki silników napędu głównego statku. Brał udział w opracowaniu i wdrożeniu do produkcji, w Przedsiębiorstwie Badawczo-Produkcyjnym ENAMOR w Gdyni, mikroprocesorowego urządzenia do bezpośredniego pomiaru momentu i mocy na wale śruby napędu głównego statku. Monografia „Metody syntezy układów sterowania ruchem statku” była tematem rozprawy habilitacyjnej w 1995 r. Od maja 1996 pracował na stanowisku profesora nad-

zwyczajnego WSM w Katedrze Automatyki Okrętowej. Był członkiem Senatu WSM i AM, od 01.09.1999 r. do 31.08.2005 r. był dziekanem Wydziału Elektrycznego AM. W 2008 roku został prorektorem ds. kształcenia AM. Autor kilkudziesięciu opracowań naukowych i technicznych, kilku patentów oraz ponad 100 publikacji i referatów wygłoszonych na konferencjach w kraju i za granicą.



Pogrzeb profesora Leszka Morawskiego odbył się 6 kwietnia na cmentarzu w Mikoszewie, z udziałem kompanii honorowej AM.

PAŃSTWOWE ŚWIĘTA NA POKŁADZIE FREGATY

„Dar Młodzieży” ambasadorem RP w Atenach

Na pokładzie żaglowca „Dar Młodzieży”, odbywającym rejs po Morzu Śródziemnym, Ambasada RP w Atenach zorganizowała połączone obchody święta 3 Maja i Wojska Polskiego. Była to doskonała okazja do zaprezentowania Akademii Morskiej w Gdyni, jej wyjątkowych możliwości i osiągnięć w edukacji kadr marynarzy.

W spotkaniu uczestniczyło ok. 350 gości – przedstawiciele wszystkich ministerstw, świata kultury, Polonii, kręgów biznesu – w szczególności wielu greckich armatorów. Gościem honorowym uroczystości był sekretarz generalny Międzynarodowej Organizacji Morskiej Efthimios Mitropoulos z małżonką oraz grecka minister gospodarki i shippingu Louka Katseli. Obecni byli też dziennikarze, w tym stacje TV, liczni przedstawiciele korpusu dyplomatycznego i *attaché* wojskowi. Celem, jaki przyświecał organizatorom, była promocja tradycji i aktualnego zaangażowania Polski w szerokie spectrum spraw morza. Przedstawione zostały wybrane polskie firmy, m.in. Gdańska Stocznia Remontowa i Polski Rejestr Statków, których najwyżsi przedstawiciele, z pomocą Ambasady, przeprowadzili rozmowy biznesowe o istotnym dla nich znaczeniu. W drugiej części spotkania odbył się niezwykle efektowny pokaz ćwiczeń na masztach i rejach, wykonany przez studentów szkolonych na statku. Ambasada również zaprosiła na kilkudniowy trening na żaglowcu 11 kadetów z greckich szkół morskich.

Dla wzmocnienia efektów promocyjnych, zorganizowany został krótki rejs (w dniach 3-5 maja) do kilku greckich portów. Uczestniczyli w nim, na zaproszenie rektora AM i ambasadora RP, sekretarz generalny IMO E. Mitropoulos, a także największy grecki armator, dyrektor generalny greckiego Ministerstwa Shippingu,

szeft greckiej *coast guard* oraz 11 greckich kadetów. W portach odbyły się spotkania z burmistrzami i lokalnymi szkołami morskimi. A w rozmowach przewijał się postulat włączenia edukacji morskiej, w oparciu o Akademię w Gdyni, w polsko-grecki proces wymiany studentów, a także wykorzystania wyjątkowych walorów edukacyjnych szkolenia na żaglowcu „Dar Młodzieży” do zbudowania nowych elementów edukacyjnych w przekroju UE.

Ambasada RP pełna była uznania dla organizacyjnego profesjonalizmu rektora prof. R. Cwilewicz oraz dziekana kpt. H. Śniegockiego i zaangażowania całej załogi statku.

MS

Sekretarz generalny Międzynarodowej Organizacji Morskiej Efthimios Mitropoulos, otwierając 12 maja br. 87. sesję obrad Komitetu Bezpieczeństwa Nawigacji, zrelacjonował wrażenia z dwudniowego rejsu na „Darze Młodzieży”. Zwrócił uwagę na ważną rolę, jaką odgrywają praktyki na statkach szkolnych, i pochwalił sposób ich realizacji przez Akademię Morską. Podkreślił, że dyscyplina, profesjonalizm, praca zespołowa i pewność siebie kadetów daje znakomicie wykwalifikowaną kadrę.

Drugi z lewej
sekretarz generalny IMO
E. Mitropoulos,
obok dr inż. kpt. ż. w.
H. Śniegocki,
minister L. Katseli,
rektor AM prof. R. Cwilewicz.



Oficerowie elektrycy okrętowi w znowelizowanej konwencji STCW 2010

■ Wprowadzenie

Z powodu ciągłego rozwoju technologicznego, a także zapotrzebowania na nowe kwalifikacje i umiejętności obsługi systemów elektryczno-elektronicznych oraz odnośnych urządzeń i instalacji na statkach, można zaobserwować znaczący wzrost zapotrzebowania na wysoko kwalifikowanych oficerów elektryków okrętowych. Aktualnie tacy specjaliści są zatrudniani w szczególności na statkach wycieczkowych, dużych promach i na wszystkich typach statków specjalistycznych, jednakże, jak dotychczas, nie ma standardów ich kwalifikacji i kompetencji na poziomie międzynarodowym¹.

Należy zauważyć szybki postęp w dziedzinie rozwoju okrętowych technologii elektrycznych i elektronicznych, a zwłaszcza elektrycznych napędów głównych i sieci wysokonapięciowych.

Wymienione wyżej rozwiązania są powszechnie stosowane przy budowie statków wycieczkowych, to jest rozwijającej się bardzo szybko branży okrętowej.

Taki trend można zilustrować danymi opublikowanymi w Cruise Industry News Quarterly², które mówią o zamówieniach na 49 nowych statków pasażerskich na sumę 25,8 mld dolarów amerykańskich w latach 2008–2012.

Te kontrakty są nie tylko wyzwaniem technologicznym, ale przede wszystkim nowym impulsem do rozwoju rynku pracy oficerów elektryków okrętowych. Nie ma wątpliwości, że powinni oni być personelem wysoko wykwalifikowanym, odpowiednio przygotowanym do podjęcia zadań, obowiązków i odpowiedzialności zgodnie z aktualnymi wyzwaniami technologicznymi.

W tym miejscu należy zacytować opinię wyrażoną w artykule zatytułowanym „Czy oficerowie mechanicy okrętowi są prawidłowo wyszkoleni w dziedzinie elektrotechniki okrętowej?”, gdzie opisano często spotykaną w praktyce sytuację: „Żaden ze starszych mechaników okrętowych nie posiada odpowiedniego wykształcenia teoretycznego i praktycznego w dziedzinie wytwarzania napięcia 6,6 kV, rozdziału energii i usuwania uszkodzeń”³. Aby zapobiec sytuacjom awaryjnym i ich skutkom oraz kosztom, nowe podejście dotyczące potrzeby ustanowienia i wprowadzenia w życie standardów kwalifikacji oficerów elektryków okrętowych wydaje się oczywiste.

Fakty i statystyki pokazują, że tacy fachowcy są niezbędni na dużych statkach; około 2200 elektryków okrętowych zatrudnionych na globalnym rynku żeglownym zdobyło swoje kwalifikacje w Polsce. Charakterystyczne, że większość z nich pracuje na statkach o fladze innej niż polska. Jednakże w przypadkach wystąpienia awarii, zachodzi pytanie o legalność odpowiedzialności elektryków okrętowych, ponieważ ich profesjonalne kwalifikacje są uznawane wyłącznie na terytorium Polski. Dlatego więc istnieje pilna potrzeba wprowadzenia międzynarodowych standardów kwalifikacji dla oficerów elektryków okrętowych.

■ Rys historyczny

W lutym 1992 r., podczas 23. sesji Podkomitetu STW, Polska, w porozumieniu z Norwegią, przygotowała projekt poprawek do Konwencji STCW'78, dotyczący standardów kwalifikacji i szkolenia oficerów elektroautomatyków okrętowych. W czasie prac nad nowelizacją Konwencji projekt ten uzyskał poparcie m.in. USA i ICFTU.

Chociaż podjęta inicjatywa nie znalazła odzwierciedlenia w znowelizowanej Konwencji STCW'95 w postaci zdefiniowania kompetencji i wymagań dla oficerów elektroautomatyków okrętowych, to niewątpliwie projekt ten wywarł istotny wpływ na kształt funkcji „Electrical, Electronics and Control Engineering”, przypisanej w nowym układzie kompetencji i wymagań oficerom mechanikom okrętowym, na obu poziomach – operacyjnym i zarządzania.

Dalsze prace nad standardami szkolenia oficerów elektryków okrętowych na Wydziale Elektrycznym AM rozpoczęły się w 2008 r. po przekazaniu przez prof. Ryszarda Wawrucha, uczestniczącego w posiedzeniach IMO, informacji o przygotowywanej nowelizacji Konwencji STCW i możliwości uwzględnienia w niej oficerów elektryków okrętowych. Odpowiedni dokument, zawierający propozycję oficera elektryka okrętowego dla jednego poziomu – operacyjnego, został opracowany przez mgr. inż. Jacka Wyszkowskiego (oficera elektryka okrętowego I klasy) przy współpracy z dziekanem Wydziału Elektrycznego AM w Gdyni prof. Januszem Mindykowskim oraz po konsultacjach ze starszym oficerem elektrykiem na statkach pasażerskich firmy Royal Caribbean dr. inż. Jerzym Galbasem i w lipcu 2008 roku przekazany do Ministerstwa Infrastruktury.





Fot. Janusz Uriasz

Członkowie „ETO Forum” podczas 41. Sesji STW w siedzibie IMO w Londynie, 15.01.2010 r. Od lewej do prawej stoją: Allan Graveson (Nautilus U.K. – The Union for Maritime Professionals – Wielka Brytania), Cleveland Powell (Wielka Brytania), Janusz Mindykowski (Polska), Ali R. Navab S. (Republika Islamska Iranu), Marc Fouliard (Francja), Mikael Huss (Merchant Marine Officers' Association – Szwecja), M. Adthisaya Ganesen (Malezja), Vadym Zakharchenko (Ukraina), Jacek Wyszowski (Polska).

We wrześniu 2008 roku ww. dokument został przedstawiony przez Polskę na spotkaniu Komisji Transportu Unii Europejskiej w Lizbonie. Podobne dokumenty dot. oficerów elektryków okrętowych zaproponowała Francja (poziom operacyjny) oraz Wielka Brytania (dwa poziomy – operacyjny i zarządzania).

Trzy wyżej wymienione kraje, przy współudziale Bułgarii, przygotowały wspólny dokument zawierający dwa poziomy oficerów elektryków okrętowych, który niestety nie uzyskał wymaganego stuprocentowego poparcia w Unii Europejskiej i dlatego został skierowany przez te kraje bezpośrednio do Międzynarodowej Organizacji Morskiej (IMO) w Londynie.

Na spotkaniach 40. Sesji STW w IMO w Londynie w lutym 2009 r. dokonano następnej konsolidacji omawianego dokumentu z podobnym dokumentem Islamskiej Republiki Iranu, tworząc ostateczną wersję przepisów dla oficerów elektryków okrętowych (z ang. Electro-Technical Officers – ETO) oraz starszych oficerów elektryków okrętowych (Senior Electro-Technical Officers – SETO).

Państwa i organizacje, którym szczególnie zależało na wprowadzeniu ww. przepisów do Konwencji, zawiązały tzw. „ETO Forum”, w skład którego weszły następujące osoby:

- Bułgaria – Spaska GEORGIEVA,
- Francja – Marc FOULIARD, Isabelle MERLE,
- IFSMA – Christer LINDVALL,

- Islamska Republika Iranu – Ali Reza NAVAB, Mohammad Ali SHAHBA,
- ITF – Mikael HUSS, John BAINBRIDGE,
- Malezja – Adthisaya GANESEN,
- Polska – Janusz MINDYKOWSKI, Jacek WYSZKOWSKI,
- Szwecja – Goran TIBBLIN
- Ukraina – Vadym ZAKHARCHENKO, Yuriy M. MYKHAYLENKO,
- Wielka Brytania – Cleveland POWELL, Roger TOWNER,
- USA – Barry VAN VECHTEN.

Wiele krajów nie popierało wprowadzenia nowych regulacji, obawiając się, że może to spowodować obowiązek zatrudniania oficerów elektryków okrętowych na każdym statku. Niemcy natomiast zaproponowały, aby w miejsce dwóch poziomów oficerskich wprowadzić jeden poziom oficera elektryka okrętowego i dodatkowo na poziomie wsparcia – elektromontera okrętowego.

Znaczącego poparcia „ETO Forum” udzieliła Chińska Republika Ludowa, która przygotowała dwa bardzo ważne dokumenty dotyczące oficerów elektryków okrętowych w znowelizowanej Konwencji.

Więcej informacji odnośnie proponowanych standardów kompetencji dla ETO i SETO można znaleźć w materiałach konferencyjnych TransNav Gdynia 2009³ oraz Zeszytach Naukowych Akademii Morskiej w Gdyni z 2009 r.⁴

■ Decyzje 41. Sesji Podkomitetu STW IMO

Na ostatniej 41. Sesji Podkomitetu ds. Szkolenia Zawodowego i Obowiązków Wachtowych, w dniu 13.01.2010 r. na posiedzeniu plenarnym, odbyła się dyskusja nad dokumentem STW 41/7/4 w części dot. oficerów elektryków okrętowych, starszych oficerów elektryków okrętowych oraz elektromonterów okrętowych. Głos zabrało ok. 40 przedstawicieli różnych państw i organizacji. Niewielka większość była za przyjęciem propozycji włączenia do konwencji STCW przepisów dla ETO (poziom operacyjny) i elektromontera (poziom pomocniczy), a reszta, w tym Polska, za trzema poziomami, łącznie z Senior ETO (poziom zarządzania). Należy podkreślić, że tylko dwa państwa – Japonia i Włochy – były przeciwnie wprowadzaniu do Konwencji przepisów dot. oficerów elektryków okrętowych, wszyscy pozostali zabierający głos byli za.

Podjęto decyzję o włączeniu do Konwencji STCW regulacji dla dwóch poziomów – oficera elektryka okrętowego (ETO) i elektromontera okrętowego. Zaproponowano, aby przepisy dot. certyfikatów kompetencji dla oficerów elektryków (ETO) umieścić w Rozdziale III „Dział Maszynowy” Konwencji STCW, jako nową Regulację III/6 i nowe Sekcje A-III/6 i B-III/6 Kodeksu STCW.

W dniach 13–14 stycznia dokonano przeglądu i korzystnych zmian w przepisach dot. stanowiska elektromontera okrętowego (zaproponowanych wcześniej przez Niemcy) oraz w oparciu o dokument STW 41/7/17 (Japonia, Turcja i IMarEST) ustalono zmiany w tabelach kompetencyjnych A-III/1 i A-III/2 dla oficerów mechaników okrętowych. Jednym z efektów tych zmian było znaczne rozszerzenie wymagań dla oficerów mechaników okrętowych (na poziomie operacyjnym i zarządzania) określonych w funkcji „Electrical, Electronic and Control Engineering”.

Podsumowując, w wyniku starań delegacji polskiej i przedstawicieli innych krajów oraz organizacji skupionych w „ETO Forum”, w końcowym dokumencie znowelizowanej Konwencji STCW znalazły się odpowiednie przepisy i wymagania kompetencyjne dot. certyfikacji oficerów elektryków okrętowych na jednym poziomie – operacyjnym.

W czerwcu 2010 r. w Manili na Filipinach odbędzie się Konferencja Dyplomatyczna, zatwierdzająca ostateczny tekst Konwencji STCW. Autorzy niniejszego artykułu wyrażają głębokie przekonanie, iż po niemal 20 latach starań zostanie osiągnięte historyczne porozumienie i oficerowie elektrycy okrętowi znajdą swoje zasłużone miejsce w Konwencji STCW.

LITERATURA

- ¹ „Are engineers getting the electrical training they need?” Marine Engineering Review, March 2006.
- ² Order book: New Ships and Counting, Cruise Industry News Quarterly: Fall 2008.
- ³ J. Wyszowski, J. Mindykowski, R. Wawruch, „Novelties in the development of the qualification standards for Electro-Technical Officers under STCW Convention requirements”, 8th International Navigational Symposium on Marine Navigation and Safety of Sea Transportation TransNav Gdynia, 2009.
- ⁴ J. Wyszowski, J. Mindykowski, R. Wawruch, „Działania zmierzające do zmiany konwencji STCW i jej kodeksów A i B w celu ustanowienia międzynarodowych wymagań kwalifikacyjnych dla oficerów elektryków okrętowych”, Zeszyty Naukowe Akademii Morskiej w Gdyni, nr 62, 2009.

mgr inż. **Jacek Wyszowski**
Katedra Automatyki Okrętowej
prof. dr hab. inż. **Janusz Mindykowski**
kierownik Katedry Elektroenergetyki Okrętowej,
dziekan Wydziału Elektrycznego



Fot. Janusz Uriasz

Członkowie delegacji polskiej na sali obrad 41. Sesji STW w dniu 15.01.2010 r. Od lewej siedzą:
Janusz Mindykowski (Akademia Morska w Gdyni, Wydział Elektryczny – ekspert), Tadeusz Wojtasik (Ministerstwo Infrastruktury, główny specjalista w Departamencie Bezpieczeństwa Żegluga – członek delegacji), Jacek Wyszowski (Akademia Morska w Gdyni, Wydział Elektryczny – ekspert), Agnieszka Piotrowska (Ministerstwo Infrastruktury, starszy specjalista w Departamencie Bezpieczeństwa Żegluga – członek delegacji), Janusz Uriasz (Akademia Morska w Szczecinie, dyrektor Instytutu Nawigacji – ekspert), Ryszard Wawruch (Urząd Morski w Gdyni, główny specjalista w Inspektoracie Bezpieczeństwa Żegluga – przewodniczący delegacji), Andrzej Kossowski (stały przedstawiciel RP przy IMO – zastępca przewodniczącego delegacji).

90 LAT SZKOLNICTWA MORSKIEGO

Od Szkoły do Akademii

Pierwsza w dziejach Polski Szkoła Morska powstała w Tczewie w czerwcu 1920 roku z inicjatywy szefa Departamentu Spraw Morskich kontradm. Kazimierza Porębskiego. Została utworzona niecałe 4 miesiące po objęciu Pomorza przez polskie wojsko i zaślubinach z morzem w Pucku 10 lutego. Nie mieliśmy wówczas jeszcze ani portu, ani tym bardziej floty, ale grupa wizjonerów uznała, że skoro państwu potrzebna jest gospodarka morska, konieczne jest kształcenie kadry.

Tczewska szkoła była typu licealnego, podlegająca początkowo Departamentowi dla Spraw Wojskowych, a od 1922 – Ministerstwu Przemysłu i Handlu. Przyjmowano po małej maturze; nauka trwała 3,5 roku. Ponieważ przyszłość marynarki handlowej była niepewna, na wszelki wypadek rozszerzono program nauczania przedmiotów ścisłych i filologicznych, aby po drugim roku nauki można było przystąpić do egzaminów maturalnych: jeśli floty nie będzie, maturzyści ze Szkoły Morskiej będą mogli ubiegać się o przyjęcie na którąś z wyższych uczelni. Pierwszym dyrektorem był inż. Antoni Garnuszewski, inspektorem SM i kierownikiem Wydziału Nawigacyjnego – kpt. ż. w. Gustaw Kański, Wydziału Mechanicznego – inż. Kazimierz Bielski, wykładowcami: Antoni Ledóchowski, Tadeusz Kokiński, dr Florian Hłasko, Józef Klejnot-Turski, Jan Roiński. Nauka była bezpłatna, utrzymanie w internacie nie mogło przekroczyć 100 zł miesięcznie, a zgodnie ze statutem szkoła mogła zwolnić od tych opłat 10% uczniów. Pod nadzorem dyrektora SM powstała w 1924 r. Bratnia Pomoc Uczniów Szkoły Morskiej, do której należeli obowiązkowo wszyscy uczniowie, a źródłem dochodów były organizowane przez nich odczyty, zabawy, imprezy. W pierwszym roku przyjęto 82 słucha-

czy: 49 na Wydział Nawigacyjny i 33 na Mechaniczny. Po egzaminach wstępnych świeżo przyjęci uczniowie poszli prosto na wojnę polsko-bolszewicką. Po zakończeniu działań wojennych grupami zjeżdżali do Tczewa. Uroczystości otwarcia odbyły się 8 grudnia 1920 r. – było to święto maryjne i najbliższy dzień wolny od zajęć. 4.09.1921 SM otrzymała trójmasztową fregatę „Lwów”, którą dowodził kpt. ż. w. Tadeusz Ziółkowski. W 1926 roku powstało armatorskie przedsiębiorstwo „Żegluga Polska”, w styczniu 1927 r. weszły do portu gdyńskiego zakupione pierwsze statki handlowe. Wybudowane zostały we Francji w latach 1925-1926 i dlatego nazwane „Francuzami”: s/s „Katowice”, „Kraków”, „Poznań”, „Toruń”, „Wilno”. W czerwcu 1930 Szkoła Morska została przeniesiona do nowych gmachów przy ul. Morskiej w Gdyni i nazwana Państwową Szkołą Morską. Otrzymała nowy statek szkoleniowy s/v „Dar Pomorza”. W 1938 r. utworzono trzeci wydział: Transport i Administracja Morska (kształcący intendentów dla statków pasażersko-towarowych).

W czasie wojny PSM była jedyną polską uczelnią, która kontynuowała nauczanie na emigracji, zorganizowane przez Ministerstwo Przemysłu i Handlu polskiego rządu na wychodźstwie. Nosiła nieoficjalną



Szkoła Morska w Tczewie 1920-1930

nazwę: Państwowa Szkoła Morska w Gdyni, studenci redagowali i wydawali piśmko „Znów Razem”, a na zakończenie roku szkolnego maszerowali przed sztandarem szkoły. Już w grudniu 1939 roku rozpoczęto kursy kwalifikacyjne dla oficerów, uczniów PSM i marynarzy najpierw w Southampton, następnie w Londynie. Łącznie wykształcono blisko 297 oficerów PMH. Wykładowcami byli m.in. Antoni Zieliński, Czesław Maciejewski, Michał Leszczyński, Czesław Antkowiak. W 1942 r. przedrukowano dla uczniów podręczniki wydawane przez PSM w Gdyni. W Landywood-Lilford zorganizowano pod kierownictwem K. Borchardta Gimnazjum i Liceum Morskie.

Nowy etap zaczął się po zakończeniu wojny. Jesienią 1944 roku w Lublinie utworzone zostały grupy operacyjne, które postępowywały za wojskiem, by jak najszybciej dotrzeć na Wybrzeże. W lutym 1945 r. powstał w Warszawie Departament Morski, a sprawy morskie rozstrzygane były w Bydgoszczy. 1.04.1945 r. wrócił do Gdyni kpt. Konstanty Maciejewicz, wkrótce za nim pierwszy wykładowca. W dniach 8–14.10. odbyły się egzaminy wstępne; z ponad 1000 kandydatów przyjęto 67 na Wydział Nawigacyjny i 68 na Mechaniczny, a PSM rozpoczęła działalność w oparciu o statut i programy obowiązujące do 1939 roku. Kształciła oficerów dla PMH na 2 Wydziałach: Nawigacyjnym i Mechanicznym. Przyjmowano kandydatów po małej maturze; nauka trwała 3 lata. Nauka i internat były bezpłatne. W 1947 r. przeniesiono do Szczecina Wydział Nawigacyjny, pozostawiając w Gdyni Wydział Mechaniczny. W 1949 r. trzyletni cykl nauczania zastąpiono dwuletnim, wstępne szkolenie odbywało się w Szkole Jungów Państwowego Centrum Wychowania Morskiego. W 1951 r. Szkoła Jungów została zlikwidowana, w miejsce PSM utworzono 5-letnie Technikum Morskie Mechaniczne. Nabór prowadzono wśród kandydatów po siódmej klasie szkoły podstawowej. W 1953 r. zlikwidowano Technikum Morskie w Szczecinie, a Wydział Nawigacyjny wrócił do Gdyni. 1.06.1954 r. przywrócona została tradycyjna nazwa: Szkoła Morska. W 1958 roku zaczęto ponownie przyjmować kandydatów po szkole średniej (nie podstawowej), cykl kształcenia trwał 3,5 roku. W 1960 r. wprowadzono nowy kierunek – radioelektronikę okrętową (Wydział Radiowy). W 1962 naukę skrócono o pół roku – do 3 lat. 1.01.1968 r. połączono PSM w Gdyni z Państwową Szkołą Rybołówstwa Morskiego. PSM objęła budynki PSRM przy Skwerze Kościuszki, supertrawler „Jan Turlejski” i niedokończony gmach internatu przy ul. Sędzickiego. W sierpniu 1968 r. PSM została przekształcona w czterowydziałową Wyższą Szkołę Morską. W 1978 r. otwarta została Sala Tradycji WSM.

15.05.1981 r. odbyły się pierwsze demokratyczne wybory rektora. Kandydowały 4 osoby. Doc. Mikołaj Kostecki otrzymał 69 głosów, doc. Piotr Jędrzejowicz i doc. Jan Słoniewski – po 14, kpt. ż. w. Władysław Rymarz – 9. Dwa dni po wprowadzeniu stanu wojennego, 13.12.1981, kierownik Urzędu Gospodarki Morskiej odwołał rektora („za nieprzeciwdziałanie próbom zorganizowania strajku okupacyjnego na uczelni”), a w jego miejsce mianował W. Rymarza. 20.12.1981 aresztowani zostali pracownicy WSM, m.in. Jerzy Kowalczyk, Ewa Kubasiewicz (skazani na 9 i 10 lat więzienia).



Państwowa Szkoła Morska w Gdyni, lata 30.

25.01.1982 r. zajęcia w WSM zostały przywrócone.

W sierpniu 1982 r. odbyło się uroczyste wodowanie nowego statku szkolnego s/v „Dar Młodzieży”. We wrześniu 1990 nad jeziorem Slim w pobliżu Iławy rozpoczął działalność nowoczesny ośrodek szkoleniowo-badawczy WSM i Politechniki Gdańskiej. W grudniu Senat WSM w Gdyni przywrócił Święto Szkół Morskich 8 Grudnia, celebrowane do II wojny światowej w Polsce, w czasie wojny w Anglii i do 1950 w reaktywowanej PSM w Gdyni. Podczas obchodów powołano Stowarzyszenie Absolwentów Szkół Morskich. W 1993 powstał Fundusz Floty Ojczyźnej, którego głównym celem jest wydawanie „Ksiąg Floty Ojczyźnej”. W 1998 roku Wydziały Nawigacyjny i Mechaniczny WSM w Gdyni otrzymały certyfikaty jakości ISO 9001:2000 (według norm PN-EN ISO 9001-2009), nadane przez Polski Rejestr Statków oraz Polskie Centrum Badań i Certyfikacji.

Decyzją Centralnej Komisji do Spraw Tytułu Naukowego i Stopni Naukowych Wydziały: Przedsiębiorczości i Towaroznawstwa, Elektryczny oraz Mechaniczny posiadają uprawnienia do nadawania stopnia naukowego doktora.

W 2000 roku WSM przystąpiła do Międzynarodowego Stowarzyszenia Wyższych Uczelni Morskich. W tym samym roku podniesiono banderę na statku badawczo-szkoleniowym „Horyzont II”.

Na wniosek Senatu WSM, Sejm RP ustawą z dnia 1 grudnia 2001 (Dz. U. nr 154/2001 p.1785) nadał uczelni nazwę: Akademia Morska w Gdyni. 9 stycznia 2004 Sejm RP nadał szczecińskiej WSM nazwę: Akademia Morska w Szczecinie.

W ciągu jednego roku akademickiego w Akademii kształci się ponad 6.500 studentów stacjonarnych i nie-stacjonarnych na 4 wydziałach: Nawigacyjnym, Mechanicznym, Elektrycznym oraz Przedsiębiorczości i Towaroznawstwa.

Dyrektorzy, komendanci, rektorzy: Antoni Garnuszewski 1920-1929, Adam Mohuczy 1930-1936, Stanisław Kosko 1937-1939, Konstanty Maciejewicz 1945-1947, Antoni Garnuszewski 1947-1949, Józef Bogdański (prezes Kominiarskiej Spółdzielni Pracy w Gdańsku) 1949, Mieczysław Jurewicz 1949-1967, Kazimierz Jurkiewicz 1967-1969, Bohdan Kowalczyk 1969-1972, Daniel Duda 1972-1981, Mikołaj Kostecki 15.05.1981-15.12.1981, Władysław Rymarz 15.12.1981-1982, Piotr Jędrzejowicz 1982-1989, Józef Lisowski 1989-1996, Piotr Przybyłowski 1996-2002, Józef Lisowski 2002-2008, Romuald Cwilewicz od 2008 roku.

90 LAT SZKOLNICTWA MORSKIEGO

10 lat statku szkolnego „Horyzont II” (2000-2010)

„Horyzont II”, spełniający wymogi wszystkich przepisów i konwencji morskich, nie tylko służy do szkolenia, ale jest również unikatowym statkiem badawczym i eksploatacyjnym. Jego załoga stała to ludzie doświadczeni i doskonale obcy z morzem w każdych warunkach. W dniu 10 urodzin statku – 29 kwietnia 2010 w imieniu Senatu i władz uczelni rektor prof. dr hab. inż. Romuald Cwilewicz życzył kapitanowi, oficerom, załodze i studentom, aby statek ten był dla nich nie tylko miejscem pracy i nauki, ale również wygodnym domem na czas podróży, i aby szczęśliwie wracali na jego pokładzie do swojego portu macierzystego, jakim jest Gdynia.

„Horyzont II” to ósmy szkolny statek w dziejach AM. Uczniom bowiem, oprócz doskonałej kadry nauczycielskiej i sal wykładowych, dla nauki marynarskiego zawodu potrzebne były praktyczne spotkania z morzem jako żywiołem, i ze statkiem jako miejscem pracy przyszłego oficera i kapitana.

Zacząła więc rodzić się flota tych statków. Początki nie były łatwe, bo trudna była decyzja, na jaką jednostkę się zdecydować, a i fundusze były ograniczone. Zdecydowano więc, że statkami do nauki zawodu będą żaglowce. Tak więc od 1920 r. w Tczewie, od 1930 r. przy nabrzeżach w Gdyni zaczęły cumować najpierw „Lwów”, a po nim „Dar Pomorza”.

Po II wojnie światowej temat ten powrócił wraz ze Szkołą Morską oraz powrotem „Daru Pomorza” z wojennego postoju w Szwecji. Ale czasy się już zmieniły, a wraz z nimi technika okrętowa. Należało więc pomyśleć o kształceniu kolejnych roczników wilków morskich nie tylko na żaglowcu, ale też na statku o napędzie moto-

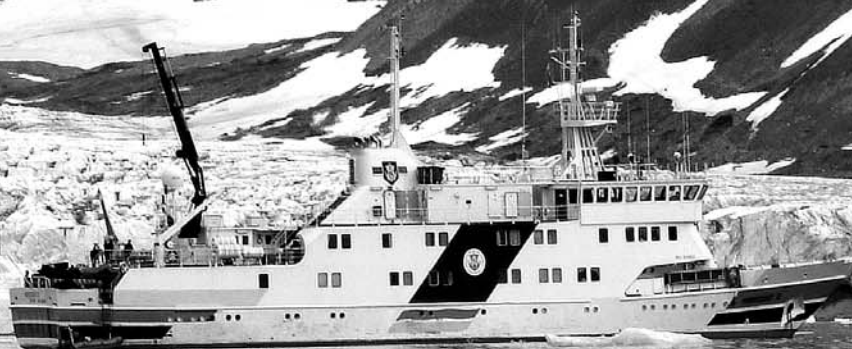
rowym. Pierwszym był zbudowany w 1950 roku dla „Dalmoru” rybacki supertrawler s/t „Raba”, który 2 V 1954 r. został przekazany powstałej – wcielonej później do Państwowej Szkoły Morskiej – Szkole Rybołówstwa Morskiego w Gdyni jako s/t „Jan Turlejski”. Ze statkiem tym nierozdzielnie łączy się postać wspaniałego kapitana i wychowawcy oficerów floty łowczej i handlowej (po 1968 r.) kpt. ż. w. r. m. Wiktora Gorządka, który dowodził nim 25 lat.

Flota rybacka nadal była głównym dostawcą kolejnych – przerabianych na szkolne – statków, tym razem dla potrzeb Państwowej, a później Wyższej Szkoły Morskiej. W taki sposób powstały zbudowane w 1953 roku z serii tzw. „ptaszków” dwa kolejne statki: m/s „Horyzont”, eks-„Puchacz”, i m/s „Zenit”, eks-„Puszczyk”. Zamontowano na nich nowoczesną, jak na owe czasy, aparaturę pomiarowo-nawigacyjną, a i mechanicy mieli już do nauki silniki z prawdziwego zdarzenia. Do grona tych niewielkich stateczków doszedł wielki, nowoczesny



„Zenit”, „Horyzont”, „Dar Młodzieży”, „Dar Pomorza”, lata 80.

Fot. ze zbiorów MMG



statek eksploatacyjny m/s „Antoni Garnuszewski” z PLO, przekazany 1 VII 1974 r. do eksploatacji, na którym studenci WSM odbywali w pełni zawodowe morskie praktyki, połączone z nauką teoretyczną, w specjalnie do tego celu zbudowanych salach wykładowych. Pierwszym kapitanem statku był kpt. ż. w. mgr Józef Gurbisz.

Mijały lata. Statki się starzały, a technika okrętowa poszła daleko do przodu. W 1982 r. „Dar Młodzieży” zastąpił „Dar Pomorza”. Potem przyszła kolej na motorowce. W 1985 r. wycofany został „Jan Turlejski”. Ze względu na olbrzymie koszty eksploatacyjne sprzedany został w 1989 r. również m/s „Antoni Garnuszewski”. Po nim przyszedł czas, w 1999 r., na likwidację przestarzałych jednostek „Horyzont” i „Zenit”. Pozostał tylko s/v „Dar Młodzieży”, ale to było stanowczo za mało, aby nauczać współczesnego rzemiosła marynarskiego. Po

poszukiwaniach zakupiono w Stoczni Gdańskiej kadłub innej jednostki, której budowa nie została wcześniej ukończona. Po przebudowie i wyposażeniu w najnowocześniejsze urządzenia, jakie winny znajdować się na każdym współczesnym statku, 29 kwietnia 2000 roku wszedł do eksploatacji. Otrzymał nazwę „Horyzont II”. Matką chrzestną została Hanna Gronkiewicz-Walz.

Pracowite dziesięciolecie tego statku ponad 2 tys. przeszkolonych studentów i uczniów oraz 86 podróży (do końca kwietnia br.), w tym w zimne strefy Spitsbergenu, bowiem statek ten, mający najwyższą klasę lodową, doskonale nadaje się do przewozu zarówno ekip, jak i materiałów, oraz całego zaopatrzenia na stację polarną Polskiej Akademii Nauk.

Michał Dąbrowski

Kapitanowie „Horyzontu II”

■ **Kpt. ż. w. mgr inż. Julian Witkowski** (1934) – absolwent Wydziału Nawigacyjnego PSM w Szczecinie w 1953; pływał w PŻM, od 1954 był bosmanem w Kapitanacie Portu Gdynia, od 1957 w PLO. W 1962 ukończył Wydział Łączności Politechniki Gdańskiej; był asystentem, wykładowcą na Wydziale Nawigacyjnym PSM i WSM w Gdyni i asystentem na statku szkolnym „Horyzont”, od 1973 do 1999 – kapitanem. Kierownik nadzoru armatorskiego na budowanym dla WSM „Horyzoncie II” i jego pierwszy kapitan (w 2000).

■ **Kpt. ż. w. mgr ekonomii Roman Zygmunt Matulewski** (1940) – absolwent Wydziału Nawigacyjnego PSM w Gdyni w 1961 i Wyższej Szkoły Ekonomicznej w Sopocie. Od 1961 pracował w PLO (asystent

pokładowy, III, II oficer), następnie był oficerem ds. praktyk studentów Wyższej Szkoły Morskiej na statku m/s „Antoni Garnuszewski” (w 1982), III, II, I oficerem na „Zenicie”, st. oficerem na „Horyzoncie”, a od 17.07.2000 r. do 31.07.2009 r. kapitanem na „Horyzoncie II”. Uczestniczył wówczas w podróżach na Spitsbergen, na Antarktydę i na Morze Bałtyckie oraz Północne.

■ **Kpt.ż.w. mgr inż. Tadeusz Pastusiak** (1955), abs. WN WSM Gdynia 1979, st. wykładowca WN WSM/AM – 20 VII-30 IX 2009

■ **Kpt.ż.w. Marian Grzech** (1939) (abs. PSRM WN-P 1961)– 28 IX 2009

dr Witold Parteka
Pracownia Historii AM w Gdyni

„Horyzont II”, wyposażony w najnowocześniejszy sprzęt, posiada 57 miejsc dla załogi, studentów i naukowców w wygodnych, jedno- i dwuosobowych kabinach. Dostosowany jest też do przewozu ładunków (w tym dwóch 20-stopowych kontenerów) oraz prowadzenia badań morza, które realizowane są między innymi podczas regularnych podróży statku na Spitsbergen. Budowa finansowana była ze środków Ministerstwa Transportu i Gospodarki Morskiej, Komitetu Badań Naukowych i środków własnych, pochodzących od sponsorów i uzyskanych ze sprzedaży cegiełek.

„Horyzont II” pełni funkcję: badawczą (bazą są dwa kontenery laboratoryjne wyposażone zgodnie z potrzebami użytkowników – zleceniodawców), dydaktyczną – dla wszystkich rodzajów praktyk morskich dla studentów i uczniów szkół morskich (statek posiada mostek nawigacyjny oraz zespół napędowy najnowszej generacji, pozwalający na prowadzenie praktyk przez nawigatorów, mechaników i elektryków / automatyków; kabina nawigacyjna wyposażona jest w cztery niezależne stanowiska studenckie z repetytorami urządzeń nawigacyjnych mostka), transportową – możliwość przewożenia dwóch kontenerów 20-stopowych (również chłodzonych) pozwala na realizowanie usług w zakresie transportu międzynarodowego na rzecz ewentualnych zleceniodawców, turystyczną (wyłącznie w ramach wolnych miejsc na statku) – posiada bowiem kabiny jedno- i pięcioosobowe z własnymi węzłami sanitarnymi.

90 LAT SZKOLNICTWA MORSKIEGO

Pierwsi absolwenci – koledzy z jednej grupy

W 1920 roku wśród uczniów pierwszego rocznika Wydziału Nawigacyjnego tworzonej Szkoły Morskiej w Tczewie był Wincenty Bartosiak – postać niezwykle barwna, będąca wizualizacją amerykańskiego mitu „od pacybuta do milionera”. Szkoda, że bardzo dziś zapomniana. Podobnie jak Bogusław Żurawski.

WINCENTY BARTOSIAK – ARMATOR

Urodził się 4.09.1901 roku we wsi Repki, pow. Sokołów Podlaski, w licznej biednej chłopskiej rodzinie. Ojciec był rolnikiem na 14 morgach gruntu. Wincenty Bartosiak najpierw wysłany został do gimnazjum rosyjskiego w Siedlcach, od 1915 do 1918 roku był uczniem gimnazjum polskiego, a w latach 1919–1920 – Gimnazjum im. Władysława IV w Warszawie. W 1920 r. zdał egzamin do Szkoły Morskiej w Tczewie, po dwóch latach przeniósł się do Wyższej Szkoły Handlowej w Warszawie. Po uzyskaniu absolutorium w 1926 r. przyjechał do Gdyni i został zatrudniony w PP „Żegluga Polska”. Armator ten miał wówczas 5 statków, obsługujące je biuro składało się z pięciu osób, najniższym rangą był właśnie Bartosiak. Ale w 1936 r. został udziałowcem i dyrektorem firmy maklerskiej Rummel & Burton. Niezależnie od tego, w 1936 r., wspólnie z Kazimierzem Ortwinem założył spółkę: Centrala Handlowa Morskich Ryb „Hamoryb”. W 1938 r. powstała Bałtycka Spółka Okrętowa. Przedmiotem działalności było kupno statków, eksploatacja statków handlowych własnych i obcych, armatorstwo, maklerstwo oraz prowadzenie wszelkich interesów związanych z żeglugą morską i rzeczną. Założycielami było pięciu wychowanków pierwszych roczników Szkoły Morskiej: W. Bartosiak, W. Milewski, C. Antkowiak, Z. Cedro i W. Fedorowicz oraz gdyńscy pracownicy żegludowi – Olszowski, Władysław hr. Potocki, Lipczyński. Nabyli używane statki o pojemności ok. 3.000 ton każdy i rozpoczęli żeglugę po Morzu Bałtyckim i Północnym. W sierpniu 1939 r. spółka posiadała trzy statki „jeziora”: „Narocz”, „Wigry” i „Kromań” (ten ostatni kupiła ciotka Potockiego, Róża Tyszkiewiczowa, która sprzedawała plac na Frascati w Warszawie rządowi brytyjskiemu pod projektowany gmach ambasady, uzyskując poważną sumę w dewizach; statek powierzyła w administrację BSO). Przed wybuchem wojny W. Bartosiak wszedł w jeszcze jedno przedsięwzięcie: spółkę akcyjną „Ławica” – Towarzystwo Połowów Dalekomorskich. Zmobilizowany w czerwcu 1939 r., mianowany został sekretarzem generalnym Komitetu Transportowego, z zadaniem zarządzania transportami z zagranicy do Polski w czasie wojny (zastępcy: Władysław Gieysztor i Mieczysław Fularski). 19.09.1939 r. Bartosiak opuścił kraj i poprzez Rumunię i Wło-

chy (Francuzi odmówili wizy) dotarł do Wielkiej Brytanii. Od Pawła Stockhamera, właściciela Przedsiębiorstwa Połowów Dalekomorskich „Pomorze”, odkupił, zarekwirowane przez Admiralicję Brytyjską, 4 trawlerzy i skierował do połowu ryb na wodach Islandii. „Podlasie”, „Polesie”, „Pokucie” i „Podole” pływały pod polską banderą, kapitanami byli m.in. Gorządek i Gic. Firma nazywała się Bartosiak Trawler Ltd., miała siedzibę we Fleetwood, a kierownikiem był Jerzy Krajewski. Równolegle dla polskich statków Bałtyckiej Spółki Okrętowej Wincenty Bartosiak zorganizował biuro armatorskie i frachtowe: Baltic Union Shipbrokers Ltd. W latach 1945–1949 rozwijał w Londynie działalność armatorską i maklerską w firmach Union Baltic Shipbrokers Ltd. i J. S. Hamilton Ltd, pozostających całkowicie w polskich rękach. Poprzez pełnomocnika Gracjana Płocieniaka współzarządzał reaktywowaną „Ławicą”. Statki Bałtyckiej Spółki Okrętowej (m.in. „Narocz”) wróciły do Polski, w 1950 r. przejęła je Polska Żegluga Morska. Do zarekwirowania przez państwo firmą kierował Tadeusz Olszowski. Bartosiak osiadł w Buenos Aires, skąd zarządzał firmą armatorską Bartosiak Shipping Company Ltd. z siedzibą w Hamilton, Bermuda. Nabył na licytacji uszkodzony statek s/s „Chorzów”, ten sam, którym kiedyś jako eksploatator kierował w „Żegludzie Polskiej” w Gdyni. Nazwał go „Stella Maria”. Potem kupił nowy statek, który nazwał „Stella Nowa”. Przyczynił się do zawarcia pierwszego kontraktu handlowego PRL z Brazylią i Argentyną w 1948–1949. W 1950 r. wprowadził na rynek argentyński poważne ilości węgla polskiego, w 1967 przyczynił się do otwarcia regularnej linii PLO do Ekwadoru, Peru i Chile. Polscy kapitanowie, koledzy ze Szkoły Morskiej, pływali na kontraktach w jego firmie. Pod koniec życia Wincenty Bartosiak prawie rokrocznie przyjeżdżał latem do Gdyni na spotkania z kolegami z czasów młodości. Jest autorem wspomnień „Od Repek do Miami Beach” (w książce „Na morze po chleb i przygodę”). Zmarł w Argentynie w 1985 roku, ale zgodnie z ostatnią wolą spoczął w Gdyni.

Pochowany jest na Cmentarzu Witomińskim. Od pięciu lat grób nie jest opfacyony...

Małgorzata Sokołowska

BOGUSŁAW ŻURAWSKI – ORGANIZATOR

Bogusław Żurawski – organizator i pierwszy kierownik Wydziału Transportu i Administracji Morskiej, utworzonego w Państwowej Szkole Morskiej w 1937 roku.

Urodził się 15.06.1902 r. w Ozorkowie, w rodzinie inteligentnej. Ukończył Wydział Nawigacyjny Szkoły Morskiej w Tczewie w 1922 r. bez zaliczenia egzaminu praktycznego. Następnie rozpoczął studia w Szkole Głównej Handlowej w Warszawie, kontynuował naukę w Instytut Supérieur de

Commerce w Antwerpii. Otrzymał w 1927 r. dyplom Licence en Science Commerciales, uznawany za równoważny stopniu magistra. W latach 1927–1931 pracował w przedsiębiorstwie spedycji i maklerstwa „Polskarob” w Gdyni, w latach 1931–1937 był generalnym przedstawicielem towarzystwa ubezpieczeń „Polonia”. Od 1929 r., w Instytucie Handlu Morskiego i Liceum Handlowym w Gdyni, rozpoczął pracę wykładowcy przedmiotów: transport morski, ubezpieczenia morskie,

eksploatacja okrętów. W 1937 r. związał się z Państwową Szkołą Morską, gdzie objął funkcję naczelnika Wydziału Transportu i Administracji Morskiej. Do 1939 r. był członkiem rady pedagogicznej Państwowej Szkoły Morskiej w Gdyni. Latem tego roku wypłynął z pierwszym rocznikiem Wydziału Transportu i Administracji Morskiej PSM w podróż szkoleniową na m/s „Chrobry” (którym dowodził kpt. ż. w. Edward Pacewicz) do Ameryki Południowej, a w gronie pasażerów był m.in. pisarz Witold Gombrowicz. Tam zaskoczyła go wojna. W 1940 r. przybył do Londynu, gdzie rozpoczął pracę w Komitecie Transportowym Ministerstwa Przemysłu i Handlu. Jesienią tego roku został powołany do Marynarki Wojennej i skierowany do wywiadu. W 1942 r. został wysłany na placówkę wywiadowczą do Oranu w Algierii, z zadaniem obserwowania floty francuskiej i przygotowania gruntu pod desant sił alianckich. Stamtąd, w styczniu 1943 r., odwołany został do Londynu w celu odkomenderowania do Polski. Pracował jakiś czas w sztabie oddziału wywiadowczego Marynarki Wojennej w Londynie, wraz z Norbertem Gołuńskim, po czym przeniesiono go do tzw. stacji wyczekiwań. Zrzucony jako Cichociemny do kraju we wrześniu 1943 roku, miał za zadanie zorganizować sieć

wywiadowczą na wybrzeżu Bałtyku. Walczył w Powstaniu Warszawskim, a po jego upadku został wywieziony do Niemiec na przymusowe prace. Oswobodzony przez wojsko francuskie, wrócił do Anglii. Zdemobilizowany został w stopniu kapitana marynarki. Po zakończeniu wojny pozostał za granicą (w USA do 1969 r.) i pracował w przedsiębiorstwach handlowych. Po śmierci żony powrócił na stałe do kraju. W 1972 uczestniczył w spotkaniu z okazji 50-lecia ukończenia Szkoły Morskiej, jako jeden z jej pierwszych absolwentów. Zginął tragicznie w wypadku samochodowym pod Poznaniem 17.07.1973 r. W jego dorobku jako autora i publicysty ekonomiczno-morskiego jest, wydana w 1928 przez Departament Morski Ministerstwa Przemysłu i Handlu, książka „Handel morski w praktyce”; w 1935 roku napisał „Składniki transportu morskiego”, wznowione po wojnie. Autor artykułów w czasopiśmie fachowych o tematyce morskiej, wydawanych przez Instytut Bałtycki oraz w miesięczniku „Uprawa Morza”. Odznaczony Krzyżem Walecznych, Złotym i Srebrnym Krzyżem Zasługi z Mieczami oraz angielskim Kings Medal for Courage in the Cause Freedom.

mgr Ewa Otremba

KARTKA Z HISTORII

Pierwsze lata „Daru Pomorza” po II wojnie światowej

15 VI 1945 r. rozpoczęto starania o powrót „Daru Pomorza” ze Szwecji z pomocą Polskiej Misji Morskiej. 21 X żaglowiec opuścił Szwecję, by 23 X 1945 r. pod dowództwem kpt. ż. w. Zbigniewa Żebrowskiego przycumować w redzie portu Gdyni.

7 XI statek został przekazany szkole przez Marynarkę Wojenną – przez kpt. mar. Eugeniusza Gąsiorowskiego, po krótkiej dyskusji między Ministerstwem Żeglugi i Handlu Zagranicznego a Dowództwem MW, która chciała przejąć statek, bo jej własny – „Iskra” – był poza granicami Polski. Pełniącym obowiązki komendanta wyznaczono kpt. ż. m. Kazimierza Jurkiewicza.

Od 1 II 1946 r. komendantem był kpt. ż. w. S. Gorazdowski, od 1 XI 1952 r. obowiązki pełnił st. oficer M. Pikoń, zaś od 11 III 1953 r. – decyzją M. Popiela, ministra żeglugi – na komendanta wyznaczono I oficera kpt. ż. w. K. Jurkiewicza, który sprawował tę funkcję do 1977 r. Pierwszymi oficerami byli: M. Pikoń, J. Joszczuk, J. Kwiatkowski. Kierownikiem maszyn i jednocześnie st. mechanikiem do 1953 r. był Feliks Sobieraj. Program rejsów, zwłaszcza w odniesieniu do nauki nawigacji – wobec braku statku instrumentalnego do lat sześćdziesiątych – rzutował na rejsy w akwenie Morza Śródziemnego i Czarnego, z żeglugą po trudnych akwenach usianych wyspami i wąskimi przejściami.

Biała Fregata odbyła większość podróży trasą przedłożoną dyrekcją szkoły przez resortowe ministerstwo. Wiodła ona przez Morze Bałtyckie i Morze Śródziemne z postojami w Gibraltarze. Mimo starań S. Gorazdowskiego o organizację podróży okołoziemskiej,

z trasą podobną do tej, jaką przebył statek w latach 1934/1935, plany te nie zostały zrealizowane. Ministerstwo argumentowało, iż jest to podróż zbyt kosztowna, jak na ówczesny budżet szkolny, i niepotrzebna. Tymczasem wysoka kultura osobista kapitana, jego znajomość dyplomacji i koneksje z lat wojny owocowały spotkaniami z władzami różnego szczebla w portach zachodniej Europy, gdzie statek zawiązywał w rejsach z uczniami PSM w latach: 1946, 1947, 1948 i 1949. Argumenty przywołujące korzyści dla szkoły, jej promocji, możliwości znacznego poszerzenia wiedzy nawigacyjnej i geograficznej przez uczniów, nie przekonały urzędników ministerstwa i statek w następnych latach wyruszał tylko w krótkie rejsy po wodach Morza Bałtyckiego, Morza Północnego i Morza Śródziemnego, nie wypływając przez wiele lat poza Europę.

Po sześciolatej przerwie, braku nadzoru stoczni nad stanem statku w latach 1939-1945 i po krótkim remoncie w stoczni gdyńskiej, przystosowującym go do praktyk, statek znowu wyszedł w rejs z kandydatami na pokładzie. Od 20 VII do 21 X 1946 r. zawinął do Kopenhagi, Southampton, Marsylii, Gibraltaru, Portsmouth. Specjalnym zadaniem było zdemagnetyzowanie kadłuba statku w Sztokholmie, z uwagi na niebezpieczne dla statkuminy magnetyczne z II wojny światowej,





Komendant „Daru Pomorza” kpt. ż. w. Kazimierz Jurkiewicz i oficerowie.

zalegające w wodach Bałtyku. W podróży uczestniczyli kandydaci i uczniowie z Wydziału Nawigacyjnego PSM oraz kandydaci do OSMW z opiekunem kmdr. Bogdanem Wielowieyskim. Od 1948 roku, gdy powróciła „Iskra”, kandydaci do PSM i OSMW w Gdyni odbywali praktyki na własnych jednostkach.

Podczas postoju w Southampton zorganizowano zwiedzanie stojącego w porcie m/s „Queen Elizabeth”, który był wtedy największym statkiem floty pasażerskiej (85 000 BRT). Statek szkolny wraz z załogą złożył wizytę dyrekcji szkoły morskiej. Podczas postoju 27 sierpnia 1946 r. w Marsylii załoga i uczniowie spotkali się z Polonią francuską, owacyjnie witającą przybyłych rodaków.

W kolejnej podróży, z postojem w Szwecji, 15 X 1946 r., część załogi została odznaczona przez króla Szwecji wysokimi medalami szwedzkimi za nadzór nad statkiem w Sztokholmie w latach 1939-1945. To zaszczytne wyróżnienie spotkało J. Kwiatkowskiego oraz S. Gorazdowskiego – jej pierwszego powojennego kapitana. Ze strony polskiej Kazimierz Kelles-Krauz – ambasador RP w Szwecji – nadał odznaczenie *Polonia Restituta* szwedzkim obywatelom, którzy w czasie II wojny światowej byli szczególnie pomocni w utrzymaniu statku.

Dnia 16 VI 1947 r. statek wyruszył z 90 uczniami I roku WN PSM w Szczecinie i 40 jungami PCWM w podróż, z zawinięciem do Kopenhagi, Oslo i Szczecina. W Kopenhadze dokonano odmagnetyzowania kadłuba statku, aby ustrzec go przed minami magnety-

cznymi, licznymi wówczas w wodach Morza Bałtyckiego. Powtórzone to zadanie w 1948 r. w Malmö w Szwecji. Dnia 26 maja 1948 r. z 207 jungami z Państwowego Centrum Wychowania Morskiego w Gdyni wypłynięto w rejs do Karlshamn (Szwecja) w celu demagnetyzacji statku. Od 30 maja do 31 sierpnia tego roku statek, wraz ze 110 uczniami WN PSM i 48 z SJ, popłynął do Kopenhagi, Le Havre, Plymouth, Liverpoolu, Bergen i Göteborga.

W 1949 r. Biała Fregata udała się w rejs m.in. do Antwerpii, Neapolu, Algierii, gdzie złożono wizytę w Domu Polskim oraz do Cherbourga, w którym spotkano się z Polonią. Od 12 VII do 12 X 1950 r. zawinięto do Gibraltaru, Stambułu, Odessy, Palermo, Göteborga i Szczecina.

Z początkiem lat 50., narzucona władzom szkolnym PSM i statkowi rola reprezentanta sojuszu przyjaźni polsko-radzieckiej, wymuszała określone przez MŻ trasy podróży i udział, wraz z flotyllą szkolnych jednostek, w tzw. rejsach pokoju czy przyjaźni. W taki inauguracyjny rejs wraz z „Zewem Morza”, „Henrykiem Rutkowskim” i „Jankiem Krasickim” statek wyruszył do Leningradu (24 IV–9 VI 1951 r.), a w drodze powrotnej zawinął do Helsinek i Sztokholmu. Od 12 V do 3 IX 1952 r. w ostatniej podróży jako dowódca żaglowca płynął S. Gorazdowski. Zawinięto wówczas do portów: Szczecin, Warnemünde, Gibraltaru, Warny, Malta i Kopenhaga.

dr Witold Parteka
Pracownia Historii

ANDRZEJ PEREPECZKO – ABSOLWENT PSM ROCZNIK 1950

Już prawie cały wiek

Akademia Morska dożyła dostojnego wieku i w niewielkim przybliżeniu można stwierdzić, że ma już prawie cały wiek.

Różne były jej losy i także upadki w ciągu minionych dziesiątków lat, ale ja chcę się zająć w wielce skróconym artykułiku najbardziej dramatycznym, a jednocześnie tak bardzo nietypowym, okresem, jakim było istnienie Państwowej Szkoły Morskiej w latach II wojny światowej.

Swego rodzaju ewenementem był fakt, że była to jedyna polska szkoła, która kontynuowała swoją działalność na obczyźnie, a na dodatek z tymi samymi, co przed wojną, słuchaczami.

Ten niecodzienny fakt zawdzięczano sytuacji, że w momencie wybuchu wojny na pokładzie „Daru Pomorza” na morzu znajdowało się 112 uczniów wszystkich roczników i kandydatów Wydziału Nawigacyjnego i 37 jungów oraz 2 uczniów Wydziału Mechanicznego.

25 sierpnia 1939 roku „Dar” stanął na redzie Oxelosundu, a 2 września skierował się do Sztokholmu. Sześć dni później 10 uczniów starszych wiekiem, mających konkretne przydziały wojskowe, oraz IV oficer Kazimierz Jurkiewicz odlecieli ze Sztokholmu do Rygi, a dalej do Wilna.

22 września 20 członków stałej załogi, 104 uczniów i 36 jungów zeszło z „Daru” i na pokładach kilku polskich statków stojących aktualnie w portach Szwecji odpłynąć miało do Anglii. Niestety, znalazła się jedna „czarna owca”, bo w ostatniej chwili zdezerterował jeden uczeń II rocznika Wydziału Nawigacyjnego.

Jeden z tych „chłopców z Morskiej Szkoły” Bolesław Pogorzelski tak wspomina tamte czasy:

„W połowie września komendant powiadomił nas, że szwedzkie władze zezwoliły nam na przejazd do Göteborga pociągiem i zaokrętowanie się na polskie frachtowce stojące od pewnego czasu w porcie. Warunkiem było utrzymanie dyskrekcji „przeprowadzki”, aby nie doszła do uszu niemieckiego ambasadora, który już podobno próbował nakłonić Szwedów do internowania nas na okres wojny.

22 września spakowaliśmy manatki i wczesnym rankiem zeszliśmy trzema z pokładu „Daru Pomorza”. Było wśród nas ponad 100 uczniów i 37 jungów, którzy kształcili się na pokładowych marynarzy, a ogólny wiek nie przekraczał 16 lat. Oprócz nich opuszczali Białą Fregatę: komendant, oficerowie, instruktorzy, żegnani

przez starszego bosmana „Waju” Leszczyńskiego i radiotelegrafistę „Dziadzia” Kwiatkowskiego, którym „Dar Pomorza” został powierzony na czas nieokreślony.

Schodziliśmy z na pół pustymi workami, przekonani, że wojna skończy się na Boże Narodzenie, a najdalej w Nowym Roku, toteż pakowaliśmy w worki potrzebne drobiazgi, a resztę zostawiliśmy w kieszce w międzypokładzie.

W göteborgskim porcie stało 5 frachtowców z niepełnymi, z powodu dezercji, załogami. Statki były już dobrze wysłużone, o niewielkim stosunkowo tonażu. Były to s/s „Wilno”, s/s „Kromań”, s/s „Narocz”, s/s „Robur” i s/s „Chorzów”.

Podzielono nas na pięć grup. Mnie przypadł s/s „Wilno” z kapitanem Kazimierzem Lipskim. On przejął nasze książeczki żeglarskie i zaokrętował nas jako prak-

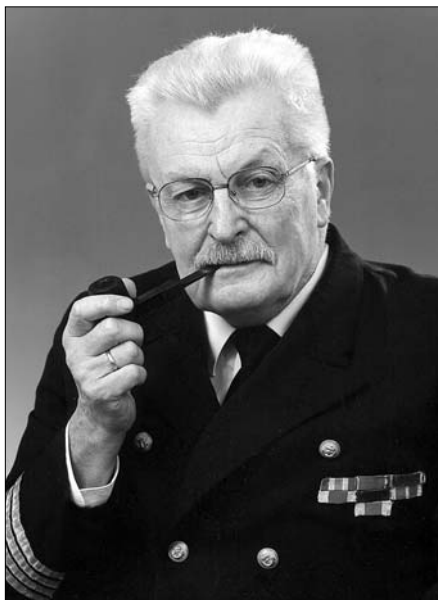
tykantów pokładowych na jedną podróż. Mieliśmy satysfakcję, że potraktowano nas nie jak pasażerów, ale jak prawdziwych marynarzy! W pustej trzeciej ładowni zorganizowaliśmy sobie legowiska ze słomy i z czego się tylko dało. Drugiego dnia bosman przydzielił nam odpowiednie prace pokładowe. Wtedy zapoznaliśmy się z nieliczną załogą, która była na pół zdemoralizowana, domagała się od kapitana wypłat i groziła odmową pracy. Byli w niej tacy, którzy psioczyli na oficerską kadrę i oskarżali ją o wydanie Polski Hitlerowi. Pocieszali się alkoholem zdobywanym na „wycieczkach” do sąsiednich rodzimych statków.

Sądziliśmy, że wszyscy nasi rodacy dzielą z nami gotowość pójścia do boju „za wolność waszą i naszą”...

Mieliśmy dużo roboty na pokładzie. Bosman kazał nam skonstruować tratwy, bo dwie niewielkie szalupy nie wystarczały dla powiększonej załogi.

Po naszej przeprawie do Anglii uczniowie PSM mogli wstąpić tylko do Marynarki Wojennej, której okręty już brały udział w akcjach lub pójść ochotniczo w szeregi wojska polskiego, tworzącego się na ziemi francuskiej. W polskiej flocie handlowej mogli uzyskać prace wyłącznie praktykantów pokładowych. Tym, którzy zostali na s/s „Kościuszko”, czas dłuższy się niemiłosiernie, upływał w nudzie i frustracji, ponieważ władze angielskie nie wiedziały, co z nami zrobić.

Tygodnie bezczynności wywoływały rozgoryczenie, uczucie poniżenia, a plotki wzbudzały absurdalne fantazje. Na szczęście zdrowy rozsądek brał górę. Doszły nas w tym czasie słuchy o polskiej armii formującej się we Francji. Powstała wśród nas grupa, która w swej





niecierpliwości twierdziła, że wojna na morzu to nie wojna, że tylko w polskich „Legionach Sikorskiego” wywalczy się zwycięstwo, gdy „z bagnetem na broni przejdziemy przez Niemcy do Polski”.

Życzenie tych zapaleńców szybko się ziściło, bo na Nowy Rok dotarli do Coetquidan, gdzie zbierali się polscy ochotnicy i rezerwiści, którzy przemierzali Europę, uciekając z okupowanego Kraju, aby kontynuować walkę z Niemcami na Zachodzie.

Późną jesienią s/s „Kościuszko” stał się bazą dla podchorążych Marynarki Wojennej, którzy zostawili w Gibraltarze szkuner ćwiczebny ORP „Iskra” i stamtąd przedostali się do Anglii. Polska Admiralicja przyjęła ich z radością na s/s „Kościuszko” przemianowanym na ORP „Gdynia”, nowej bazie polskiej Marynarki Wojennej.

Dla tych, których nie pociągała piechota we Francji, nadeszła inna okazja. Pod koniec sierpnia 1940 roku Department of Navigation przy Uniwersytecie w Southampton utworzył wrota przed polskimi uczniami, którzy chcieli uzyskać dyplom aspiranta porucznika żegluga małej.

Po dwuletnim pływaniu aspirant zyskiwał rangę „pełnowartościowego” oficera żegluga małej. Teraz przez wrota uczelni przechodzili ci, którzy wrócili szczęśliwie z wojska po upadku Francji, oraz ci z Marynarki Wojennej, włącznie z kolegami odbywającymi praktykę we flocie handlowej i przeżywającymi stratę „Piłsudskiego” u brzegów Anglii oraz „Chrobrego” w kampanii norweskiej.

Zjeżdżaliśmy się ze wszystkich stron, chętni na kurs nawigacji. Witaliśmy się serdecznie po miesiącach rozłąki od czasu przeprawy do Anglii.

Niektórych kolegów już niestety nie było pośród nas. Wincenty Krynicki utonął u brzegów Maroka na s/s „Kromań”, Zbigniew Gąsiorowski zginął pod Narwikiem na ORP „Grom”.

Uczelnię dzieliliśmy z angielskimi kadetami i odtąd nazywano nas Polish Cadets. Byliśmy trochę starsi, toteż patrzyliśmy na nich z góry, bo oni nie posiadali praktyki pływania na żaglowcach. Zresztą uczyliśmy się osobno.

Kiedy zebraliśmy się nas około trzydziestki, odwiedził nas krawiec, wymierzył każdego całówką i niedługo potem wyfasowaliśmy dwa mundury: jeden roboczy, a drugi wyjściowy, z naszywką POLAND na lewym ramieniu.

Wykłady były po angielsku, plus godzina dziennie nauki tego języka. Większość z nas prawie go nie znała. Co prawda Kazik Loroch, Andrzej Piórecki i Marian Kowalewski nieźle nim władali, ale taka choćby trygonometria czy astronomia nie były łatwe do pojęcia nawet w języku polskim.

Aby pokonać przeszkody lingwistyczne, jak deski ratunki chwytałyśmy się pomocy ofiarowywanej ochotczo przez miłe Angielki, poznawane przy okazjach „wyjścia na ląd”. Dla nich byliśmy w pewnym sensie

egzotyką z racji słowiańskiej rasy, a nasz temperament przypadał im do gustu.” (Bolesław Pogorzelski, *„Przyszłość bez jutra”*, wydawca: Stowarzyszenie Kapitanów Żegluga Wielkiej, Gdynia 2009).

Porządek dnia w Szkole Morskiej w Southampton różnił się od tego, który obowiązywał w Gdyni. Polacy musieli częstokroć zaakceptować wielowiekową tradycję brytyjskich szkół.

Młodych kadetów, „uczniów Państwowej Szkoły Morskiej w Gdyni” – jak podkreślano oficjalnie i nieoficjalnie – ubrano w angielskie mundury. Zamiast, jak w Gdyni, mundurów marynarskich, z granatowymi kołnierzami i czapkami bez daszka otrzymali mundury „oficerskie”. Na czapkach z daszkiem znajdowała się odznaka brytyjska – kotwica i korona, na pagonach mundurów roboczych trzy złote guziki, podobnie jak na rękawach mundurów wyjściowych, i tylko podłużna naszywka na ramieniu POLAND podkreślała przynależność narodową.

Wykłady trwały od śniadania do podwieczorku, z przerwą na obiad, a potem był czas „do dyspozycji”, który jesienią 1940 roku prawie codziennie zakłócały niemieckie naloty. O 21.30 dzień kończył się apelem i ciszą nocną, bardzo często przerywaną alarmami lotniczymi.

Na pierwszy „brytyjski” rok nauki zgłosiło się 32 kadetów. Przybywali z floty handlowej i Marynarki Wojennej, z armii lądowej, a nawet z lotnictwa. Niektórzy dotarli do Wielkiej Brytanii z Francji, przez Morze Śródziemne, Algier, Maroko. Przygody tych młodych chłopców mogłyby się złożyć na fascynującą książkę.

Polskim oficerem łącznikowym i opiekunem kadetów został kpt. ż. w. Antoni Zieliński (absolwent Szkoły Morskiej w Tczewie r. 1924).

W czasie uroczystości obchodzonych świąt państwowych kadeci polscy, a także ich koledzy brytyjscy i belgijscy z tej samej szkoły, defilowali przed sztandarem Państwowej Szkoły Morskiej w Gdyni, który z narażeniem życia wywiózł z kraju Leonard Możdżeński.

W spisach absolwentów-nawigatorów widnieje, w roku 1941, 19 nazwisk (w tym nazwisko późniejszego wykładowcy PSM kpt. ż. w. Wojciecha Zaczka), w 1942 – 16 nazwisk, w 1943 – 19, w 1944 – 20 i w 1945 – również 20.

Z dwoma absolwentami pływałem po wojnie – z kapitanem Bohdanem Paszukowem, na statku m/s „Emilia Plater”, a także z, podówczas starszym oficerem, kapitanem Norbertem Gołuńskim, który w czasie wojny był „cichociemnym”, czyli skoczkiem spadochronowym rzuconym do Polski dla służby w Armii Krajowej.

Większość z nich pływała na konwojowych szlakach, a po wojnie pozostała na obczyźnie, obawiając się, z przyczyn natury politycznej, powrotu do kraju.

Jubileuszowy Andrzej Perepeczko

80 lat to piękny wiek. Wszystkiego najlepszego w dniu urodzin od „Akademickiego Kuriera Morskiego”.

Rzeczywiście, jubileusz ważny, najważniejszy dla mnie, ale nie jedyny tak ładnie okrągły. Bo np. mija też 65. rocznica szczęśliwego dla mnie zakończenia wojny, w czasie trwania której parokrotnie miałem znaczną szansą gwałtownego zakończenia żywota. Ale że udało się przeżyć, to 60 lat temu skończyłem Państwową Szkołę Morską w Gdyni, co łączyło się z szansą wyrwania za „żelazną kurtynę”, jaką Polsce ufundował Związek Sowiecki. 50 lat temu ukazała się drukiem moja pierwsza książka, opublikowana na fali tzw. „popaździernikowej odwilży”. Przed 30 laty uzyskałem najwyższy dyplom morski, a przed 25 – zostałem samodzielnym, choć co prawda „kontraktowym”, pracownikiem naukowym, czyli docentem, a kilka lat

później takimże profesorem, oraz awansowałem na statku obcej bandery na „chief engineera”. 20 lat temu otrzymałem propozycję zostania prorektorem w Wyższej Szkole Morskiej, z czego zrezygnowałem, abym w następstwie tej decyzji został dziekanem Wydziału Mechanicznego. Przed 10 laty obroniłem na Uniwersytecie Gdańskim pracę doktorską z zakresu nauk... historycznych.

Ładne nagromadzenie okrągłych dat...

No, to dodajmy do tego jeszcze 90 lat od powołania (mojej przeciw) Szkoły Morskiej w Tczewie oraz 90-lecie Bitwy Warszawskiej, w której brał udział mój ojciec, wówczas ułan. No i wreszcie przypada w tym roku... 600-letnia rocznica Bitwy pod Grunwaldem, w której być może walczył mój praprzodek rodem z okolic Wilna.



Kolejne, nowe książki Andrzeja Perepeczki, których promocja odbędzie się podczas Święta Szkoły.



Andrzej Wincenty Perepeczko – wykładowca, mechanik okrętowy i pisarz (autor zarówno podręczników akademickich, jak powieści dla młodzieży i dorosłych).

Urodził się 5.06.1930 r. we Lwowie. Do szkoły powszechnej chodził w Modlinie. W czasie wojny mieszkał w Warszawie i chodził na komplety tajnego nauczania w Gimnazjum im. Stefana Batorego. Po upadku Powstania znalazł się w Radomsku, gdzie wstąpił do Szarych Szeregów – harcerstwa Armii Krajowej. W 1946 r. zdał tzw. małą maturę i wyjechał do Gdańska, do Państwowego Liceum Budowy Okrętów. Po ukończeniu został przyjęty na III rok Państwowej Szkoły Morskiej, Wydział Mechaniczny. Z powodu ojca, przedwojennego oficera, oraz AK, w 1953 r. został usunięty z floty handlowej, wysiedlony z Wybrzeża i wcielony do 1. Batalionu Pracy (tzw. „górniczego”) w Oświęcimiu. Przez 2 lata pracował jako żołnierz-górnik. Po październiku 1956 r. wrócił na Wybrzeże i rozpoczął studia wieczorowe na Politechnice Gdańskiej, pracując w Centralnym Biurze Konstrukcji Okrętowych. W 1963 r. został przyjęty na

etat do PSM, prowadził wykłady i okresowo pływał jako mechanik. W latach 1966–1968 był członkiem międzyresortowej komisji przygotowującej powstanie Wyższej Szkoły Morskiej, w której był wykładowcą. Pływał też okresowo na statkach obcych bander. W latach 1990–1993 był dziekanem Wydziału Mechanicznego WSM, w 2000 r. obronił na Uniwersytecie Gdańskim pracę doktorską z nauk historycznych. W dorobku pisarskim ma blisko 100 książek, głównie marynistycznych. Wśród nich cykl powieści dla młodzieży o Dzikiej Mrówce, dwutomową historię gdyńskiej Szkoły Morskiej, „biografie” „Daru Pomorza” i „Daru Młodzieży”, morskie powieści historyczne (tłumaczone na j. czeski, niemiecki, angielski i rosyjski). Jest także autorem lub współautorem 20 podręczników i skryptów akademickich. Otrzymał szereg nagród literackich i dydaktycznych oraz różne odznaczenia państwowe i resortowe, m.in. Medal Komisji Edukacji Narodowej, Krzyż Armii Krajowej i Krzyż Kawalerski Orderu Odrodzenia Polski.



Nominacje profesorskie

Postanowieniem Prezydenta RP z dnia 30 grudnia 2009 r., dr hab. inż. Piotr Palich, prof. nadzw. AM, otrzymał tytuł profesora nauk rolniczych, a 3 marca 2010 r. Prezydent wręczył akt nominacji.

Prof. Piotr Palich został zatrudniony 1.02.1981 r. w Wyższej Szkole Morskiej w Gdyni na Wydziale Administracyjnym, na stanowisku starszego asystenta. W roku 1983, na Wydziale Technologii Żywności Akademii Rolniczo-Technicznej w Olsztynie, obronił pracę doktorską pt. „Badania nad wpływem ketonemii u krów na jakość oraz przydatność technologiczną mleka”. Od tego roku zatrudniony był w Wyższej Szkole Morskiej w Gdyni na Wydziale Administracyjnym na stanowisku adiunkta, pracując kolejno w Zakładach: Organizacji i Technologii Żywnienia na Statkach, Żywności i Żywnienia na Statkach, Towaroznawstwa i Przechowywania Żywności, Katedrze Towaroznawstwa i Ładunkoznawstwa. W 1994 r. uzyskał tytuł doktora habilitowanego nauk rolniczych w zakresie żywności i żywienia (na Wydziale Technologii Żywności ART w Olsztynie – rozprawa habilitacyjna pt. „Wpływ wibracji na białkową frakcję mleka”) i zatrudniony został na stanowisku prof. nadzw. WSM i AM. W latach 1995-1999 był prodziekanem Wydziału Administracyjnego ds. studiów zaocznych, od 1.03.1998 r. kierownikiem Zakładu Organizacji Usług Turystyczno-

Hotelarskich, a od 1.10.1999 r. – Katedry Organizacji Usług Turystyczno-Hotelarskich. W latach 1995-1999 pełnił również funkcję dyrektora ds. kształcenia Fundacji Rozwoju WSM w Gdyni. W działalności dydaktycznej w Akademii Morskiej brał udział w opracowaniu programów nauczania i organizacji laboratoriów w specjalności: towaroznawstwo i ładunkoznawstwo, opracował programy i plany nauczania studiów inżynierskich i magisterskich oraz studiów podyplomowych z zakresu organizacji usług turystyczno-hotelarskich. Prowadził wykłady i zajęcia laboratoryjne z towaroznawstwa spożywczego, metod badania żywności, doświadczałnictwa w badaniach żywności, inżynierii procesów przemysłu spożywczego, seminaria dyplomowe. Dorobek naukowy prof. Piotra Palicha obejmuje: 134 publikacje naukowe, 8 podręczników i skryptów, 8 prac niepublikowanych, 17 prac projektowych i doświadczalnych, 40 patentów, wdrożeń, ekspertyz. Był promotorem 8 prac doktorskich, 350 prac magisterskich, 300 dyplomowych na stopień inżyniera lub licencjata oraz opiekunem naukowym studentów realizujących studia według indywidualnego planu i programu studiów. Dotychczas dokonał recenzji: 5 prac doktorskich, kilkuset prac dyplomowych i magisterskich, 3 prac wykonanych w ramach Centralnych Projektów Badawczo-Rozwojowych oraz szeregu artykułów naukowych. Od roku 1984 jest członkiem



Prof. P. Palich odbiera nominację profesorską z rąk Prezydenta RP Lecha Kaczyńskiego.

Fot. ze zbiorów prof. Palicha

Rady Wydziału, a od 1995 do 2002 był członkiem Senatu. Wielokrotnie uzyskał Nagrodę Rektora za pracę dydaktyczną, osiągnięcia w pracy naukowo-badawczej i publikacje, a w 1995 roku otrzymał Nagrodę Ministra

Transportu i Gospodarki Morskiej. Odznaczony brązową resortową odznaką „Zasłużony Pracownik Morza”, „Brązowym Krzyżem Zasługi”, „Srebrnym Krzyżem Zasługi”, „Medalem Komisji Edukacji Narodowej”.



Fot. H. Spigarski

Prof. dr hab. Jan Kazimierz Sawicki.

Dr hab. Jan Kazimierz Sawicki, prof. nadzw. AM w Gdyni, postanowieniem Prezydenta RP Lecha Kaczyńskiego, 30 grudnia 2009 r. otrzymał tytuł profesora nauk humanistycznych, a 3 marca 2010 r. Prezydent wręczył akt nominacji w gronie 116 nauczycieli akademickich, ludzi nauki i sztuki.

Profesor J.K. Sawicki jest pracownikiem naszej uczelni od 1990 roku, kierownikiem Pracowni Historii (aktualnie na WPiI). W swoim dorobku naukowym ma 30 książek, ponad 130 artykułów w periodykach naukowych oraz kilkadziesiąt biografii kadr morskich i not biograficznych. W serii „Księgi Floty Ojczyściej” pod jego redakcją ukazało się dotąd 35 tomów, w tym kilka autorstwa profesora. Wydano też 4 tomy „Kadr Morskich Rzeczypospolitej” i „Polskiej Bibliografii Morskiej”. W jubileuszu 75-lecia uczelni w 1995 r. przygotował, wraz z dr Marią Babnis z BG PAN, pierwszą bibliografię WSM za lata 1920-1994. Prowadził seminarium doktoranckie, zwieńczone obroną pracy

doktorskiej kmdr. Tadeusza Kaczorowskiego w UMK w Toruniu w 2008 r. („Wojskowe kształcenie oficerów w szkolnictwie Polskiej Marynarki Handlowej 1920-2008”), był recenzentem dysertacji doktorskiej Witolda Parteki („Szkolnictwo oficerskie Polskiej Marynarki Handlowej w latach 1945-1968”), której obrona odbyła się w Akademii Pomorskiej w Słupsku w 2009 r. Kilkudziesięciu magistrantów uzyskało pod jego naukowym patronatem tytuł magistra na WPiI. Pod jego kierunkiem 28 XI 2008 r. odbyła się konferencja interdyscyplinarna i międzyuczelniana pt. „90 lat Marynarki Polskiej” pod patronatem rektora AM prof. dr. hab. inż. Romualda Cwilewicz, wydana drukiem w 2009 r.

Dzięki niespożytej energii i pracowitości, wspartej erudycją i rzetelnością wszechstronnych badań naukowych, profesor. Jan Kazimierz Sawicki należy do grona najwybitniejszych historyków najnowszej historii Polski, zwłaszcza dziejów morskich Polski.



Moje studia w Finlandii

Od zawsze chciałam uczestniczyć w wymianie studenckiej. Program Erasmus daje taką możliwość. Brakowało mi jednak odwagi, by samotnie wyruszyć w świat. Wciąż namawiałam znajomych, aby jechali ze mną, jednak zawsze było jakieś „ale”. Powody, by nie jechać, przeważnie były te same: mój angielski jest za słaby, nie poradzę sobie, co z zaliczeniami w mojej uczelni podczas pobytu za granicą? W końcu powiedziałam mamie o moich planach i to ona pomogła mi podjąć decyzję.

Na czwartym roku studiów wyjechałam do Finlandii. Studiowałam w Kotce, w mieście nad Zatoką Fińską oddalonym o 120 km na wschód od Helsinek. Fińska nazwa uczelni: Kymenlaakson Ammattikorkeakoulu (KyAMK), co po przetłumaczeniu na język angielski brzmi: Kymenlaakso University of Applied Sciences. Pierwsze trzy dni upłynęły na wprowadzaniu nas w życie studenckie. Pracownicy tamtejszego Biura Współpracy z Zagranicą zorganizowali tak zwane Welcoming Days, czyli kilka dni na zaaklimatyzowanie się oraz poznanie siebie nawzajem. Najpierw zostaliśmy zapoznani z uczelnianym systemem internetowym Moodle, ze strukturą biblioteki oraz z budynkiem uczelni. Moodle to rozbudowany odpowiednik systemu ILIAS w Akademii Morskiej. Wszystkie prace czy projekty zawsze muszą być przesłane do systemu. Wykładowcy również umieszczają tam materiały dla studentów, wyniki z egzaminów oraz wszelkiego rodzaju informacje. Każdy student oraz pracownik uczelni posiada swój uczelniany adres email, dzięki czemu komunikacja jest bardzo szybka i prosta. W ramach przywitania został zorganizowany również rejs łódką na jedną z wysp archipelagu Kotki. I tak to się wszystko zaczęło.

Studiowaliśmy na wydziale Technology specjalność Industrial Management and Logistics. Zajęcia odbywały się codziennie. Większość opierała się na praktycznym wykorzystaniu zdobytej wiedzy. Zazwyczaj po czterdziestu pięciu minutach była przerwa. Dużo było pracy w grupach. To była najciekawsza część zajęć, gdyż „międzynarodowość” zespołów zmuszała nas do głębokich dyskusji i postrzegania problemu z różnych punktów widzenia. Można było dostrzec wtedy to, co powszechnie zwane jest różnicami kulturowymi. Ciekawe, jak różne mogą być poglądy ludzi pochodzących z innych krajów, nie wspominając już o innych kontynentach. Zajęcia odbywały się w przyjaznej i bezstresowej atmosferze. Wykładowcy wykazywali się cierpliwością i zrozumieniem, bo wiadomo, że nauka w obcym języku przychodzi nieco trudniej niż w języku ojczystym. Ocena końcowa z przedmiotu przeważnie przyznawana jest na podstawie sumy wszystkich elementów kursu. Zazwyczaj jest to procentowy rozkład punktów pomiędzy wszystkie postawione zadania,

projekt końcowy i/lub egzamin. Wszyscy bardzo ceniliśmy sobie sposób nauczania. Pisząc „MY”, mam na myśli moją grupę studentów, którzy również przyjechali do Kotki w ramach programu Erasmus: około dwudziestu osób z Niemiec, Rosji, Litwy, Łotwy, Włoch, Hiszpanii, Francji, Zambii, Malawi, Chin i z Polski. Wszyscy mieszkaliśmy w tym samym budynku, w jednoosobowych pokojach z łazienką. Mieliśmy również do dyspozycji saunę, pralnię i salę gimnastyczną. Dzieliśmy tylko kuchnię i tam też spędzaliśmy najwięcej czasu. Dzięki temu przebywaliśmy razem blisko dwadzieścia cztery godziny na dobę. Uczyliśmy się razem, jedliśmy razem, bawiliśmy się razem. To sprawiło, że żyliśmy się tak bardzo, że po powrocie do domu po pierwszym semestrze ciężko było mi powrócić do rzeczywistości, więc przedłużyłam swój pobyt o kolejne pół roku.

Finlandia to doskonałe miejsce na wymianę studencką. Ludzie są bardzo przyjaźni, otwarci, zrelaksowani, nigdy się nie spieszą. Kotka natomiast jest idealnym odzwierciedleniem kraju skandynawskiego. Poza pięknymi lasami i jeziorami, urzeka spokojem i czystością. Niezwykła jest zima w Finlandii. Jeszcze nigdy nie widziałam tyle śniegu. Dzięki temu mogliśmy uprawiać wszelkiego rodzaju sporty zimowe, jak jazda na nartach, snowboard, jazda na łyżwach czy wędkarstwo podlodowe. Mogliśmy też podziwiać zamrożone morze i jeziora.

Nie należy zapominać, że wymiana studencka to nie tylko nauka i doświadczenie zdobywane w obcym języku, ale również zabawa, przyjaźnie na całe życie oraz podróże. Staraliśmy się chwycić każdą chwilę. Zaczęliśmy zwiedzanie od stolicy Finlandii – Helsinek. Odwiedziliśmy również inne miasta i miasteczka na południu. Później powędrowaliśmy na północ, do świętego Mikołaja. Zwiedziliśmy więc kawałek Laponii, a mianowicie Rovaniemi. Mieliśmy również okazję zobaczyć konkurs Pucharu Świata w skokach narciarskich w Kuusamo oraz Adama Małysza i pozostałych skoczków polskiej kadry. Gdy Finlandia nam już nie wystarczała, popłynęliśmy promem do Szwecji, do Sztokholmu. Następnie udaliśmy się na wschód, by zobaczyć St. Petersburg w Rosji. W wolnej chwili

odwiedziliśmy również stolicę Łotwy – Rygę. Nigdy jeszcze nie zwiedziłam tylu wspaniałych miejsc w ciągu jednego roku akademickiego.

Chciałabym jeszcze zwrócić uwagę na ogromną rolę języka angielskiego. Porozumiewanie się w tym języku naprawdę nie stwarzało nam trudności. To niewiarygodne, jak łatwo wchłaniana jest wiedza przez przebywanie w międzynarodowym środowisku. Czasami śmieję się, że stworzyliśmy swój własny język. Oczywiście był to wciąż język angielski, ale nieco zmodyfikowany dla ułatwienia komunikacji. Jeśli chodzi o język fiński, to jest on dość skomplikowany. W jego nauce nie pomaga fakt, iż ponad 60 proc. Finów zna angielski. W sklepach, autobusach czy w klubach – wszędzie można porozumieć się w tym właśnie języku. Jedyne słowo, które zawsze jest przydatne, to fińskie „Kiitos”. Mimo iż każdy zrozumiałby po prostu „Thank you”, warto wykazać się chociażby tą najmniejszą znajomością miejscowego języka. Jeśli jednak ktoś jest zainteresowany głębszą wiedzą na ten temat, istnieje możli-

wość uczestniczenia w programie zwanym „Tandem Studies”. Polega to na nieformalnych spotkaniach z fińskim partnerem, który chce uczyć się twojego ojczystego języka i w zamian uczy cię swojego. To bardzo przyjemna forma nauki i nawiązania kontaktu z lokalnymi studentami. Za taką formę edukacji przysługują dwa punkty ECTS.

Mam nadzieję, że studenci czytający ten artykuł mają więcej odwagi i samozaparcia niż ja i nie będą długo zastanawiać się nad skorzystaniem z tak wspaniałej oferty, jaką są wyjazdy w ramach programu Erasmus. Mogę bez wahania powiedzieć, że był to najwspanialszy okres w moim życiu. Nigdy nie zapomnę tych ludzi, których poznałam, tych miejsc, które zobaczyłam i tych wrażeń, których doznałam. Myślę, że mogę nazwać Finlandię moim drugim domem i z całą pewnością jeszcze kiedyś tam wrócę.

Katarzyna Zdrojewska
Studentka WPiT

fot. ze zbiorów autorki



Studia w Państwie Środka

W marcu br., jako pierwsi studenci Akademii Morskiej w Gdyni, rozpoczęliśmy studia w Merchant Marine College of Shanghai Maritime University. Dzięki zaproszeniu wysłanemu przez władze chińskiej uczelni, mieliśmy okazję uczestniczyć w zajęciach prowadzonych specjalnie dla międzynarodowej grupy, składającej się ze studentów z USA, Korei Południowej, Holandii, Ghany, Kamerunu, Polski oraz Chin.



Szanghaj zrobił na nas kolosalne wrażenie. Jest to największe miasto Chin; jego populację szacuje się na ok. 20 mln mieszkańców. Siedziby tutaj ma niezliczona ilość instytucji finansowych oraz firm z branży morskiej – w tym znany każdemu polskiemu marynarzowi Chipolbrok. Od maja do października odbywać się będzie w Szanghaju wystawa światowa Expo 2010. Władze miasta spodziewają się co najmniej 70 mln gości z całego świata. W całym mieście dostrzec można było charakterystyczną postać Haibao, maskotkę Expo, zachęcającą mieszkańców do zwiększenia wysiłków dla jak najlepszego przygotowania imprezy, w którą zainwestowano więcej pieniędzy niż w organizację igrzysk olimpijskich w Pekinie w 2008 roku. Przesłanie jest

proste – Szanghaj ma przyćmić swym sukcesem pekińską olimpiadę i pokazać, że w XXI wieku to jemu najprawdopodobniej przypadnie miano stolicy świata.

Szanghajski Uniwersytet Morski został założony w 1909 roku. Do niedawna kampus uniwersytecki mieścił się niemal w samym centrum miasta, na prawym brzegu rzeki Huangpo. Na skutek błyskawicznego rozwoju gospodarczego po zmianie polityki rządu ChRL w roku 1990, tereny należące do uniwersytetu stały się zbyt cenne, aby miały być wykorzystane inaczej niż pod budowę wysokościowców. Obecnie nowy kampus mieści się w dzielnicy Lingang, niemal 75 kilometrów od centrum miasta. Zajmuje olbrzymią przestrzeń, na której zlokalizowano m.in. kilkadziesiąt domów studenckich, budynki dydaktyczno-naukowe 11 wydziałów, dwa baseny pływackie, kilkanaście boisk do koszykówki, kilka restauracji, 3 stołówki uczelniane, doskonale zaopatrzoną bibliotekę (koszt jej budowy i wyposażenia szacowany jest na 500 mln \$), pocztę oraz bank. Jest to *de facto* osobne, samowystarczalne miasto, zamieszkałe przez 15.000 studentów.

Przeprowadzka pozwoliła też uniwersytetowi na wprowadzenie zupełnie nowych standardów kształcenia. Organizacja procesu nauczania stoi tutaj na bardzo wysokim poziomie, sprzęt laboratoryjny, symulatory są najlepszej klasy. Uniwersytet posiada także ośrodek szkoleniowy, podobny do Badawczo-Szkoleniowego Ośrodka Manewrowania Statkami w Iławie, w którym ma się odbyć część naszych zajęć. Na każdym kroku widać, że ani rząd chiński, ani sponsorzy (tacy jak Cosco



fot. ze zbiorów autorów



czy China Shipping) nie szczędzili juanów na wyposażenie kuźni kadr chińskiej gospodarki morskiej.

Uwidaczniało się to także w stosunku Chińczyków do gości z zagranicy, którzy mieli studiować w Szanghaju. Każdemu z nas przydzielono „opiekuna”, studenta tej samej co my specjalności (oprócz transportu morskiego, powstała także międzynarodowa klasa w specjalności: biznes – zarządzanie portami), z którym mieszkaliśmy w hostelu dla gości. Ponadto każdy z nas otrzymał stypendium na zabezpieczenie swych potrzeb podczas pobytu w Chinach oraz niezbędne materiały dydaktyczne, a Biuro Współpracy Zagranicznej zorganizowało wycieczki krajoznawcze, m.in. do Muzeum Szanghajskiego czy wioski Zhouzhuang, zwanej Chińską Wenecją.

Językiem wykładowym w klasach międzynarodowych jest angielski. Zajęcia prowadzone są w sposób przejrzysty, w przeważającej części przez oficerów chińskiej marynarki handlowej, nierzadko kapitanów żegluga wielkiej, starających się przekazywaną wiedzę poprzez

rozumiałymi dla wszystkich przykładami czy anegdotami. Nacisk kładzie się nie na posiadanie teoretycznych wiadomości, lecz na zrozumienie istoty tematu i umiejętność wykorzystania posiadanej wiedzy w praktyce nawigacyjnej. Zajęcia swoją tematyką obejmują takie zagadnienia, jak m.in.: zarządzanie statkiem, manewrowanie, urządzenia nawigacyjne, prawo morskie oraz ekonomikę transportu morskiego.

Oprócz nauki przedmiotów zawodowych, ważnym aspektem naszego pobytu w Chinach była integracja ze studentami z innych krajów, a także zrozumienie chińskiej kultury oraz podejścia Chińczyków do edukacji i wychowania morskiego. Żywimy głęboką nadzieję, że współpraca Akademii Morskiej w Gdyni z Shanghai Maritime University będzie w najbliższych latach kontynuowana.

Katarzyna Tarasiuk
Krzysztof Wróbel
studenci III roku WN

Wyjazd do portu Hamburg

Naukowe Koło Eksploatacji Portów, pod kierownictwem dr Karoliny Krośnickiej, zorganizowało w dniach 26–27 maja 2009 roku wyjazd do portu Hamburg. Zainteresowani byliśmy problemami organizacji i funkcjonowania portu, zwłaszcza obsługi kontenerów.

Przepluwając przez baseny portowe, mieliśmy okazję przyjrzeć się obszarom nad rzeką Łabą, gdzie na terenach poportowych budowana jest obecnie dzielnica mieszkaniowo-usługowa w ramach projektu Hafen City. Widzieliśmy nabrzeża, na których przeładowywane są owoce, ładunki masowe oraz ro-ro, doki remontowe suche i pływające. Mogliśmy obserwować prace kontenerowych suwnic nabrzeżowych przeładowujących statki.

Przy nabrzeżach widzieliśmy wiele różnych statków, takich armatorów jak CMA czy MSC. Jednostki te to

prawdziwe kolosy. Oglądaliśmy od strony wody hamburskie terminale kontenerowe: Tollerort, Burchardkai, Eurogate oraz Altenwerder CTA, a dzięki uprzejmości portu mieliśmy możliwość zwiedzenia tego ostatniego.

Terminal Altenwerder CTA jest jednym z najnowocześniejszych terminali kontenerowych na świecie i dzięki głębokowodnym stanowiskom cumowniczym (nabrzeże o długości 1 400 metrów, gdzie maksymalne zanurzenie wynosi 16,7 metra) jest w stanie obsłużyć największe istniejące kontenerowce. Terminal CTA jest w znacznym stopniu zautomatyzowany. Całość prac





fot. ze zbiorów autorki

w terminalu kontrolowana jest przez grupę zaledwie 15 osób odpowiedzialnych za odpowiednie zaplanowanie poszczególnych działań i utrzymywanie kontroli nad sprzętem. Praca terminalu oparta jest na wykorzystaniu bezałogowych ciągników AGV (automatic guided vehicle). Ciągniki AGV poruszają się po placu dzięki zastosowaniu czujników laserowych.

Bezałogowe są również suwnice placowe, które pracują na dwóch poziomach. Bloki kontenerów na placu składowym są poroździelane i otoczone ogrodzeniem wyposażonym w czujniki ruchu. W przypadku przekroczenia przez kogokolwiek tego ogrodzenia wszystkie maszyny w sektorze zostają zatrzymane. Pomaga to w utrzymaniu wyższego poziomu bezpieczeństwa.

Kierowcy samochodów podejmujący lub składający kontenery na terminalu posiadają karty magnetyczne, na których umieszczone są informacje dotyczące kontenerów. Kierowca podejżdża naczepą pod ogrodzenie otaczające sektor, gdzie znajdują się czujniki odczytujące dane z karty magnetycznej, po czym suwnica placowa ładuje odpowiedni kontener na naczepę samochodu lub składa w odpowiednie miejsce w sektorze. Podczas operacji załadunku lub rozładunku samochodu kierowca musi oddalić się od pojazdu.

W terminalu CTA obsługiwana jest również kolej. Jest tam 7 torów kolejowych o długości 700 metrów każdy. Wagony obsługiwane są przez 4 suwnice kolejowe. Co bardzo istotne, terminal kolejowy jest zlokalizowany w taki sposób, aby mógł być wykorzystywany jedno-

częściej przez CTA i znajdujące się na jego zapleczu centrum logistyczne.

Kolejnym obiektem, który mieliśmy okazję zobaczyć, było centrum przeładunku owoców (Frucht- und Kühl-Zentrum), w którym dominującym towarem obsługiwany są banany. Widzieliśmy cały przebieg procesu przeładunku bananów ze statku do magazynu.

Kartony z bananami wyciągane są z ładowni statku, przekazywane na taśmociąg, segregowane, paletyzowane i przekazywane do hali magazynowej, gdzie czekają na dalszy transport do odbiorcy.

Obecnie hale magazynowe są przebudowywane i modernizowane. Wprowadzane są tam bardzo nowoczesne rozwiązania ułatwiające transport i segregację towarów. W centrum zastosowany będzie nowy taśmociąg pracujący według ulepszonych systemów, podobnych do tych, które na świecie wykorzystywane są na razie jedynie w Antwerpii. Do obrotu wewnątrzmagazynowego wprowadzone zostaną specjalne palety plastikowe, które będą „nośnikiem” kolejnych partii paletyzowanego ładunku. Przechowywanie i zautomatyzowane dojrzewanie owoców realizowane będzie w hali wysokiego składowania, gdzie każdy towar będzie łatwo dostępny.

Wyjazd studialny Koła Eksploatacji Portów do portu w Hamburgu pozwolił nam zapoznać się z najnowocześniejszymi tendencjami rozwoju współczesnych portów i terminali. Można przypuszczać, iż niektóre z opisanych rozwiązań w niedługim czasie zastosowane będą także w podobnej formie w polskich portach.

Następujące osoby umożliwiły ten wyjazd oraz pomogły przy jego organizacji: śp. pan profesor Leszek Morawski – ówczesny prorektor ds. kształcenia, pan prof. Andrzej S. Grzelakowski – kierownik Katedry Systemów Transportowych, pan Maciej Brzozowski – dyrektor Hafen Hamburg Marketing Przedstawicielstwo w Warszawie, pan Bengt van Beuningen – dyrektor Hafen Hamburg Marketing ds. komunikacji i informacji, pani Kirsten Piotrowski z HHLA Container Terminal Altenwerder, pan Jürgen Wolf – dyrektor HHLA Frucht- und Kühl-Zentrum.

Katarzyna Tatol

Naukowe Koło Eksploatacji Portów AM w Gdyni

Biuro Karier i Promocji

Dziesiątki uczelni, tysiące ludzi, miliony ulotek – tak w skrócie można podsumować tegoroczne Targi Akademia 2010 w Gdańsku.

W tym roku w dziesięciu miastach Polski odbyły się Targi Edukacyjne, na których przedstawialiśmy przybyłej na miejsce młodzieży ofertę kształcenia w Akademii Morskiej. Szczególnym miejscem był dla nas Gdańsk, gdzie pojawiła się młodzież maturalna z naszego województwa. W tym roku bardzo często pytano o warunki studiowania na Wydziale Mechanicznym – miejmy nadzieję, że ilość pytań przełoży się na liczbę studentów.

Największe na Pomorzu targi szkół wyższych – Targi Akademia 2010 – dobiegły końca. Przez trzy dni (tj. między 17 a 19 marca) przez teren Kampusu Oliwa Uniwersytetu Gdańskiego przewinął się wielotysięczny tłum młodzieży z trójmiejskich (i nie tylko) szkół średnich. Każdy zainteresowany mógł zdobyć ogrom informacji pomocnych w planowaniu przyszłości oraz osobiście porozmawiać z wykładowcami i studentami o plusach i minusach nauki w danej uczelni.

Katarzyna Żurawska

Cała naprzód

Po wielu staraniach, dzięki inicjatywie studentów, poparciu władz uczelni, a w szczególności prof. Józefa Lisowskiego, Naukowe Koło „Nautica” w 2009 roku zostało członkiem Polskiego Związku Motorowodnego i Narciarstwa Wodnego. W celu wyszkolenia przyszłej kadry motorowodnej podjęliśmy współpracę z Ośrodkiem Szkolenia Kadr Sportów Wodnych „VIK” w Pucku.

Aby nie tracić kontaktu z wodą i przygotować się do szkoleń motorowodnych, nasi studenci podjęli współpracę z Ośrodkiem Wypoczynkowym Gdańskiej Stoczni Remontowej w Czaminie, Towarzystwem Przyjaciół Jeziora Wdzydzkiego oraz Powiatowym Centrum Młodzieży w Garczynie. Współpraca polegała na szkoleniu młodzieży z zakresu zasad bezpieczeństwa i umiejętności pływania szalupą oraz etyki wodniackiej i ochrony środowiska. Czynny udział wzięli również nasi koledzy z Akademii Marynarki Wojennej, którzy podjęli się przepłynięcia przez jezioro Radolne aż na Wielką Wodę (Jez. Wdzydze).

Dzięki zaangażowaniu studentów z Koła Naukowego „Nautica” i z Koła Naukowego Użytkowników Pojazdów Elektrycznych, rozpoczęliśmy w lipcu kurs na stopień starszego sternika motorowodnego, we współpracy z OSKSW „VIK” w Pucku. W zajęciach uczestniczyło 25 osób: studentów i pracowników Akademii Morskiej w Gdyni. Zostali oni gruntownie przeszkoleni z zakresu meteorologii, nawigacji oraz silników, mechanizmów i urządzeń jachtowych. Szczególny nacisk położono na bezpieczeństwo żeglugi i ratownictwo. Uzyskaliśmy patenty starszych sterników motorowodnych.

Najlepsi z grupy przeszkolonych pracowników i studentów zostali wytypowani na kurs instruktora motorowodnego. Kurs został zorganizowany w Akademii Morskiej dzięki wsparciu dziekana Wydziału Mechanicznego prof. A. Charchalisa, a zajęcia praktyczne prowadzono w Marinie Puck. Sprzęt do pływania udostęp-

nił OSKSW „VIK” w Pucku. 6 studentów i 8 pracowników uzyskało patent instruktora motorowodnego.

Nasi nowo wyszkoleni instruktorzy – studenci i pracownicy AM – szkolą nowych sterników motorowodnych – studentów różnych roczników i pracowników naszej uczelni, którzy będą mogli bezpiecznie i zgodnie z zasadami etyki motorowodniackiej poruszać się po wodach śródlądowych i morskich, prowadząc jachty motorowe, stosownie do uzyskanych patentów.

Działalność naszego koła nie ogranicza się jedynie do tematów motorowodnych. Koło prowadzi szeroko zakrojoną akcję mającą na celu pomoc w realizowaniu przedsięwzięć studentów, począwszy od projektów związanych z morskim charakterem uczelni po imprezy kulturalno-rozrywkowe, takie jak koncert charytatywny na rzecz pomorskiego hospicjum dla dzieci, organizacja regat o Puchar Rektora oraz zawody wędkarskie o Puchar Dziekana Wydziału Mechanicznego.

W nadchodzącym sezonie 2010 mamy zamiar kontynuować działalność dla naszych studentów i pracowników. Prowadząc szkolenia, chcemy doprowadzić do tego, aby korzystający z nowoczesnego sprzętu pływającego umieli zachować się nad wodą, nieśli pomoc potrzebującym i aktywnie spędzali wolny czas.

**Przemysław Czoska,
Przemysław Krużycki,
Wojciech Żak**
studenci V r. WM

fol. ze zbiorów koła



„90 km na 90-lecie” Maraton pływacki

Z okazji obchodów 90-lecia polskiego szkolnictwa morskiego i Akademii Morskiej w Gdyni odbędzie na pływalni przy al. Jana Pawła II 3 maraton pływacki. Impreza ma trwać nieprzerwanie 45 godzin – maraton rozpocznie się 13 czerwca (niedziela) o godz. 14.00, a zakończy 15 czerwca (wtorek) o godz. 12.00. Patronat honorowy nad sztafetą 90 kilometrów na 90-lecie objął rektor AM prof. Romuald Cwilewicz.

W imprezie mogą wziąć udział nie tylko pracownicy i studenci uczelni, ale również jej absolwenci i sympa-

tycy. Przed startem uczestnik powinien przedstawić zaświadczenie lekarskie o braku przeciwwskazań do udziału w maratonie. Uczestnik przepływa 1000 m dowolnym stylem, bez limitu czasu – przepłynięcie tego dystansu symbolizuje 1 rok istnienia uczelni. Dla każdego z uczestników ustalona zostanie data i godzina startu.

Szczegółowe informacje o imprezie można uzyskać w Studium Wychowania Fizycznego i Sportu AM (Roman Grabowski, tel. kom. 601 91 28 08).

Basen jak nowy

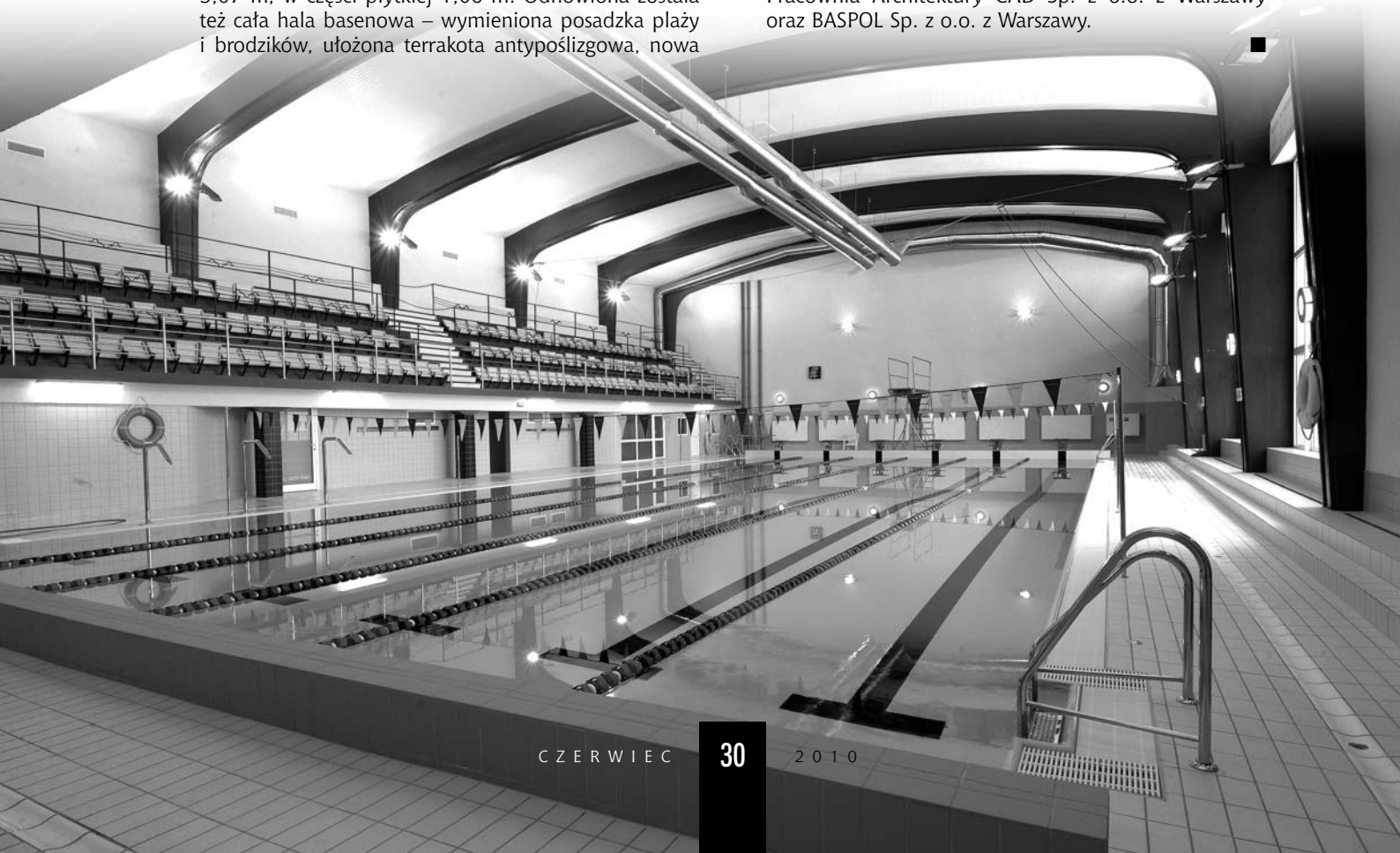
Od 1 lutego tego roku studenci i pracownicy Akademii Morskiej mogą nie tylko korzystać z przebudowanej i unowocześnionej pływalni, ale równocześnie podziwiać widok basenu Pomorskiego.

Basen, zlokalizowany w centrum Gdyni, zmienił nie tylko wygląd, ale stał się również bardziej przyjazny dla użytkowników. Wyposażony został w podnośnik hydrauliczny dla osób niepełnosprawnych, a także liczne atrakcje, w tym armatki wodne. A poprzez zmianę architektoniczną zyskał dodatkowy walor, jakim jest piękny i niepowtarzalny widok na Zatokę Gdańską.

Renowacja polegała na remoncie niecki basenowej – w części głębokiej wymiar basenu wynosi obecnie 3,07 m, w części płytkiej 1,06 m. Odnowiona została też cała hala basenowa – wymieniona posadzka plaży i brodzików, ułożona terrakota antypoślizgowa, nowa

instalacja elektryczna, grzejniki, stolarka drzwiowa wewnętrzna, itp. W miejscu wyburzonych podokienników wykonana została fasada aluminiowo-szklana do poziomu plaży, miała miejsce wymiana i wykonanie okładzin ścian, malowanie ścian i sufitów.

Remont pływalni krytej AM zrealizowało konsorcjum trzech wykonawców, wyłonione w drodze przetargu nieograniczonego: Przedsiębiorstwo Produkcyjno-Handlowo-Usługowe MARBUD z Gdyni, Autorska Pracownia Architektury CAD Sp. z o.o. z Warszawy oraz BASPOL Sp. z o.o. z Warszawy.



Mare Nostrum w Darłowie

W ramach III Forum Europa Nostra pt. „Mare Nostrum” seminarium naukowe zaczęło się w Gdyni, zakończyło w Darłowie (6-7 marca 2010 roku).

Spotkanie otworzył prorektor ds. kształcenia dr hab. inż. Witold Gierusz, prof. nadzw. AM. Seminarium, poprzedzone uderzeniem dzwonu – 4 szklanki – rozpoczęło się w Akademii Morskiej w Gdyni, następnie zwiedzano Salę Tradycji. O godzinie 9.00 uczestnicy pojechali autokarem do Darłowa, do Zespołu Szkół Morskich, gdzie powitał ich dyrektor Zespołu Szkół Morskich mgr Artur Hamerling.

Pierwszego dnia odbyły się warsztaty tematyczne, drugiego dnia – rejs statkiem szkolnym „Franek Zubrzycki II”. Warsztaty tematyczne związane były z tematyką morską: od szkolnictwa, przez produkty turystyki morskiej, aż do kuchni morskiej.

Tematy warsztatów:

- „Hotelarstwo morskie” – dr inż. Jacek Hańczkiewicz,
- „Szkolnictwo morskie” – mgr Agnieszka Mickiewicz,
- „Produkty turystyki morskiej” – dr Tomasz Studzieniecki,
- „Kuchnia morska” – mgr inż. Anna Przybylska.

W seminarium uczestniczyli: dr inż. Jacek Hańczkiewicz – Akademia Morska w Gdyni, dr Tomasz Studzieniecki – kierownik Studium Podyplomowego Turystyki i Hotelarstwa w Gdyni, przedstawiciel Ministerstwa Infrastruktury i przedstawiciele zarządu Academia Europa Nostra oraz studenci Studium Podyplomowego Turystyki i Hotelarstwa w Gdyni.

Seminarium to zaplanowano jako wstęp do gdyńskiej październikowej konferencji naukowej w ramach III Forum Europa Nostra.

Morze nasze i nie nasze

Konferencja naukowa pod takim właśnie tytułem odbędzie się w Gdyni w dniach 18-19 października 2010 r. Towarzyszyć jej będzie wystawa w Muzeum Miasta Gdyni.

Symposium ma mieć charakter interdyscyplinarny, tak by na morskie tematy wypowiadali się przedstawiciele różnych dziedzin naukowych. Organizatorzy nie mają zamiaru ograniczać się do basenu Morza Bałtyckiego, przewidywany jest dość szeroki wachlarz zagadnień: od spraw politycznych – np. „Międzymorza”, wojskowych – związanych z obroną wybrzeża, do spraw życia codziennego, wypoczynku, rozwoju infrastruktury turystycznej,

podróży Polaków nie tylko nad Bałtyk, ale i inne akweny morskie.

Konferencja odbywać się będzie w ramach III Forum Europa Nostra. Nawiązuje do poprzednich spotkań, w tym do II Forum Europa Nostra „Granice, współpraca i turystyka w Europie Bałtyckiej”. Konferencję naukową uroczyste otworzy marszałek województwa pomorskiego. Patronat honorowy objęli: Ministerstwo Infrastruktury, wojewoda pomorski, marszałek województwa pomorskiego, prezydent Gdyni, Polska Organizacja Turystyczna i Pomorska Regionalna Organizacja Turystyczna.

dr **Tomasz Studzieniecki**

Nagrodzony chór i dyrygent

Chór Akademii Morskiej w Gdyni 20 marca br. wywalczył I miejsce w IV Pomorskim Festiwalu Pieśni Wielkopostnej – Szemud/Kielno 2010, dyrygent otrzymał nagrodę specjalną dla najlepszego dyrygenta Festiwalu.

Festiwal, który wpisuje się od 2007 roku w kalendarz wydarzeń kulturalnych na Pomorzu, zdążył zyskać wiele pochlebnych opinii i cieszy się nieustannie zainteresowaniem. Tym razem w skład jury konkursu weszli profesorowie-dyrygenci, wokaliści oraz muzykolodzy, m.in. z Akademii Muzycznych w Gdańsku i Bydgoszczy. O najwyższe laury walczyło piętnaście zespołów z Pomorza. W programie konkursowym były utwory J. S. Bacha, A. Brucknera oraz M. Haydna.



VIII BAŁTYCKI FESTIWAL NAUKI

Erudycyjna ucztą

Po raz kolejny odbył się w Gdyni, w ostatnich dniach maja, piknik naukowy, z niebagatelnym udziałem Akademii Morskiej.

Każdego roku impreza cieszy się większym zainteresowaniem, zwiększa się też oferta trójmiejskich szkół wyższych i ośrodków naukowych. Nasza uczelnia pod względem ilości imprez zajmowała dotychczas trzecie miejsce. Ustępowała jedynie Uniwersytetowi Gdańskiemu i Politechnice Gdańskiej, wyprzedzając Gdański Uniwersytet Medyczny i Akademię Marynarki Wojennej. AM przygotowała naukową ucztę na al. Jana Pawła II przy Wydziale Nawigacyjnym, w budynku wydziału oraz basenu. W bogatej ofercie uczelni znalazł się m.in. astronomiczny piknik naukowy w Planetarium (przygotowany przez mgr. Marka Szczepańskiego i mgr. Andrzeja Bombę), prezentowany był model Układu Słonecznego (mgr Ryszard Maksyś) oraz pozwalające zobaczyć obrót Ziemi wahadło Foucaulta (dr Stefan Gębala, mgr inż. Leszek Staniszewski, mgr inż. Henryk Kaźmierczak, mgr Wojciech Koznowski).

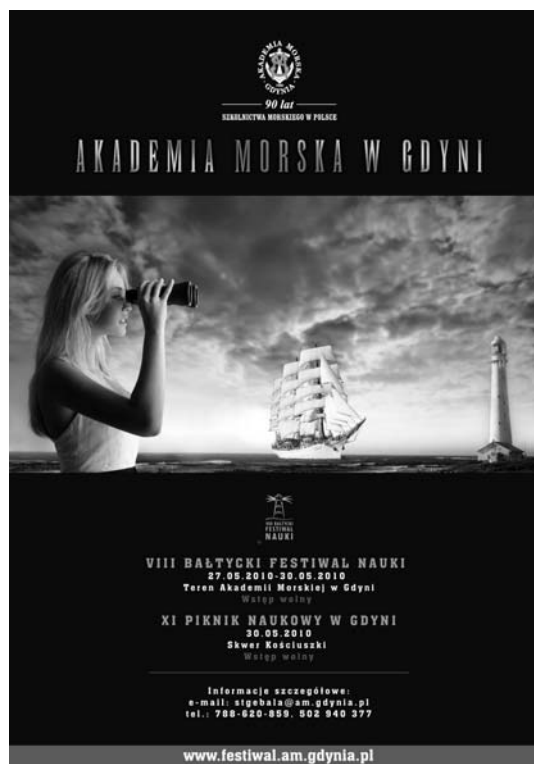
Zaś w laboratoriach Wydziału Nawigacyjnego Naukowe Koło „Nawigator” (pod opieką mgr. Andrzeja Bomby) prezentowało ciekawskim oraz potencjalnym studentom symulator manewrowy statku morskiego, a także radar morski – jako trzecie oko nawigatora (opiekun mgr inż. Adam Iljasz).

Elektronicy demonstrowali zastosowanie termografii (dr inż. Jacek Dąbrowski), a elektrycy słynne już samochody z napędem elektrycznym (dr inż. Andrzej Łebkowski, Wojciech Koznowski) – wpisane w projekt „Innowacyjna gospodarka” (więcej na ten temat na str. 34).

Naukowe Koło „SeaQuest” przygotowało wykład i prezentowało sprzęt do badań podwodnych (mgr inż. Szymon Brzóska, Łukasz Sokołowski), a koło fotograficzne przygotowało wystawę swych prac i udzielało porad fotografom-amatorom (mgr inż. Anna Waszkel). Odbyła się też sesja testowa MENSA.

Wydział PiT przygotował imprezy związane z technologią żywności, wiedzą o żywności oraz smaków kawy (mgr inż. Agnieszka Dąbrowska, mgr Anna Gierasimiuk).

A przez cały czas Festiwalu można było zwiedzać dostojnego jubilata, czyli statek badawczo-szkoleniowy „Horyzont II”.



REJS ZA 15 TYS. ZŁ

WIELKIE GRANIE Z ORKIESTRĄ

Akademia Morska po raz kolejny wzięła udział w zbiórce pieniędzy na rzecz Wielkiej Orkiestry Świątecznej Pomocy, w której studenci naszej uczelni wzięli liczny udział. Już w piątek rozpoczęli grę na rzecz WOŚP imprezą w klubie „Bukszpryt”. Pojawili się na niej obowiązkowo w strojach związanych z medycyną.

W niedzielę 10 stycznia odbył się 18. Finał Wielkiej Orkiestry Świątecznej Pomocy. W Gdyni zebrano ponad 300 tys. zł. Orkiestra po raz drugi zagrała dla dzieci z chorobami onkologicznymi. Zebrane środki zostaną przeznaczone m. in. na zakup nowoczesnego sprzętu dla klinik onkologicznych, takiego jak tomografy komputerowe czy aparaty do neuronawigacji, które

pozwalają na bardzo precyzyjne zdiagnozowanie położenia guza i następnie jego bezpieczne zoperowanie.

W sobotę zorganizowane zostały rozgrywki pokerowe. Każdy chętny mógł zagrać przy profesjonalnych stołach z prawdziwymi krupierami. W niedzielę zaś dla chętnych było otwarte planetarium oraz symulatory na Wydziale Nawigacyjnym.

Na rzecz Orkiestry Akademia zaoferowała rejs „Darem Młodzieży” – został wycieczkowy za 15600 zł.

Wszystkich osobom zaangażowanym przy pracach związanych z 18. Finałem Wielkiej Orkiestry Świątecznej Pomocy bardzo dziękuję.

Katarzyna Żurawska, BKiP

PROJEKTY WARTÉ MILIONY

Planetarium i Ośrodek Żeglarski

W ramach Regionalnego Programu Operacyjnego dla Województwa Pomorskiego na lata 2007-2013, podpisana została umowa o dofinansowanie przebudowy i wyposażenia szeregu pomieszczeń AM przez Europejski Fundusz Rozwoju Regionalnego oraz budżet państwa.

26 marca 2010 roku, podczas konferencji „3 lata realizacji Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Pomorskiego na lata 2007-2013; Plany na przyszłość”, w której uczestniczyli m.in. marszałek województwa pomorskiego Mieczysław Struk, minister rozwoju regionalnego Elżbieta Bieńkowska oraz rektor AM prof. Romuald Cwilewicz, odbyło się uroczyste podpisanie umowy o dofinansowanie projektu „Podwyższenie jakości infrastruktury naukowo-dydaktycznej poprzez nadbudowę, rozbudowę i zakup wyposażenia do budynku administracyjno-magazynowego Wydziału Nawigacyjnego Akademii Morskiej w Gdyni”, współfinansowanego z Regionalnego Programu Operacyjnego dla Województwa Pomorskiego na lata 2007-2013 Osi Priorytetowej 2 Działania 2.1 Infrastruktura edukacyjna i naukowo-dydaktyczna. Kwota wynikająca z umowy o dofinansowanie opiewa na sumę ponad 2 mln zł (wartość całej inwestycji to niemal 4 mln zł).

Przedmiotem projektu jest przebudowa parterowego obiektu administracyjno-magazynowego, przylegającego do budynku Planetarium: nadbudowa kondygnacji z przeznaczeniem na cztery sale wykładowe i jedną salę konferencyjną oraz wykonanie tarasu do obserwacji astronomicznych. Planetarium zostanie wyposażone w nową aparaturę projekcyjną (obecna jest produkcji NDR typu ZKP-1 z 1967 r.): teleskop do obserwacji nieba, komputer z oprogramowaniem do symulacji zjawisk astronomicznych oraz projektor multimedialny.

29 kwietnia 2010 roku podpisano kolejną umowę, opiewającą na kwotę 3 483 115,85 (wartość całej inwestycji to 4 644 154,48 zł), którą w imieniu rektora AM podpisał kanclerz Sławomir Polański. Przedmiotem projektu jest przebudowa budynku sali gimnastycznej oraz przylegającego do niej Ośrodka Żeglarskiego Akademii Morskiej w Gdyni. W ramach dopasowania obiektu do standardów unijnych, przewiduje się stworzenie nowoczesnego audytorium dla 226 osób, 5 sal seminaryjnych i 3 sal wykładowo-dydaktycznych, modernizację i wyposażenie sal laboratoryjnych, doposażenie laboratoriów, budowę archiwum z czytelnią internetową, rozbudowę biblioteki wydziałowej, budowę pomieszczenia gospodarczego i toalet.

Na potrzeby wykładów, seminariów i ćwiczeń w adaptowanych budynkach planuje się zakup niezbędnego wyposażenia oraz symulatora operacji przeładunkowych – koniecznych do prawidłowego funkcjonowania zajęć laboratoryjnych, bez których niemożliwa będzie jakakolwiek dalsza rozbudowa stanowisk badawczych i dydaktycznych, sprzętu komputerowego do 45 nowo powstałych stanowisk komputerowych. Wprowadzona zostanie nowoczesna technologia gwarantująca najwyższy poziom warunków dydaktycznych i reprezentacyjnych oraz urozmaicenie oferty dydaktycznej.

Robert Fabiański

zastępca kanclerza ds. inwestycyjnych



Rektor prof. R. Cwilewicz, marszałek województwa pomorskiego M. Struk oraz W. Byczkowski – wicemarszałek.

Samochód elektryczny

W ramach Programu Operacyjnego *Innowacyjna Gospodarka*, realizowanego przez Ministerstwo Rozwoju Regionalnego, w obrębie osi priorytetowej *Dyfuzyja Innowacji*, działanie 5.1 wspieranie rozwoju powiązań kooperacyjnych o znaczeniu ponadregionalnym, z inicjatywy Klastra *Green Stream*, realizowany jest projekt o wartości 19 314 226 PLN pt. „Budowa rynku pojazdów elektrycznych, infrastruktury ich ładowania – podstawą bezpieczeństwa energetycznego”. Koordynatorem projektu jest Agencja Rynku Regionalnego MARR SA z siedzibą w Mielcu.

Celem projektu jest zainicjowanie rozwoju rynku pojazdów elektrycznych w Polsce, a także rozwój energetyki rozproszonej, wykorzystującej odnawialne źródła energii. Realizowany projekt wyróżnia się dużym stopniem innowacyjności w skali światowej. Projekty o podobnym charakterze przeprowadzane są równolegle w niewielu państwach Europy (Niemcy, Norwegia, Anglia) oraz na świecie (Japonia, Stany Zjednoczone, Izrael).

W ramach zadań wynikających z treści projektu, realizowane są zagadnienia:

- dostawa, instalacja i uruchomienie sprzętu serwerowego i sieciowego do obsługi internetowej Platformy Wiedzy i Wsparcia Inwestycji,
- zaprojektowanie, budowa i dostawa prototypu samochodu elektrycznego,
- dostawa sprzętu do stacji monitorowania (GPS) oraz przygotowanie i wykonanie testów trakcyjno-ruchowych samochodów elektrycznych wraz z niezbędną infrastrukturą,
- dostawa i montaż terminali ładowania samochodów elektrycznych,
- dostawa repozytoriów wiedzy i dokumentacji techniczno-ruchowej systemów: geotermalnych i pomp ciepła, biogazowni, elektrowni wodnych i wiatrowych wraz z oprogramowaniem,
- zaprojektowanie, budowa i dostawa prototypu mikroelektrowni.

Obok zagadnień wymienionych powyżej i tych, które zostaną ogłoszone, realizowane jest zadanie przez konsorcjum *Green Cars*, w skład którego wchodzi: Akademia Morska w Gdyni (lider konsorcjum), *Green Stream Polska* sp. z o.o., KOMEL – branżowy ośrodek badawczo-rozwojowy maszyn elektrycznych, Melex A&D Tyszkiewicz sp. j.

Zadanie pt. *Dostawa samochodów elektrycznych ZP/MARR/02/2009*, realizowane głównie przez Akademię Morską w Gdyni, opiewa na kwotę 1 366 278,00 PLN. W ramach zamówienia publicznego, Akademia Morska w Gdyni dostarcza 20 pojazdów z napędem elektrycznym następujących typów: pojazd elektryczny 4-osobowy fabrycznie nowy marki MEGA AIXAM w ilości 7 sztuk, pojazd elektryczny 2-osobowy fabrycznie nowy marki MY CAR w liczbie 7 sztuk oraz pojazd elektryczny 5-osobowy konwertowany z pojazdu spalinowego FIAT PANDA w liczbie 6 sztuk. Zasięgi i rozwijane prędkości przez wymienione pojazdy przedstawiają się odpowiednio: MEGA AIXAM – zasięg pojazdu 80 km, prędkość maksymalna 65 km/h; MY CAR – zasięg pojazdu do 100 km, prędkość maksymalna 64 km/h; FIAT PANDA EV – zasięg

pojazdu do 150 km, prędkość maksymalna 120 km/h.

Wymienione pojazdy zostały wyposażone w rozwiązania technologiczne opracowane głównie przez pracowników i studentów Akademii Morskiej w Gdyni, Wydziału Elektrycznego – Katedry Automatyki Okrętowej, kierowanej przez prof. dr. hab. inż. Józefa Lisowskiego, członków koła naukowego Stowarzyszenia Użytkowników Pojazdów Elektrycznych *Green Stream* oraz przy współpracy pracowników Wydziału Mechanicznego i firm zewnętrznych. Pojazdy będą użytkowane przez okres najbliższych dwóch lat, w ramach projektu, przez różne instytucje, głównie organa administracji państwowej. Pojazdy zostaną dostarczone do pięciu aglomeracji w Polsce, które reprezentowane są przez ich największe miasta, jak: Warszawa, Kraków, Katowice, Mielec i Gdańsk. Równolegle z użytkowaniem wymienionych pojazdów elektrycznych, testowane będą opracowane dla nich punkty ładowania oraz system monitoringu. Zadanie to realizowane jest przez członka konsorcjum *Green Cars – Green Stream Polska* sp. z o.o. Rozwiązania technologiczne zastosowane w systemie monitoringu umożliwiać mają dokonywanie rozliczeń za zużytą przez pojazdy energię elektryczną, a także przekazywanie parametrów eksploatacyjnych pojazdów i punktów ładowania do centrali. Wymienie korzyści, jakie spodziewane są przez inicjatora projektu, czyli Klastra *Green Stream*, to przede wszystkim:

- możliwość uzyskania wzrostu niezależności energetycznej Polski,
- poprawa dbałości o stan środowiska naturalnego poprzez redukcję emisji CO₂, redukcję zanieczyszczeń w miastach, ograniczenie hałasu i wibracji,
- redukcja kosztów transportu, która może pociągnąć za sobą inne pozytywne relacje w postaci wzrostu gospodarczego.

Według wiodącej firmy konsultingowej *Roland Berger Strategy Consultants*, udział pojazdów elektrycznych w globalnym rynku motoryzacyjnym sięgać będzie 20% do roku 2020. Jednocześnie rozwój nowych technologii związanych z napędem elektrycznym w motoryzacji wymusi rekonfigurację koncernów motoryzacyjnych i powstanie nowych spółek związanych z rozwojem technologii produkcji wysokoefektywnych zasobników energii elektrycznej, silników elektrycznych oraz infrastruktury do obsługi pojazdów z napędem elektrycznym.

dr inż. **Andrzej Łebkowski**

NAWIGATOR – NAJLEPSZE KOŁO NAUKOWE

Czerwona Róża dla zwycięzców

36. edycję konkursu o laur Czerwonej Róży, w kategorii na najlepsze koło naukowe, zdobyło Studenckie Naukowe Koło „Nawigator”, działające przy Katedrze Nawigacji Akademii Morskiej w Gdyni. Opiekunem koła jest dziekan dr hab. inż. kpt. ż. w. Adam Weintrit, prof. nadzw. AM.

Ideą konkursu jest wybór najlepszego studenta oraz najlepszego koła naukowego spośród wyższych uczelni Wybrzeża Gdańskiego. Wyboru dokonują rektorzy uczelni (reprezentowani zazwyczaj przez prorektorów ds. kształcenia) oraz członkowie Stowarzyszenia Czerwonej Róży, jako kapituła konkursu. Laur dla KN „Nawigator” to największy, jak do tej pory, sukces naszej uczelni w tym konkursie. Naukowe Koło Badań Podwodnych „Sequest” zajęło dwukrotnie II miejsce, w roku 2001 i 2005, a w roku 2006 było trzecie. W kategorii na najlepszego studenta wygrała Alicja Sadowska, studentka Gdańskiego Uniwersytetu Medycznego. W tej kategorii nominowany był także Michał Górski, student II roku magisterskich studiów uzupełniających na kierunku: transport, specjalność: eksploatacja portów i floty, członek Naukowego Koła Transportu i Logistyki „Translog”, działającego na Wydziale Przedsiębiorczości i Towaroznawstwa AM (w ubiegłym roku nominowana do tej nagrody była Martyna Ocalewicz, obecna szefowa wydziałowego samorządu studenckiego). Na laureatów, poza splendorem i przepustką do kariery, którą daje statuetka Czerwonej Róży, czekają również cenne nagrody. Najlepszy student może przesiąść się z komunikacji miejskiej do własnego samochodu, a pozostali zwycięzcy podreperują swój budżet. Tegoroczne nominacje wręczał przedstawicielom kół naukowych laureat pierwszego konkursu o laur Czerwonej Róży z 1962 roku prof. Lucjan Grochowski, obecnie pracownik Wydziału Transportu Politechniki Warszawskiej, natomiast nagrodę w imieniu koła odebrał Mateusz Leśniewski, student III r. nawigacji, specjalność: transport morski, członek zarządu koła. Nagrodę tę wręczył Andrzej Karnabal, dyrektor Chińsko-Polskiego Towarzystwa Okrętowego „Chipolbrot”, przedstawiciel sponsorów. Nagrody w tegorocznym konkursie to: dla najlepszego studenta Trójmiasta – samochód osobowy Skoda Fabia, dla najlepszego koła naukowego – 12.000 zł.

Czerwona Róża to symbol piękna, doskonałości i miłości. Pod tym hasłem kryją się także bogate tradycje pomorskiego środowiska akademickiego. Od blisko 50 lat niezwykle prestiżowa statuetka „Czerwonej Róży” trafia do rąk wybitnych, najbardziej wyróżniających się studentów. A historię konkursu ma bogatą... Każdy z nas słyszał o legendarnym Klubie Studentów Wybrzeża „Żak”, który od 1957 roku przyciągał ludzi swoją twórczą mieszanką. Studenckie teatry, kabarety, Dyskusyjny Klub Filmowy,

klub jazzowy – prawdziwa wylegarnia talentów. W sentymentalnych opowieściach pokolenia naszych rodziców często pojawiają się obrazki artystycznego życia skupionego w murach ówczesnego „Żaka”. To właśnie tam narodziło się Stowarzyszenie Czerwonej Róży, które do dziś kultywuje najlepsze wartości pomorskiego środowiska akademickiego. Nagrodę Czerwonej Róży na początku wręczano poetom, pisarzom, później także młodym naukowcom i politologom. Dziś laureaci pierwszych edycji konkursu są znanymi lekarzami, inżynierami, artystami, biznesmenami i politykami. Po pewnym czasie konkurs zniknął, miał w swojej historii przerwę. Jednak dwanaście lat temu, w 1999 roku, udało się go reaktywować.

Statuetka Czerwonej Róży trafia do rąk wybitnych i najbardziej wyróżniających się studentów. Kandydatów do nagrody zgłaszają bezpośrednio władze poszczególnych uczelni, wskazując po jednym kandydacie w każdej kategorii. By wygrać, trzeba mieć talent, być zdolnym i pracowitym. W konkursie liczy się wysoka średnia ocen, ale także aktywność pozanaukowa, osiągnięcia w dziedzinach: społecznej, sportowej i artystycznej.

mgr **Andrzej Bomba**



Laureaci Czerwonej Róży z prorektorem ds. kształcenia AM i dziekanem WN.

NOWOŚCI WYDAWNICZE

■ **Encyklopedia Gdyni, t. II**, red. M. Sokołowska, D. Nelke, Oficyna Verbi Causa, Gdynia 2009.

15 XII 2009 r. w Muzeum Miasta Gdyni odbyła się promocja obszernej publikacji związanej z dziejami miasta.

W laudacji prof. dr hab. Jan Kazimierz Sawicki podkreślił szczególny charakter dzieła, jego wielowątkowość i różnorodność oraz bardzo wartościowe indeksy, niezbędne w tego typu opracowaniu: nazwisk i rzeczowy, ale ze względu na pracochłonność rzadko figurujące w wydawanych tego typu książkach. Maciej Korwin – dyrektor Teatru Muzycznego, reżyser i aktor – przedstawił sylwetki redaktorek Małgorzaty Sokołowskiej i Doroty Nelke oraz „wodowany” tom.

M. Sokołowska złożyła podziękowania zwłaszcza władzom miasta, podkreślając ich pomoc materialną i życzliwą współpracę w przygotowaniu książki.

Należy pogratulować redaktorowi i wydawcy za tak cenny wolumin, znacznie wzbogacający wszechstronną wiedzę o mieście i osobach z nią związanych, a mgr Dagmarze Opackiej życzyć dalszych tak wartościowych spotkań z okazji promocji następnych książek dotyczących Gdyni. Bardzo liczny udział gdynian świadczy o zainteresowaniu tego typu publikacjami, niezbędnymi dla każdego zainteresowanego miastem.

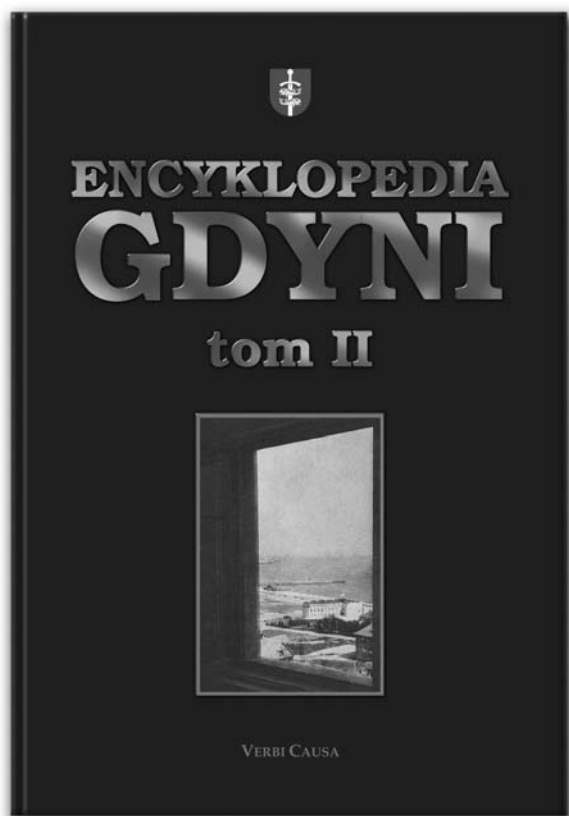
Obszerny wolumin składa się z przedmowy, 800 różnotematycznych haseł: biogramów, not rzeczowych (m.in. statki, firmy, fauna, flora, medale i znaczki o tematyce morskiej,

nekropolie). Bardzo unikatowym (cennym i niezbędnym w tego typu opracowaniach) jest zamieszczony indeks (dla obu tomów): osobowy oraz rzeczowy (z wyróżnionymi hasłami: wojsko, harcerze, odznaczenia, restauracje, kawiarnie, bary) oraz materiał ilustracyjny (fotografie) dotyczące osób, medali, firm etc. Zamieszczono też erratę do tomu I oraz bibliografię.

Wśród kilkuset opublikowanych haseł są również te związane z szeroko pojętą gospodarką i kulturą morską oraz osobami związanymi ze szkolnictwem morskim. Są to m.in. hasła dotyczące: red. Jerzego Abramowicza – autora filmów o Gdyni, st. mech. Bernarda Aponowicza – oficera floty handlowej, eks-prezesa Stowarzyszenia Starszych Mechaników Morskich, kontradmirała Józefa Bartosika, prof. dr. hab. inż. Romualda Cwilewicz – rektora AM w Gdyni, Iwony Bartólewskiej – dziennikarza i wykładowcy, Aleksandra Bereśniewicza – żeglarza, kpt. ż. w. Włodzimierza Bernalewskiego, Marka Brągoszewskiego – admirała floty, zastępcy dowódcy MW, doc. dr. int. okr. I kl. Tadeusza Czachli – wykładowcy WSM, współtwórcy WA WSM, kpt. ż. w.: Zygmunta Dey-Deyczakowskiego, Tadeusza Dębickiego (abs. SM Tczew), admirała Czesława Dyrca – komendanta AMW w Gdyni, kmdr. Bogumiła Filipka, kontradmirała Jerzego Tumaniszewskiego, kpt. MW Jana Goska, kpt. ż. w. Bronisława Gubały (PSM Gdynia), kpt. ż. w. Leszka Góreckiego (abs. WN PSM Szczecin), Janusza Jarosińskiego – prezesa portu Gdynia, Andrzeja Karwety – dowódcy MW, Marka Kirsteina – muzyka, kompozytora i oficera rozrywkowego t/s/s „Stefan Batory”, Edwarda Krajczyńskiego – prof. AM w Gdyni (abs. PSM Gdynia), kpt. ż. w. Andrzeja Królikowskiego (abs. WN WSM) – dyrektora UM w Gdyni, aktualnie przewodniczącego SKŻW, kpt. ż. w. Józefa Kwiatkowskiego – starszego oficera s/v „Dar Pomorza” (abs. WN PSM Szczecin), mgr. inż. Jana Ludwiga – żeglarza, syna red. Stanisława Ludwiga, kpt. ż. w. Mirosława Peszkowskiego – byłego komendanta „Daru Młodzieży”, prof. dr. hab. inż. Janusza Mindykowskiego – obecnie dziekana Wydziału Elektrycznego AM, kpt. ż. w. mgr. Tadeusza Olechnowicza – pierwszego komendanta „Daru Młodzieży”, inż. Mariana Rakowskiego – wykładowcy PSM i OSMW w Gdyni, prof. Krzysztofa Skóry – ichtiologa, szefa Stacji Morskiej UG na Helu, red. Henryka Spigarskiego, kpt. ż. w. Adama Weintrita – prof. AM w Gdyni, obecnie dziekana Wydziału Nawigacyjnego, kpt. ż. w. inż. Leszka Wiktorowicza (abs. WN PSM) – wieloletniego komendanta „Daru Młodzieży” i kustosa-kapitana „Daru Pomorza”, kpt. ż. w. Anny Wypych-Namietko (abs. WN WSM) – podsekretarz stanu w Ministerstwie Infrastruktury i kpt. ż. w. mgr. Wojciecha Zaczka – legendarnego kapitana i wykładowcy.

Bardzo wartościowe w opracowaniu są hasła rzeczowe o tematyce morskiej, m.in.: Bractwo Kaphornowców, Centralny Zarząd Polskiej Marynarki Handlowej, „Dar Pomorza” i „Dar Młodzieży” – komendanci, zwierzęta „Daru Pomorza”, Gdynia w filatelistyce, filmach, numizmatyce, medalierstwie, kapitanowie „Horyzontu II”, kapitanowie „Stefana Batorego” i „Batorego”, zlot wielkich żaglowców w Gdyni – OP Sail 2009.

dr **Witold Parteka**
Pracownia Historii

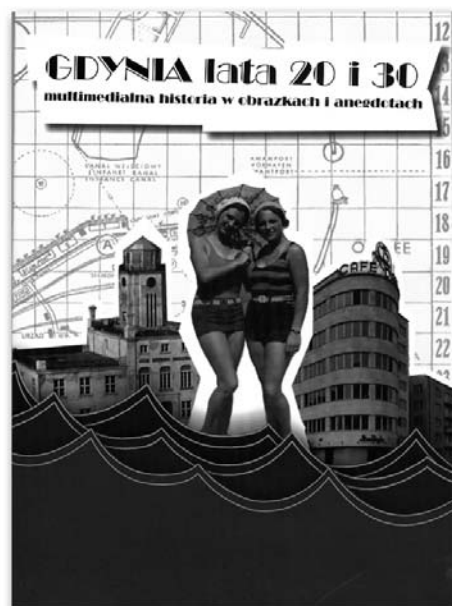


■ **„Gdynia lata 20. i 30. Multimedialna historia w obrazkach i anegdotach”.** Tekst i dobór materiału ikonograficznego: Małgorzata Sokołowska, obróbka zdjęć i montaż, projekt graficzny, znak graficzny serii, animacje: Eryk Floresy Urszula Morga, Bartosz Mikołajczyk (www.esy-floresy.pl), lektor: Marek Lesiński, udźwiękowienie: Jarosław Zorn. Wydawca: Oficyna Verbi Causa. Gdynia 2010

„Są takie dwa miejsca, gdzie myśli się z dumą o Polsce nad Bałtykiem – Puck, gdzie były zaślubiny, i Gdynia, symbol polskiego rwania się ku niepodległości, niezależności gospodarczej i nowoczesności” – powiedział 10 lutego marszałek Sejmu Bronisław Komorowski w czasie uroczystości z okazji 90. rocznicy zaślubin Polski z morzem.

Płyta DVD o Gdyni jest jakby wizualizacją tych właśnie słów, gdyż jest 35-minutową podróżą po niezwykle ciekawych dziejach miasta, pokazującą, jak pięknie Polacy potrafili realizować marzenia. Bowiem w stworzeniu w krótkim czasie jednego z większych europejskich portów przez biedny, ledwie odrodzony z niewoli kraj, była poezja, wysiłek i dobry interes.

Płyta podzielona jest na rozdziały: Wizjonerzy (także o Szkole Morskiej), Marynarka Wojenna, Port, Letnisko, Miasto.



■ **Antoni F. Komorowski, Iwona Pietkiewicz, Adam Szulczewski „Najstarsze latarnie morskie Zatoki Gdańskiej”; „The oldest Gulf of Gdansk Lighthouses”**

„Historia żeglugi światowej jest nierozzerwalnie związana z powstaniem, rozwojem i funkcjonowaniem portów oraz znaków żeglugowych. Obiekty te – często piękne dzieła architektoniczne – wskazywały żeglarzom i marynarzom bezpieczną drogę do portów, a także pozwalały omijać rozliczne mielizny, rafy, skały i inne przeszkody nawigacyjne” – czytamy we wstępie do dzieła, opowiadającego (po polsku i po angielsku) o dwunastu latarniach morskich Zatoki Gdańskiej (od czasów sięgających XVI wieku aż po rok 1945): na Helu, Jastarni, Rozewiu, Oksywiu, Gdańska, Krynicy Morskiej, Piławy i Brusterort.

Przedstawione w monografii problemy nawigacji w rejonie Zatoki Gdańskiej to ważny fragment całości problemów nawigacji morskiej. Dodatkowo książka jest wysmakowana graficznie i zawiera nieznane wcześniej rysunki i projekty latarni, prezentowane w Polsce po raz pierwszy.



■ **Encyklopedia Inżynierii Morskiej**

To autorskie dzieło prof. Mazurkiewicza, pomyślane (jak to ujął autor we wstępie) nie tylko jako ogólny podręczny informator dla ludzi związanych bezpośrednio – czy to z pracą, czy kierunkiem studiów – z zagadnieniami inżynierii morskiej, ale także dla tych wszystkich, którzy pracując w innych dziedzinach gospodarki morskiej, a nawet poza nią, stykają się z budowlami morskimi i chcieliby, np. patrząc na falochron, latnię morską czy platformę wydobywczą, rozumieć istotę jej funkcji, elementarne zasady jej konstrukcji i mieć wyobrażenie możliwych jej rozwiązań.



■ **Ryszard Leszczyński „Tragedie rybackiego morza”**
tom I – III

Ryszard Leszczyński „Ginące frachtowce”
t. I – II

Publikacje Oficyny Morskiej Henryka i Cezarego Spigarskich; www.oficynamorska.pl

Morze zbierało swe ofiary zawsze – napisał we wstępie Ryszard Leszczyński – *Na szczęście, wertując annały historii Polskiej Marynarki Handlowej, łatwo daje się dostrzec, że „czarny rejestr” dramatów, ów osobliwy katalog katastrof i tragedii, jakie przypisać można żywiołowi, nie wygląda zatrważająco. Lista strat jest niewielka, relatywnie krótka (często giną jedynie statki, pozwalając ratować się ludziom). Przedstawione w publikacji zdarzenia, przywołane komentarze, refleksje i opinie stanowią efekt zamysłu przywrócenia i upamiętnienia obrazu morskich nieszczęść, jakich ślady utrwaliły karty naszych dziejów. Stanowią próbę zapisu wszystkich dramatów powojennego półwiecza, w których ginęli ludzie i szły na dno (bądź były tracone w inny sposób) noszące biało-czerwoną banderę frachtowce. Wiele z prezentowanych historii, tych najwię-*

szych, spektakularnych, z mnogością nekrologów i spowitych wieńcami trumien, tkwi w ludzkiej pamięci do dziś. Niektóre z wypadków, zwłaszcza te, o których z różnych powodów nie chciano się zbyt rozwodzić, które wyciszano, chroniąc przed nagłośnieniem, uległy całkowitemu zapomnieniu i mało już kto wie, jak do tragedii tych doszło. Co kryło się za kulisami tajemniczych niekiedy katastrof i dlaczego zwykły z pozoru rejs stawał się drogą bez powrotu?

Nikt wcześniej nie podjął się – co podkreśla prof. J.K. Sawicki – tak gruntownego rozpoznania dokumentacji izb morskich i urzędów morskich oraz nie nawiązał współpracy z tak wieloma rodzinami ofiar i świadkami wydarzeń. Autor opisał nie tylko katastrofy morskie, ale także podejmowane akcje ratownicze, zrekonstruował ostatnie godziny dramatycznej walki załóg, zacytował rozstrzygnięcia izb morskich. Zrobił to literackim talentem, popartym doskonałą znajomością tematu i specyfiki pracy na morzu. Bowiem Ryszard Leszczyński jest absolwentem Państwowej Szkoły Morskiej w Gdyni (rok 1967), oficerem mechanikiem okrętowym pierwszej klasy, wieloletnim pracownikiem Polskich Linii Oceanicznych, pływał także na jednostkach bandery Wysp Bahama, Panamy i Liberii.



Podwójny sukces Wydziału Nawigacyjnego

Nagrodę Ministra Infrastruktury za najlepszą pracę inżynierską otrzymał inż. Krzysztof Margalski, absolwent studiów niestacjonarnych I stopnia na kierunku: nawigacja za pracę pt. „Identyfikacja zagrożeń i obszarów niebezpiecznych dla żeglugi morskiej na Zalewie Wiślanym” (promotor prof. Adam Weintrit). Nagrodę Ministra Infrastruktury za najlepszą książkę o tematyce transpor-

towej otrzymał dziekan dr hab. inż. kpt. ż. w. Adam Weintrit, prof. nadzw. AM za ponadtyśiącstronicową książkę pt. „The Electronic Chart Display and Information System (ECDIS). An Operational Handbook”, wydaną w języku angielskim w prestiżowym wydawnictwie CRC Press, Taylor and Francis Group.

Nowy symulator

10 czerwca 2010 roku Studium Doskonalenia Kadr i Akademia Morska w Gdyni zorganizowało seminarium na temat „Wymagania IMO odnośnie szkoleń operatorów ECDIS na symulatorach”. Seminarium zostało połączone z otwarciem nowego, najnowocześniejszego w Polsce symulatora map elektronicznych – Transas Navi-Trainer

5000. Urządzenie to daje możliwości szkolenia oficerów na certyfikaty map elektronicznych, które będą obowiązkowe dla oficerów już za 2 lata. Na symulatorze można także szkolić uczestników innych kursów, m.in. manewrowania i pełnienia wacht.

„BŁĘKITNA” GOSPODARKA

NOWA INICJATYWA ZRÓWNOWAŻONEGO WYKORZYSTANIA OCEANÓW: WNIOSKI DLA POLSKI

WYSTĄPIENIE Z OKAZJI OBCHODÓW 90. ROCZNICY SZKOLNICTWA MORSKIEGO W POLSCE

Prof. Włodzimierz M. Kaczyński

School of Marine Affairs and Jackson School of International Studies
University of Washington, Seattle, WA

Akademia Morska
Gdynia, 17 czerwca 2010

Wprowadzenie

Szkolenie kadry morskiej uważane jest na świecie za wyraz długofalowego zainteresowania państwa wianiem swojej przyszłości z morzem. Polska należy do takich krajów i dzięki temu ma prawo dążyć do zajmowania liczącego się miejsca w integrującej się gospodarce morskiej świata.

Doceniając osiągnięcia szkolnictwa morskiego Polski w ubiegłym wieku, spoglądamy dzisiaj z większą pewnością i zainteresowaniem na to, jakie możliwości otwiera przed nami szybko postępująca globalizacja gospodarki światowej. Stąd zachodzi potrzeba dalszej integracji ekonomicznej Polski morskiej z unijną Europą i z gospodarką światową w oparciu o zasady nowo kreowanej „błękitnej” gospodarki – tj. zrównoważonego, ekologicznie harmonijnego wykorzystania bogactw naturalnych mórz i oceanów, poczynając od marikultury do wydobycia minerałów, produkcji energii i rozwoju żeglugi oraz turystyki morskiej ⁽¹⁾.

Rocznica 90-lecia naszego szkolnictwa morskiego jest okazją do zwrócenia uwagi na przyszłą działalność, która może przynosić ogromne korzyści polskiej gospodarce i kształtować kierunki edukacji morskiej w przyszłości. Wejście na drogę „błękitną” wzmocniłoby długotrwale powiązania gospodarki narodowej z potencjałem środowiska morskiego i przybliżyłoby nas do nowych zasobów wód i dna oceanu światowego. Taka ewolucja będzie miała także silny wpływ na przyszłą politykę morską Polski. „Błękitna” gospodarka to nowe podejście do działalności człowieka na oceanach. Promuje harmonijne i zgodne z regułami ochrony środowiska wykorzystanie zasobów morskich. Idea ta pozwala również ocenić, jak nowe technologie wykorzystania bogactw morskich i modele działalności handlowej mogą spełniać ekologicznie i ekonomicznie warunki zrównoważonego wykorzystania oceanów ⁽²⁾.

Na tle krótkiej oceny współczesnych tendencji światowych w wybranych dziedzinach „błękitnej” działalności ekonomicznej na obszarach oceanów, niniejsza

praca porównuje żywotne interesy i korzyści, jakie stwarzają nowe tendencje w zagospodarowywaniu zasobów morza. Spojrzenie to odpowiada zobowiązaniom i uprawnieniom, jakie wynikają z przynależności naszego kraju do Unii Europejskiej, a także rosnącej roli oraz odpowiedzialności Polski jako członka NATO i partnera transatlantyckiego.

1. NOWE MOŻLIWOŚCI I WYZWANIA

Połączone czynniki ekonomiczne, społeczne, środowiskowe, szybko postępująca integracja gospodarcza i rozwój nowych technologii wpływają na rosnące możliwości, jakie otwierają się dzisiaj dla Polski na oceanach: w transporcie morskim, produkcji żywności i energii pochodzenia morskiego, wydobyciu minerałów, rozwoju biotechnologii, urbanizacji strefy przybrzeżnej, turystyki i rekreacji morskiej, a także badań naukowych. Możliwości te związane są m. in. z następującymi współczesnymi i przyszłymi formami działalności człowieka:

■ Rozwój bionauki

Wiek XX to czas szybkiego rozwoju fizyki i elektroniki. Postępy w biologii i naukach o życiu będą definiowały wiek XXI. Biologia syntetyczna pomoże w tworzeniu nowych mikroorganizmów do wykonywania zadań takich, jak oczyszczanie zatrutych wód, produkcja biopaliw i lecznictwo. Informacja genetyczna będzie wysoko ceniona, a oceany zawierają ogromną różnorodność tych danych. Pionier biotechnologii J. Craig prowadził najbardziej wszechstronne współczesne badania genetyki morskiej ⁽³⁾. Studia te, a także inne podobne prace, to pierwsze kroki w kierunku ekonomicznego wykorzystania energetycznych zasobów morza.

■ Nowe źródła białka

Przemysłowa działalność człowieka jest uważana za jedną z przyczyn globalnego ocieplenia. Jeśli jednak zostanie w przyszłości wstrzymana, rolnictwo będzie kontynuować ocieplanie planety. Produkcja białka

z mięsa rolniczego jest wysoko nieefektywna: faktycznie około 800 milionów osób może być odżywianych ziarnem konsumowanym tylko w Stanach Zjednoczonych ⁽⁴⁾. Rosnący popyt na białko zwierzęce w krajach rozwijających się, a także potrzeba redukcji emisji dwutlenku węgla kolidują ze sobą. Jedną z form uniknięcia katastrofy jest rozwój innych źródeł białka przy użyciu (znanych już dzisiaj) akwakultury i marikultury, które – wg najnowszych prognoz – wyprzedzają globalną produkcję wołowiny w r. 2010 ⁽⁵⁾.

■ Przechodzenie od tradycyjnych do odnawialnych źródeł energii

Rosnący popyt na energię i malejące rezerwy ropy i gazu zmuszają do masowego przechodzenia, w nadchodzących dekadach, na energię odnawialną. Jako ogromny rezerwuuar energii kinetycznej, a także energii termicznej, oceany świata pozostają niewykorzystanym źródłem takiej energii.

■ Bogactwa mineralne

Oceany zawierają ogromne zasoby ważnych minerałów. Jednakże bezpośrednie wykorzystanie tych rezerw ograniczone jest do wydobycia piasku, soli, magnezu, złota, cyny, tytanu, diamentów i uzyskiwania słodkiej wody. Trudności związane z wydobyciem minerałów są niemal zawsze natury ekonomicznej, ale również wpływa na nie prawo własności, odległości transportowe i wyzwania technologiczne, w tym głębokość dna morskiego i geograficzne położenie złóż w oceanach. Rosnąca liczba ludności i wyczerpywanie dostępnych złóż na lądzie będą prowadzić do zwiększonego wydobycia zasobów z dna oceanu.

■ Współzależności w transporcie morskim

Transport morski, handel międzynarodowy i globalizacja będą podążać za rozwojem gospodarczym, który jest wynikiem rosnącej konsumpcji produktów i usług głównie na rynkach państw uprzemysłowionych. Przyszłość transportu morskiego może być warunkowana kryzysami ekonomicznymi, a także bezpieczeństwem linii komunikacyjnych wolnych od zagrożeń terrorystycznych i piractwa. Innymi czynnikami wpływającymi na transport morski będą zmiany demograficzne i przemiany w wartościowaniu produktów, usług i w metodach konsumpcji jako wynik dematerializacji kultury społecznej. Popyt na usługi transportowe przyniesie ze sobą szereg zagrożeń środowiskowych, które muszą być usuwane przez armatorów i organizacje międzynarodowe, tak aby działalność ta odpowiadała regułom „błękitnej” gospodarki ⁽⁶⁾.

■ Urbanizacja nadmorska

Tempo wzrostu urbanizacji wybrzeży jest obecnie najszybsze w całej historii ludzkości i większość miast powstaje wzdłuż brzegów morskich. Obszary wiejskie na całym świecie tracą swoją ludność z uwagi na migrację w kierunku morza. Rosnące szybko miasta przybrzeżne niszczą ekosystemy brzegowe i silnie zanieczyszczają środowisko. Dzisiaj około 40 procent miast o ludności powyżej 500,000 mieszkańców zlokalizowanych jest na brzegach mórz ⁽⁷⁾.

■ Dynamika turystyki i rekreacji morskiej

Turystyka morska jest najszybciej rozwijającą się dziedziną działalności człowieka na obszarach oceanów i przeżywa swój rozkwit od ponad 20 lat. Najnowsza tendencja to turystyka na statkach wycieczkowych, która obecnie wchodzi w fazę zrównoważonego rozwoju. W 2008 r. wkład morskiego przemysłu wycieczkowców do gospodarki amerykańskiej wynosił ok. 40 bilionów dolarów, a ok. 9 milionów pasażerów okrętoowało się w portach USA, co stanowi ok. 70% światowego poziomu zaokrętowań turystycznych ⁽⁸⁾.

■ Badania naukowe na oceanach

Postęp i korzyści społeczne, jakie można osiągnąć w wyniku naukowego poznawania środowiska oceanicznego, są możliwe przy użyciu nowej technologii, a także właściwej koordynacji badań między instytucjami krajowymi i promocji kooperacji międzynarodowej. Najnowsze tendencje badań to poznawanie współzależności między specyfiką geologiczną dna morskiego, zmian klimatycznych, biologicznych, chemicznych, fizycznych i hydrometeorologicznych oceanów, a także obserwacji satelitarnych. Zrozumienie takich powiązań do tej pory nie istniało ⁽⁹⁾. Uwarunkowane jest ono dalszym oddawaniem do dyspozycji uczonych-oceanografów takich instrumentów badawczych, jak statki, satelity, platformy i boje oceaniczne, pływające laboratoria, a także technika komputerowa i przekaz informacji.

2. ODPOWIEDZI „BŁĘKITNEJ” GOSPODARKI XXI WIEKU

Zdrowe oceany zwiększają produktywność, dostarczając wyższej jakości produkty pochodzenia morskiego. Stąd poszukiwania form zrównoważonego wykorzystania zasobów oceanicznych. To nowe rozumienie kontrastuje z traktowaniem oceanów w przeszłości. Zamiast postrzegania ich jako obszaru masowej eksploatacji środowiska naturalnego „błękitna” gospodarka stosuje podejście systemowe. Pojmuje ona oceany jako żyzne ogrody, które muszą być uważnie zarządzane przez kolejne generacje. Bierze ona pod uwagę skutki dla całego ekosystemu ⁽¹⁰⁾, zarówno te pozytywne, jak i negatywne. Wpływa na to kilka czynników:

- a) przepływ „zielonych” wartości i praktyk handlowych z gospodarki lądowej,
- b) naukowe poznawanie wrażliwości ekosystemów oceanicznych i wartości, jakie one dostarczają,
- c) nowe metody zarządzania wspólnymi zasobami. Przykładem są morskie obszary chronione i transferowe kwoty połowowe.

„Błękitna” gospodarka jest silnie związana ze zdrowiem ekologicznym i zdolnościami przetrwania ekosystemów morskich. W odróżnieniu od „zielonych” strategii, które dążą do zmniejszenia lub łagodzenia negatywnych skutków działalności przemysłowej w powietrzu, na ziemi i w wodzie, „błękitna” strategia zabiega o pozostawienie środowiska w lepszym stanie, niż zostało ono przejęte. Podejście to będzie wyzwa-

niem dla bieżących przedsięwzięć na morzach, z tym, że wytycza ono nowy, wyższy standard efektywności.

Ekonomika ekologiczna wbudowuje koszt degradacji środowiska naturalnego w cenę produktów wprowadzanych na rynki. W miarę, jak coraz więcej zewnętrznych kosztów włączanych będzie do kosztów produkcji firm, „błękitne” przedsiębiorstwa będą zabiegały o zerowe skutki ich działalności dla środowiska morskiego, stając się przez to coraz bardziej ekonomicznie efektywnymi. Dalszymi formami odpowiedzi na wyzwania spowodowane poznawaniem oceanu przez człowieka są nowe wyzwania technologiczne, jak zdalny nasłuch sygnałów podwodnych, modelowanie i wizualizacja, robotyka i budowa struktur pełnomorskich. Dochodzi do tego wykorzystanie energii kinetycznej, biologia syntetyczna i nowe bakterie.

■ Powstawanie przemysłu przestrzeni oceanicznej

Zmiany w pozyskiwaniu energii, nowych źródeł żywności i zasobów mineralnych oraz dążenie do zapewnienia zrównoważonego wykorzystania morza prowadzą do powstawania nowego przemysłu oceanicznego.

Te nowe tendencje można porównywać z wcześniejszymi fazami rozwoju przemysłu lotniczego i kosmicznego. Działalność człowieka w przestrzeni powietrznej wyłoniła się ze stopniowego zacierania się granic pomiędzy lotnictwem i podróżami w przestrzeni kosmicznej. Wiele rozwiązań technologicznych i zastosowań w jednej dziedzinie jest wykorzystywanych w drugiej. Często dostawcy i odbiorcy są w tych przemysłach identyczni. Gospodarka przestrzeni powietrznej i kosmicznej wykorzystuje materiały, technikę cyfrową i inne technologie wprowadzone w życie przez dostawców wojskowych, a te wykorzystywane są w skrajnie trudnych warunkach.

Przestrzeń oceaniczna, podobnie jak powietrzna i kosmiczna, wywołują wyzwania spowodowane ekstremalną naturą ich środowiska. Korozja, pływy i silne prądy, infiltracja biologiczna, słaba widzialność, trudności w komunikacji i surowe warunki pogodowe tworzą ogromne wyzwania dla bezpiecznej i efektywnej działalności w środowisku morskim. Jednakowoż, postęp w kilku zbieżnych ze sobą technologiach przynosi pierwsze rozwiązania tych trudności.

3. NOWE KIERUNKI ROZWOJU ŚWIATOWEGO PRZEMYSŁU MORSKIEGO

■ Badania oceanograficzne

Nowa era oceanografii zaczęła się w latach 50. i 60., kiedy morza stały się areną ekspansji zbrojeń, w tym budowy i działalności łodzi podwodnych. Dziś postępy w zdalnym wykrywaniu czujnikami, w rozwijaniu sieci łączności i zbierania informacji podwodnych, modelowanie komputerowe, diagnostyka biologiczna, składowanie danych i kooperacja międzynarodowa wyznaczają nową erę w badaniach oceanograficznych. W Stanach Zjednoczonych takie zimnowojenne instytucje, jak Scripps, La Jolla – Kalifornia i Woods Hole

Oceanographic Institution, stan Massachusetts, wykorzystują obecnie swoje ogromne doświadczenie i możliwości techniczne w prowadzeniu nowych badań naukowych na obszarze mórz. Instytucje te i także Akwaryjny Instytut Badawczy w Monterrey Bay oraz inne organizacje rozszerzają naszą wiedzę o ogromnych obszarach podwodnych oceanu ⁽¹¹⁾.

■ Projektowanie i inżynieria oceaniczna

Wieżowce, superautostrady, tamy i sieci energetyczne są symbolami zdobyczy człowieka na lądzie. Komercyjne odrzutowce, promy kosmiczne, satelity i międzynarodowa stacja kosmiczna to inicjatywy zmierzające do opanowania przestrzeni powietrznej i kosmicznej. W XXI wieku rosnąca liczba projektów inżynierskich i planów rozwoju skupia swoją uwagę na oceanach. Planowanie strefy przybrzeżnej na wielką skalę w Dubaju jest dobrym tego przykładem, a propozycja Fundacji Morskiej Massachusetts Institute of Technology koncentruje się na przenośnych farmach rybnych. W wielu krajach budowane są sztuczne rafy podwodne do powiększania zasobów zwierząt morskich i promowania turystyki podwodnej. Takie właśnie projekty wskazują na rosnącą skalę działalności gospodarczej człowieka na obszarze oceanów. Są to początkowe stadia funkcjonowania „błękitnej” gospodarki.

■ Przemieszczanie przedsiębiorstw

W miarę, jak wartość oceanów będzie coraz bardziej doceniana, przedsiębiorstwa przemysłowe będą przeznaczają coraz więcej zasobów kapitałowych na działalność oceaniczną, podobnie jak Boeing i Lockheed wykorzystują ich potencjał lotniczy w produkcji pojazdów kosmicznych. Jest zupełnie możliwe, że stocznie okrętowe krajów uprzemysłowionych będą rozwijały swoje moce produkcyjne w kierunku budowy obiektów pełnomorskich, takich jak platformy wiertnicze, podwodne gazociągi, statki wydobywcze minerałów, elektrownie pływowe i inne infrastruktury morskie.

W miarę, jak zasoby szelfowe będą się kurczyły, korporacje specjalizujące się w wydobywaniu ropy i gazu spod dna morskiego będą kierować swoje badania naukowe na rozwój produkcji biopaliw, a także na inną komercyjną działalność oceaniczną. Ten naturalny przepływ kapitału i technologii będzie następować w miarę, jak kompanie te będą dążyły do ekspansji ich własnego potencjału produkcyjnego w tworzeniu nowych wartości i produktów pochodzenia morskiego.

4. „BŁĘKITNE” GOSPODAROWANIE W POLITYCE WAŻNIEJSZYCH KRAJÓW MORSKICH

Wiele państw morskich świata już wcześniej uznało znaczenie rozwoju przemysłów i działalności morskiej dla ich przyszłego potencjału gospodarczego i pozycji na świecie. Poszukują one form zrównoważonego wykorzystania, ochrony i zarządzania zasobami morskimi, które są jeszcze obfite, ale mają granice eksploatacji. Tablica 1 sumuje kluczowe kierunki polityki kilku najważniejszych krajów morskich, które adoptowały zasady „błękitnego” gospodarowania.

Tablica 1. Wybrane cele polityki morskiej ważniejszych krajów świata oparte na zasadach „błękitnej” gospodarki morskiej

Kraj	Ważniejsze kierunki polityki/zamierzenia	Źródło/Podstawa
USA	Wspieranie szkolnictwa morskiego. Rozwój gospodarczy i ochrona zasobów strefy brzegowej. Utrzymanie jakości wód przybrzeżnych i otwartego oceanu. Lepsze wykorzystanie i ochrona naturalnych zasobów morza. Postęp w naukach morskich i rozwój technologii. Udział USA w formowaniu światowej polityki morskiej.	<i>An Ocean Blueprint for the 21st Century (2004), U.S. Ocean Action Plan Implementation Update (2007).</i>
Japonia	Zagospodarowanie i wykorzystanie zasobów oceanu. Ochrona środowiska morskiego. Lepsze wykorzystanie wyłącznej strefy ekonomicznej. Ochrona transportu morskiego. Promocja morskich badań naukowych. Rozwój przemysłu morskiego. Zintegrowane zarządzanie strefą przybrzeżną. Ochrona ekologiczna odległych wysp. Wzmacnianie współpracy międzynarodowej. Edukacja morską.	<i>Japan's Ocean Master Plan (2008)</i>
Kanada	Międzynarodowe przywództwo, suwerenność i bezpieczeństwo morskie. Zintegrowane zarządzanie morską dla zrównoważonego rozwoju. Zdrowie oceanów. Rozwój nauk morskich i technologii.	<i>Ocean's Action Plan (2005), Technology Roadmap Special Report: Thinking beyond our shorelines (2005)</i>
Chiny	Podnoszenie świadomości ludności o znaczeniu oceanu. Zabezpieczenia praw Chin do przestrzeni morskiej. Ochrona ekosystemów oceanicznych. Wykorzystanie naturalnych zasobów oceanu. Zintegrowane zarządzanie obszarami morskimi.	<i>11th 5-Year Plan (2006-2010) Report on Marine and Ocean Industries Development in China (2006)</i>
Korea	Tworzenie żywych i produktywnych obszarów morskich. Promocja globalnego biznesu i infrastruktury do badań morza. Ochrona środowiska morskiego. Ustanowienie w Korei centrum żeglownego Północno-Wschodniej Azji. Zrównoważony rozwój i budowa infrastruktury przemysłu rybnego. Zabezpieczenie stabilnych dostaw produktów rybnych. Rozwój badań oceanicznych i wydobywanie zasobów morza. Kształcenie kadr morskich.	<i>Ministry of Maritime Affairs and Fisheries, Master Plan of Marine and Ocean Policy, 2004. Policy Direction of Marine and Ocean Technology, Development and Investment, www.mltm.go.kr, April, 17, 2009.</i>

Source: ^(1,2)

6. INTERESY MORSKIE POLSKI JAKO CZŁONKA UNII EUROPEJSKIEJ

■ Integracja europejska i związki partnerskie Polski

Polska stoi wobec ważnych wyzwań postępującej szybko globalizacji, a także aktualnej i przyszłej polityki morskiej Komisji Europejskiej. Zagraniczne interesy morskie Polski muszą być zatem rozpatrywane w płaszczyźnie nie tylko subregionalnej (Europa Centralna) czy unijnej, ale także w kontekście oceanicznym. Podobnie jak w okresie przystępowania do NATO i Unii Europejskiej, wyjście Polski na oceany na zasadach „błękitnego” gospodarowania wymagać będzie wzmożonej współpracy między polskim sektorem prywatnym i rządem, a obecnie także z Komisją Europejską. Dodatkowym wyzwaniem są zobowiązania wynikające z przynależności Polski do NATO, związki morskie łączące nasz kraj z państwami członkowskimi Europy

oraz transatlantyckie partnerstwo ze Stanami Zjednoczonymi, szczególnie w walce z zagrożeniami wywołanymi przez międzynarodowy terroryzm i wojujący radykalizm.

■ Międzynarodowa polityka morska Unii Europejskiej

Rozwój gospodarczy większości państw uprzemysłowionych, w tym krajów Unii Europejskiej, ma swoje odzwierciedlenie we wzroście popytu rynkowego i konsumpcji, które napędzają morskie inwestycje zagraniczne, szczególnie w zapewnianiu dostępu do źródeł energii i białka pochodzenia morskiego.

Unia Europejska broni i reprezentuje zagraniczne interesy morskie takich państw, jak Francja, Hiszpania, Portugalia czy Włochy. Pomoc dla krajów przybrzeżnych Afryki, Ameryki Łacińskiej czy państw wyspiarskich na Pacyfiku i Oceanie Indyjskim jest połączona

z subsydiami dla przedsiębiorstw europejskich dążących do uzyskiwania dostępu do zasobów morskich krajów rozwijających się. Także oceaniczne badania naukowe, zwłaszcza oceny zasobów żywych i mineralnych, są często koordynowane przez rządy lub wspomagane przez umowy międzynarodowe, w których partnerami Unii są kraje zamorskie, dysponujące zasobami naturalnymi o dużym popycie na rynkach europejskich.

Polityka morska Unii Europejskiej została sformułowana w 2006 roku i poddana do dyskusji przez państwa członkowskie. Jest to ambitny plan o multidyscyplinarnym ukierunkowaniu, gdzie sporo miejsca poświęcono stosunkom międzynarodowym⁽¹³⁾. Pomoc dla krajów przybrzeżnych Afryki, Ameryki Łacińskiej czy państw wyspiarskich na Pacyfiku i Oceanie Indyjskim połączona jest z subsydiami dla przedsiębiorstw europejskich w ich dążeniu do uzyskiwania dostępu do zasobów morskich krajów rozwijających się⁽¹⁴⁾.

Oceaniczne badania naukowe, zwłaszcza oceny zasobów żywych i mineralnych, są często koordynowane przez rządy lub wspomagane przez umowy międzynarodowe, w których partnerami Unii są kraje zamorskie, dysponujące zasobami naturalnymi o dużym popycie na rynkach europejskich.

■ Dostęp do zasobów strategicznych a bezpieczeństwo narodowe

Dostęp do wielu zasobów o znaczeniu strategicznym, a zwłaszcza zasobów energetycznych, w tym morskich, może warunkować bezpieczeństwo narodowe Polski. Zależy ono nie tylko od czynników wewnętrznych, ale i zewnętrznych, między którymi granice zacierane są pod wpływem globalizacji i współzależności gospodarek narodowych poszczególnych państw. Ich zasięg nie jest ograniczony barierami geograficznymi czy systemami politycznymi i gospodarczymi. W takim układzie powiązań powstające możliwości, a także ryzyka, mają charakter globalny⁽¹⁵⁾.

Dla Polski najważniejszym dziś celem gospodarczej polityki zagranicznej jest zapewnienie dostępu do zasobów energetycznych zlokalizowanych w strefach ekonomicznych innych państw i regionów. Rosnące zapotrzebowanie na ropę i gaz w Europie i w Polsce, coraz częściej pochodzenia morskiego, sprawia, że zasoby te używane są do wywierania nacisku politycznego i coraz częściej zastępują siłę militarną w realizacji celów polityki państw dysponujących zasobami energii. Napięcia wywołane czasowymi ograniczeniami w dostawach gazu do niektórych krajów wskazują na słabość rynku energetycznego i negatywny wpływ polityki na gospodarkę.

Istnieje konieczność włączenia Polski do akcji promocyjnej Unii w umożliwianiu dostępu naszego kraju do zasobów naturalnych oceanów.

Zintegrowanie ekonomiki światowej, oprócz niezaprzeczalnych korzyści, niesie ze sobą ryzyko wystąpienia kryzysów ekonomicznych i destabilizacji rynków finansowych. Zmiany klimatyczne mają konsekwencje o charakterze społecznym i politycznym, a walka o dos-

tęp do zasobów naturalnych staje się coraz częściej przyczyną konfliktów⁽¹⁶⁾.

Intensyfikacja debaty na temat ochrony środowiska naturalnego i przyszłości zasobów energetycznych Oceanu Arktycznego są wyraźnym dowodem rosnącego napięcia między krajami przylegającymi do tego obszaru wodnego a państwami trzecimi zainteresowanymi importem energii wydobytej z dna i obszarów przybrzeżnych Arktyki⁽¹⁷⁾.

8 WYKORZYSTANIE DZIEDZICTWA MORSKIEGO POLSKI

Pomimo wieloletnich tradycji, istniejącego dotychczas potencjału ludzkiego i infrastruktury, a także pokaźnego doświadczenia morskiego Polski, zdobytego w ostatnich dziesięcioleciach, nasz kraj nie bierze pełnego udziału w integracji ekonomicznej na oceanie światowym. Z uwagi na konkurencję rynkową kontynuacja przez Polskę tej tendencji grozi zaprzepaszczeniem otwierających się możliwości, jakie stwarza globalizacja, w tym niepełnym wykorzystaniem polskiej kadry specjalistów i managerów morskich wykształconych przez polskie uczelnie i z doświadczeniem zdobywanym w ciągu ubiegłego wieku. W rybołówstwie dalekomorskim, przemyśle stoczniowym i transporcie morskim Polska zajmowała i ma szansę zająć miejsce w grupie czołowych krajów morskich świata. Potencjał polskich stocznii jest pokaźny i przewyższa zdolności wielu krajów świata. Mogłyby one przejść do produkcji morskich platform wiertniczych, statków pomocniczych do obsługi wydobywania ropy i gazu, a także podwodnych instalacji produkujących energię z morza.

Grozi nam jednak rosnąca konkurencja i przemawianie inicjatywy przez takie dynamicznie rozwijające się kraje morskie na świecie, jak Korea Południowa, Chiny, Norwegia czy Indie. Przyjęcie przez rząd Polski nowej polityki morskiej i zasad „błękitnej” gospodarki mogą warunkować realizację naszych potrzeb i aspiracji oceanicznych.

Wnioski i rekomendacje

W ciągu ubiegłych dziesięcioleci Polska podejmowała wiele inicjatyw, aby stać się państwem morskim. Kształcenie kadr jest jednym z najważniejszych osiągnięć naszego kraju w dążeniu do zajęcia należnego mu miejsca wśród czołowych państw morskich. Integracja ekonomiki światowej i nowe technologie, członkostwo Polski w Unii Europejskiej i NATO oraz rosnące zapotrzebowanie na zasoby naturalne, w tym energię z morza, otwierają przed Polską nowe możliwości i wyzwania. Konieczna jest ścisła współpraca z krajami Unii Europejskiej i przyjęcie nowych zasad działania, promowanych przez przodujące kraje morskie świata i opartych na „błękitnej” gospodarce. Te nowe kierunki działalności wiążą się ze stosowaniem innowacji w wykorzystaniu zasobów środowiska morskiego na potrzeby biotechniki, produkcji energii i bogactw mineralnych, a także uzyskiwaniu nowych źródeł białka. „Błę-

kitna” ekonomika przenosi doświadczenia Polski z lądu (rozwój „zielony”) na morze. Jesteśmy świadkami tworzącego się szybko przemysłu oceanicznego na świecie, a nasza wiedza o ekosystemach i zmianach środowiska morskiego stale się pogłębia. Takie kraje, jak Korea, Chiny, Japonia, Stany Zjednoczone czy Norwegia rozwijają morski potencjał przemysłowy, aby zapewnić sobie stałe dostawy surowców energetycznych, mineralnych, rybnych, zwiększać efektywność swego potencjału żeglugowego i naukowo-badawczego. Dostęp do tych zasobów i możliwości ich wykorzystania mogą warunkować bezpieczeństwo narodowe. Polska ma wszelkie szanse, aby dołączyć do czołowych państw morskich świata i wykorzystać kadry

specjalistów, doświadczenie i własny potencjał morski. Konieczne jest zwiększenie udziału Polski w działalności promocyjnej Unii Europejskiej na rzecz państw-członków tej organizacji zainteresowanych pozyskiwaniem dostępu do strategicznie ważnych zasobów energetycznych i mineralnych, a także do żywych zasobów morza na oceanach świata i strefach przybrzeżnych krajów rozwijających się. Musimy także zwrócić większą uwagę na potencjał zasobowy Oceanu Arktycznego. Polska stoi dziś przed ważną decyzją nakierowania swojej gospodarki morskiej na szerokie wody oceanu światowego i korzystania z jego możliwości i bogatych rezerw zasobowych. ■

Bibliografia

¹ Third International Symposium on “Core Agenda for International Expo 2012 Yeosu”, Island. International Expo in 2012 – “The Living Ocean and Coast: Diversity of Resources and Sustainable Activities.” November 19, 2009, Jeju. Korean Ministry of Land, Transport and Maritime Affairs, Presidential Committee on Green Growth, the Organizing Committee for EXPO 2012 Yeosu, Korea, Jeju Special Self-Governing Province, and Jeju National University.

² Joroff, M., (2009), The Blue Economy: Sustainable industrialization of the oceans. Proceedings, International Symposium on Blue Economy Initiative for Green Growth, May 7, Massachusetts Institute of Technology and Korean Maritime Institute, Seoul, Korea, pp.173–181.

³ Shreeve, J., (2004), Craig Venter’s Epic Voyage to Redefine the Origin of the Species. August.

www.wired.com/wired/archive/12.08/venter.html

⁴ Pimentel, D. (1997), US could feed 800 million people with grain that livestock eat, College of Agriculture and Life Sciences, Cornell University, Cornell News Service, Press Release, August, 7.

www.news.cornell.edu/releases/aug97/livestock.hrs.html
Brown, L.R., (2000), Fish Farming May Soon Overtake Cattle Ranching As a Food Source, Plan B Updates, Earth Policy Institute, Washington, D.C. October 03
www.earthpolicy.org/Alerts/Alert9.htm

⁶ Corbett, J. J. and Winebrake, J., (2008), The Impacts of Globalization on International Maritime Transport Activity: Past Trends and Future Perspectives, OECD/ITF Global Forum on Transport and Environment, November 10-12, Guadalajara, Mexico.

⁷ The State of African Cities 2008, A framework for addressing urban challenges in Africa, UN Habitat Program, United Nations Human Settlements Programme, 2008, Nairobi, Kenya.

⁸ The Contribution of the North American Cruise Industry to the U.S. Economy in 2008. Prepared for: Cruise Lines International Association by Business Research & Economic Advisors, June 2009.

⁹ The Ocean’s Role in Global Change: Progress of Major Research Programs (1994). Ocean Studies Board Commission on Geosciences, Environment and Resources, National Research Council. National Academy Press. Washington, D.C.

¹⁰ Istnieje wiele przykładów działań, które mają ujemny skutek dla środowiska naturalnego (np. zanieczyszczenie środowiska morskiego, chemiczne zagrożenia spowodowane przez hodowlę ryb). Inne skutki są bardziej ukryte, stąd wywołują one mniejszą reakcję społeczeństwa, jak w przypadku spływu nawozów sztucznych z pól upraw kukurydzy, niezbędnej do produkcji etanolu. Zanieczyszczenia te powstają tysiące kilometrów od morza, ale w ostatecznym rachunku docierają one do delt rzek, powodując masowe zniszczenia flory i fauny morskiej.

¹¹ Joroff - Ibidem.

¹² Jung, B. (2009), Blue Economy as a new Growth Strategy in Korea, Proceedings, International Symposium on Blue Economy Initiative for Green Growth, May 7, Korean Maritime Institute, Seoul, Korea, pp. 103-121.

¹³ W kierunku przyszłej unijnej polityki morskiej: europejska wizja oceanów i mórz. Zielona Księga, (2006) 275 wersja ostateczna przedstawiona przez Komisję. Komisja Wspólnot Europejskich, Bruksela, 6 lipca. 2006.

¹⁴ Kaczynski V. M., Fluharty, D.L., (2002) “European policies in West Africa: Who benefits from fisheries agreements?” Marine Policy Journal, No. 26 (2002), pp. 75-93.

¹⁵ Kaczynski, V.M., (2002) US Ocean Policy Toward Russia, Jackson School of International Studies - REECAS News Letter, University of Washington, Seattle, Spring.

¹⁶ Strategia Obronności Rzeczypospolitej Polskiej: Strategia sektorowa do Strategii Bezpieczeństwa Rzeczypospolitej Polskiej, Ministerstwo Obrony Narodowej, Warszawa, 2009.

¹⁷ Kaczynski, V., Brosnan I., Leshine, T., (2009), The Future of the Arctic: Major issues and national policies of the five coastal Arctic nations regarding the development and protection of the Arctic. Study for the Korean Maritime Institute, School of Marine Affairs, University of Washington, Seattle, November.



