

Rozmowa z prof. dr. hab. inż. **Januszem Zarębskim**, rektorem Uniwersytetu Morskiego w Gdyni

Dziś jesteśmy jeszcze silniejsi

Mamy jeden z najnowocześniejszych na świecie symulatorów z czterema wielofunkcyjnymi mostkami nawigacyjnymi, mamy symulatory manewrowania, siłowni okrętowych, zbudowaliśmy od podstaw kilkanaście laboratoriów z obszarów elektroniki, elektrotechniki i telekomunikacji. To pozwala na dobre przygotowanie zawodowe studentów do pracy na statkach.

Zacznijmy od nazwy: co dzisiajaczy „morski” w nazwie uczelni, która ma cztery wydziały i uprawnienia do nadawania stopni naukowych w różnych, nie tylko morskich, dyscyplinach?

Wszystkie nasze wydziały – mechaniczny, elektryczny, nawigacyjny, przedsiębiorczości i towaroznawstwa – kształcą kadry zarówno dla gospodarki morskiej, jak i lądowej, której obszar zainteresowania jest bardzo szeroki: od turystyki na morzu, poprzez off-shore, elektronikę, mechanikę, aż do platform wydobywczych na morzu. Dyscypliny, w których UMG ma uprawnienia do nadawania stopni naukowych, pozwalają wszystkim naszym pracownikom sięgać po wyższe stopnie naukowe, jednakże duża część rozpraw naukowych odnosi się do zagadnień morskich. Przymiotnik „morski” nie tylko wskazuje na charakter uniwersytetu, ale jest elementem spajającym wszystkie wydziały. Warto również dodać, że dyplom uczelni morskiej zwiększa szansę naszych absolwentów na otrzymanie pracy w sektorze morskim.

Ilu studentów studiuje specjalności morskie i ilu absolwentów pracuje w zawodach morskich?

Studiuje u nas ponad cztery tysiące studentów, z tego 1236 kobiet i 66 cudzoziemców. Specjalności morskie wybrało 1459 studentów, w tym 171 kobiet i 36 cudzoziemców. Badania prowadzone przez Biuro Karier pokazują, że 80 proc. absolwentów kierunków morskich znajduje pracę na morzu lub w gospodarce morskiej.

Dlaczego chcieli państwo być uniwersytetem? Co dziś oznacza fakt, że uczelnia morska nosi takie miano?

Jesteśmy dzisiaj jedyną w Polsce morską uczelnią oferującą techniczne wykształcenie o randze uniwersytetu przymiotnikowego – Uniwersytetu Morskiego. Gdy staraliśmy się o zmianę nazwy, należało spełnić kryteria ustawy Prawo o szkolnictwie wyższym. A ta wymagała, aby uczelnia ubiegająca się o status uniwersytetu miała co najmniej sześć uprawnień do nadawania stopnia naukowego doktora, w tym co najmniej cztery w zakresie dyscyplin związanych z profilem uczelni. Myśmy te warunki spełnili.

Nasz uniwersytet w istotny sposób wzbogaca wiedzę związaną z eksploatacją systemów technicznych w gospodarce morskiej. Jako znana i ceniona na świecie uczelnia morska zabiera głos doradcy i opiniotwórcy w sprawach gospodarki morskiej oraz bezpieczeństwa transportu morskiego. Nazwa „uniwersytet” szczególnie przydaje się naszym studentom podczas poszukiwania pracy. Większość absolwentów jest zatrudniana przez zagranicznych armatorów i przedsiębiorców, dla których bardzo liczy się dyplom uniwersytecki. Jeszcze jako Akademia Morska naszą nazwę tłumaczyliśmy na język angielski jako „university”, ponieważ w świadomości armatorów zagranicznych „akademia” jest szkołą techniczną, ma niższą pozycję

niż uniwersytet, i nasi absolwenci musieli tłumaczyć, że posiadają odpowiednie – wyższe wykształcenie. Nazwa „uniwersytet” odróżnia nas również od uczelni wojskowych, które są akademiami. Oznacza też, że osiągnęliśmy wyższy stopień w rozwoju uczelni, bo przecież politechniki również kiedyś były wyższymi szkołami. A poza tym Gdynia jako dwustutysięczne miasto zasługiwała na swój uniwersytet.

Rozumiem, że uczelnia jest właścicielem statku badawczego, ale po co w dzisiejszych czasach żaglowiec?

Mamy trzy statki: szkoleniowy żaglowiec „Dar Młodzieży”, badawczo-szkoleniowy „Horyzont II” i statek badawczy Instytutu Morskiego UMG „Imor”. Na pierwszych dwóch – „Darze Młodzieży” i „Horyzoncie” – nasi studenci odbywają obowiązkowe praktyki morskie. „Dar Młodzieży” jest znanym na całym świecie ambasadorem Polski. Nie osiągnęlibyśmy tak wiele jako uczelnia morska, gdybyśmy w swojej historii nie mieli żaglowców. Od początku istnienia naszej Alma Mater – jeszcze w Tczewie – celem władz szkoły było posiadanie własnego żaglowca, na którym można szkolić młodzież. Szkolenia na żaglowcach od lat mają swoją wagę i wartość w środowisku morskim. Pływanie na tego typu jednostce pozwala naprawdę zrozumieć morze. Inne kraje też chwalą się posiadaniem własnego żaglowca. Na przykład Algieria, dla której na wzór „Daru Młodzieży” został zbudowany w Stoczni Remontowej piękny statek „El Mellah”. Szkoliliśmy w Gdyni załogi algierskiego statku.

Szkolenie młodzieży na żaglowcu jest bardzo cenione przez armatorów. To na żaglowcu przyszyły marynarz poznaje życie na statku, zdobywa pierwsze szlify morskie. Zdobywa też pierwsze doświadczenia pracy w grupie, podczas pracy przy stawianiu żagli uczy się współodpowiedzialności. Na małych, nowoczesnych jednostkach morskich takiego doświadczenia nie mogliby zdobyć. A przecież praca na morzu to współpraca. Nasz żaglowiec bierze też udział w cyklicznych międzynarodowych regatach The Tall Ships’ Races (międzynarodowy zlot dużych żaglowców połączony z regatami oraz imprezami okolicznościowymi, organizowany przez Sail Training Association, który propaguje ideę wychowania młodzieży na pokładach takich statków – red.). Statki „Lwów”, „Dar Pomorza” i „Dar Młodzieży” zapisały jedno z piękniejszych kart w historii naszej uczelni, macierzystego portu w Gdyni, a także Polski. We współpracy z partnerską uczelnią w Kaliningradzie od lat organizujemy regaty o Puchar Rektorów. „Dar Młodzieży” ściga się po wodach Bałtyku z rosyjskim „Kruzenszternem”. Dla studentów odbywających w tym czasie praktyki jest to niepowtarzalne doświadczenie.

„Dar Młodzieży” przez rok płynął w Rejsie Niepodległości ze studentami na pokładzie. Czy zyskali coś państwo dzięki temu?

Rejs Niepodległości „Darem Młodzieży” rozpoczął się 20 maja 2018 roku, a zakończył 28 marca 2019. Dla nas był to wielki wysiłek orga-



Prof. dr hab. inż. **Janusz Zarębski** jest od 2016 r. rektorem Uniwersytetu Morskiego w Gdyni. Wcześniej pełnił m.in. funkcję dziekana Wydziału Elektrycznego AMG. Jest przewodniczącym Komitetu Naukowego Krajowej Konferencji Elektroniki, członkiem Komitetu Elektroniki i Telekomunikacji PAN oraz komitetów naukowych wielu czasopism i konferencji naukowych. Kierował realizacją 6 projektów badawczych KBN, MNiSzW oraz NCN, a także projektami realizowanymi na zlecenie podmiotów gospodarczych. Jego zainteresowania naukowe dotyczą modelowania, analizy i pomiarów właściwości przyrządów półprzewodnikowych i układów elektronicznych ze szczególnym uwzględnieniem zjawisk termicznych. Opublikował 500 prac naukowych, w tym ponad 90 pozycji indeksowanych w bazie Web of Science, kilka monografii naukowych i podręczników akademickich; jest autorem 13 patentów. Jako rektor prof. Zarębski przeprowadził procedurę zmiany nazwy Akademii Morskiej w Gdyni na Uniwersytet Morski, doprowadził do przyłączenia Instytutu Morskiego w Gdańsku do UMG oraz zorganizował Rejs Niepodległości „Darem Młodzieży” dookoła świata.

nizacyjny, finansowy i logistyczny. Uniwersytet Morski był odpowiedzialny za techniczne przygotowanie statku do rejsu, zaopatrzenie i szkolenia. Ta wyprawa dookoła świata była nie tylko sposobem na uczczenie setnej rocznicy niepodległości Polski, ale też fantastyczną promocją uczelni, Gdyni i Polski. Nawiązaliśmy współpracę z uczelniami morskimi w Panamie, Kartagenie i Dżakarcie.

„Dar Młodzieży” wszędzie był witany bardzo uroczyscie. Kumulacja nastąpiła w Panamie, gdzie gościliśmy prezydenta Panamy, panią prezydentową Agatę Kornhauser-Dudę, a delegację Uniwersytetu Morskiego przyjął na prywatnej audyencji papież Franciszek. Odwiedzili nas również prymas Polski Wojciech Polak, nuncjusz apostolski w Panamie Mirosław Adamczyk. W całym rejsie gościliśmy na pokładzie gubernatorów, przedstawicieli miast, które odwiedzaliśmy, wszędzie współgospodarzami wizyty były polskie ambasady. Szczególnie wzruszające były spotkania z Polonią, dla której przywieźliśmy „kawałek” Polski.

Czy na UMG jest klub żeglarski? Czy studenci lubią żeglować?

Od lat funkcjonuje u nas ośrodek żeglarski, który jest także centrum szkoleniowo-treningowym, gdzie można zdobywać uprawnienia motorowodne i żeglarskie. Dodatkowo, w Studium Wychowania Fizycznego, istnieje sportowa sekcja żeglarska. Jej członkowie, studenci i pracownicy, co roku uczestniczą w regatach akademickich i ogólnopolskich, startując między innymi w klasie omega sport.

Czy wszyscy studenci UMG przechodzą szkolenia na „Darze Młodzieży”?

Tak, wszyscy studenci kierunków morskich przechodzą morskie szkolenia na „Darze Młodzieży” i „Horyzoncie II”. Praktyki morskie dotyczą specjalności morskich prowadzonych według konwencji STCW (Standards of Training, Certification and Watchkeeping), zaś

studenci kierunków innych niż morskie odbywają praktyki w przedsiębiorstwach związanych z gospodarką morską, a nie na statkach. Na „Darze Młodzieży” odbywają się podstawowe praktyki dla wszystkich specjalności, a bardziej zaawansowane dla studentów Wydziału Nawigacyjnego – na „Horyzoncie”.

Jaki charakter ma zatrudnienie załogi na statkach? W jaki sposób jest finansowane utrzymanie flagowego żaglowca UMG i innych statków?

Marynarze są zatrudniani na podstawie umowy o pracę. Uczelnia ma stałą, podstawową załogę, która w czasie rejsowych praktyk wzmocniana jest marynarzami zatrudnianymi na okres kilku tygodni lub miesięcy. Utrzymanie statku nie jest tanie. Musimy spełnić wymagania konwencji SOLAS (Safety of Life at Sea), załoga musi mieć odpowiednie kwalifikacje, a statek obowiązkowe przeglądy i remonty. Kosztowna jest również eksploatacja. Jak to często bywa, sama dotacja i subwencja nie wystarczą na utrzymanie statku, który mimo że jest żaglowcem, często porusza się na silnikach, regularnie musi przechodzić przeglądy i remonty, które kosztują miliony złotych. Statki utrzymujemy głównie z działalności komercyjnej. „Horyzont” od lat wynajmujemy naukowcom z PAN na wyprawy na Spitsbergen. Na „Darze Młodzieży” swoje praktyki odbywają studenci innych uczelni, uczniowie morskich szkół średnich i po prostu żeglarze nie tylko z Polski, ale również z Europy, na przykład studenci z Belgii.

Na czym polega mundurowy charakter Uniwersytetu Morskiego i w czym przejawia się w życiu uczelni?

Od początku historii uczelni – od 1920 roku – jesteśmy związani z mundurem marynarki handlowej. Mundur nie jest dla nas zwyczajnym uniformem. To wyraz przywiązania i szacunku do środo-

wiska, które reprezentujemy. Obowiązek noszenia mundurów dotyczy studentów kierunków morskich na wszystkich wydziałach oraz pracowników funkcyjnych i nauczycieli akademickich. Nosimy mundur podczas uroczystości szkolnych i państwowych, przestrzegamy ceremoniału morskiego. Od stycznia 2019 roku powołałem Kompanię Reprezentacyjną UMG złożoną ze studentów, która reprezentuje uczelnię podczas uroczystości. Noszenie munduru jest przywilejem. Student jest widoczny, musi się inaczej zachować, to element wychowania.

UMG jest jedną z uczelni, która nie podlega bezpośrednio Ministerstwu Nauki i Szkolnictwa Wyższego, lecz Ministerstwu Gospodarki Morskiej. Jaki to ma wpływ na jej działalność i możliwości?

Niepowtarzalną zaletą uczelni resortowych jest bardziej bezpośredni kontakt z ministerstwem. Mamy znakomite relacje. Nikt w MGMIŻS nie ma wątpliwości, że statki szkolne są nam potrzebne, że bez nich nie moglibyśmy szkolić naszych studentów na wysokim poziomie. Nadzór ministerstwa resortowego ma znaczny wpływ na identyfikację specyfiki funkcjonowania uczelni morskiej, lepsze zrozumienie potrzeb instytucji, która realizuje swoje zadania dla podmiotów związanych z gospodarką morską. Dzięki temu, że MGMIŻS nadzoruje tylko dwie uczelnie, łatwiej było stworzyć algorytm podziału subwencji, który zaspokaja nasze potrzeby. Uczelnie morskie na całym świecie muszą kształcić na podstawie wymogów STCW obowiązujących kraje zrzeszone w Międzynarodowej Organizacji Morskiej (IMO), do której należy również Polska. Administratorem tej konwencji jest MGMIŻS, które jest odpowiedzialne za spełnienie jej wymogów przez podległe mu ośrodki.

Czy potwierdzi pan, że uczelnie resortowe, w tym morskie, mają znacznie lepsze finansowanie niż te podległe MNiSW?

Nie jesteśmy uprzywilejowani z powodu podziału środków. W przeliczeniu na studenta resortowe szkoły wyższe często otrzymują dużo mniejsze środki niż uczelnie podlegające MNiSW. Każdej polskiej uczelni brakuje pieniędzy. Z dwóch istotnych powodów uczelnie techniczne szczególnie ich potrzebują. Po pierwsze, musimy utrzymać infrastrukturę na najwyższym światowym poziomie – rozwój technologiczny jest bardzo szybki, a nasi studenci konkurują na rynku globalnym. Po drugie, z powodu wciąż niskich zarobków początkującego pracownika nauki w stosunku do zarobków rynkowych, absolwent kierunków morskich zarabia na początku swojej drogi 1,5 – 2 tys. euro, bez podatków i ZUS, a bardzo szybko, nawet w ciągu roku dochodzi do wynagrodzenia na poziomie 5-7 tys. euro. Trudno zatem taką osobę przekonać do pozostania na uczelni w roli asystenta.

Jakiej infrastruktury potrzebuje UMG, żeby realizować swoją misję? Co ma, a czego brakuje uczelni w tej chwili?

W zakresie kształcenia, szkolenia i badań naukowych potrzebujemy utrzymania i stalego rozwijania nowoczesnego zaplecza laboratoryjnego, m.in. różnorodnych symulatorów. Obecny szybki rozwój technologii sprawia, że każde najnowocześniejsze laboratorium za chwilę zastąpione będzie jeszcze nowszym, stąd potrzeba ciągłego utrzymania infrastruktury o wysokim standardzie i rozwiązań aktualnych w stosunku do stosowanych w gospodarce. A to generuje duże koszty. Mamy jeden z najnowocześniejszych na świecie symulatorów z czterema wielofunkcyjnymi mostkami nawigacyjnymi, mamy symulatory manewrowania, siłowni okrętowych, zbudowaliśmy od podstaw kilkanaście laboratoriów z obszarów elektroniki, elektrotechniki i telekomunikacji: laboratorium techniki cyfrowej, techniki mikroprocesorowej, laboratorium optoelektroniki, fotowoltaiki i techniki światłowodowej, elektrowni okrętowej. To pozwala na dobre przygotowanie zawodowe studentów do pracy na statkach.

Aktualnie sporo inwestujemy w infrastrukturę. Nasze budynki są już wiekowe i wymagają gruntownych remontów, w tym dostosowania głównie do wymogów przeciwpożarowych. W najbliższym czasie rozpoczynamy remont zaplecza socjalno-sportowego dla studentów. Powstanie nowoczesny akademik i hala sportowa. Marzenie na przyszłość to budowa nowego żaglowca, gdyż „Dar Młodzieży” wymaga już gruntownego remontu. Dlaczego nie skorzystać z okazji i nie podjąć wyzwania, jakim jest pozyskanie nowoczesnego żaglowca?

Czy w sferze naukowej przymiotnik „morski” również dobrze pokazuje waszą działalność?

W 2018 roku nasza uczelnia była na 42 miejscu na liście szanghajskiej wśród jednostek naukowych zajmujących się badaniami o morzu. Dziś jesteśmy jeszcze silniejszym ośrodkiem morskim, gdyż pod koniec 2019 roku do Uniwersytetu Morskiego przyłączyliśmy Instytut Morski w Gdańsku. To pokazuje, w jakim kierunku zmierzamy, by realizować badania odpowiadające na potrzeby gospodarki morskiej.

Warto podkreślić, że „morski” to bardzo szerokie pojęcie i trudno określić granicę, za którą pewne działania mają już charakter wyłącznie „ładowy”. Pracownicy UMG prowadzą bardzo różnorodne prace, zarówno badania podstawowe, jak i stosowane, ale także wdrożeniowe. Główne zagadnienia zdecydowanie łączą się z morskością, czego przykładem są: rozwój koncepcji e-nawigacji, badanie stateczności statków, bezałogowe jednostki hydrograficzne, bezpieczeństwo żeglugi, badania urządzeń i elementów konstrukcji okrętowych, modelowanie elementów układów elektronicznych na statkach, optymalizacja okrętowych procesów sterowania automatycznego, a także cały wachlarz zagadnień związanych z logistyką czy jakością życia w aglomeracjach nadmorskich. Od lat blisko współpracujemy z portami, instytucjami morskimi, przygotowujemy ekspertyzy i opracowania naukowe na potrzeby gospodarki morskiej. Wiele badań wykonujemy w międzynarodowych konsorcjach naukowych i naukowo-przemysłowych.

Wspomniał pan o włączeniu Instytutu Morskiego do Uniwersytetu Morskiego w Gdyni. Po co to państwo zrobili?

Włączenie Instytutu Morskiego w Gdańsku w struktury uniwersytetu było kluczowym wydarzeniem mojej kadencji rektorskiej. Ten proces trwał ponad rok. Sytuacja instytutu przed połączeniem nie była wymarzona ani dla samej jednostki, ani dla jej pracowników. Był on zadłużony na ponad 2 mln zł, część pracowników przesuwano na przymusowe urlopy bezpłatne, zapowiadano zwolnienia. Ostatecznie, na mocy rozporządzenia Ministra Nauki i Szkolnictwa Wyższego z 27 sierpnia 2019 roku, Instytut Morski w Gdańsku od 1 października stał się jednostką organizacyjną Uniwersytetu Morskiego w Gdyni.

Od samego początku tego procesu przekonywałem, że osiągniemy efekt synergii i zarówno Instytut Morski jak i Uniwersytet Morski odniosą korzyści. I rzeczywiście tak się stało. Instytut Morski korzysta z naszych zasobów lokalowych i kadrowych, mamy wspólną księgowość i dział kadr. Pracownicy instytutu otrzymali dodatek stażowy i trzynastą pensję, a wcześniej nie mogli korzystać z tych przywilejów. Trzydziestu pracowników tej placówki rozpoczęło pracę w charakterze nauczycieli akademickich, co dało im stabilność zatrudnienia i możliwość skorzystania z 50-procentowego kosztu uzyskania przychodu oraz dłuższego urlopu wypoczynkowego.

Dzięki tej konsolidacji umocniiliśmy się jako najważniejszy ośrodek edukacji morskiej w Polsce, a myślę, że również w Europie. Poszerzamy ofertę badawczą w takich obszarach jak ekologia wód czy oceanografia operacyjna, ale też zdecydowanie zwiększyła się liczba realizowanych przez naszych pracowników projektów naukowych – całkiem nowych i kontynuowanych prac Instytutu Morskiego. To 40 projektów o wartości ponad 100 mln zł. Jest to dla mnie tym bardziej istotne, że zwiększa szansę uniwersytetu na uzyskanie pozy-

tywnej oceny w czekającej nas w 2022 roku ewaluacji. Jako silny ośrodek badawczo-naukowy mamy szansę na umocnienie pozycji w prowadzeniu projektów badawczych dla biznesu oraz wzmocnienie pozycji najważniejszego ośrodka edukacji morskiej w Polsce i w Europie. Razem mamy dostęp do większych środków finansowych, razem możemy zdobyć wyższe kategorie naukowe w ewaluacji za lata 2017-2020.

W takim razie przejdźmy do głównej misji uczelni – kształcenia. Jak się ma dziś typowo morskie kształcenie do całości działalności dydaktycznej UMG?

Kształcimy na potrzeby szeroko rozumianej gospodarki morskiej: przyszłych oficerów floty handlowej oraz kadry inżynierskie i menedżerskie dla gospodarki morskiej i lądowej na poziomie inżynierskim i magisterskim, czyli również logistyków, specjalistów w zakresie towaroznawstwa czy hotelarzy. Od dwóch lat mamy kierunek informatyczny, przed rokiem otworzyliśmy wraz z dwiema innymi uczelniami kierunek technologie kosmiczne i satelitarne. Prowadzimy również kształcenie uzupełniające dla oficerów i specjalistów gospodarki morskiej oraz różnego rodzaju kursy kwalifikacyjne i specjalistyczne. Nasza oferta edukacyjna nie tylko odpowiada na aktualne zapotrzebowanie rynku pracy. Jej atutem jest to, że obejmuje zarówno specjalności morskie, jak i lądowe. Programy nauczania są zaktualizowane, często autorskie, realizowane są w dobrze wyposażonych laboratoriach, a do tego wzbogacone o praktyki na naszych statkach.

W ubiegłym roku utworzyliśmy Szkołę Doktorską, która zgodnie z ustawą Prawo o szkolnictwie wyższym i nauce z 2018 roku sukcesywnie zastąpi funkcjonujące równolegle studia doktoranckie.

Żeby absolwenci kierunków typowo morskich, choćby nawigacji, mogli uzyskać uprawnienia do pracy, zwykle o międzynarodowym charakterze, potrzebują międzynarodowo uznanych kompetencji. Jak to się robi?

Uniwersytet Morski w Gdyni spełnia wszystkie wymogi konwencji STCW wydanej przez IMO oraz posiada kompetencje do wydawania dyplomów, które uprawniają studentów kierunków morskich do ubiegania się o dyplomy morskie w polskiej administracji morskiej. Kształcenie kadr zgodnie z Konwencją STCW, realizowane na trzech naszych wydziałach, umożliwia studentom uzyskanie uznawanych na całym świecie dyplomów morskich w zakresie oficera wachtowego, oficera mechanika, oficera elektroautomatyka okrętowego i radioelektronika okrętowego. Chciałbym podkreślić, że jesteśmy jedyną uczelnią w Polsce, która kompleksowo prowadzi kształcenie w zakresie wszystkich stanowisk oficerskich we flocie handlowej. Do wszystkich tych szkoleń Uniwersytet Morski posiada aktualne certyfikaty uznania. Dodatkowo w trakcie pierwszych semestrów studiów student realizuje program kursów modelowych stopnia podstawowego z zakresu bezpieczeństwa i ochrony dające możliwość odbycia praktyk na statkach UMG i statkach handlowych, które z kolei są potrzebne do uzyskania dyplomu oficerskiego. Po odbyciu sześciu miesięcy praktyk na statkach, student UMG w ciągu ostatnich dwóch semestrów kształcenia kończy kursy wyższego stopnia z zakresu bezpieczeństwa i ochrony, potrzebne wraz z dyplomem oficerskim do objęcia funkcji oficerskich na statkach. W trakcie studiów I stopnia może także uzupełnić swoje kwalifikacje o kursy specjalistyczne realizowane na symulatorach, takich jak ECDIS ARPA, symulator siłowni okrętowych, symulator wysokich napięć, a także przeszkolenia na statki specjalistyczne, np. zbiornikowce (wszystkie typy) oraz statki z systemami DP. Po ukończeniu studiów absolwent UMG ma dyplom ukończenia uczelni, dyplom oficerski oraz wszystkie certyfikaty potrzebne do podjęcia pracy na morzu na stanowisku oficera.

Dowodem na to, że Uniwersytet Morski w Gdyni jest na arenie międzynarodowej rozpoznawalny i szanowany, jest również reko-

mendacja Międzynarodowej Organizacji Morskiej wydana dla modelowego kursu szkolenia oficerów elektroautomatyków, opracowanego przez pracowników naszej uczelni. Innym niepodważalnym dowodem uznawalności UMG na arenie międzynarodowej jest jej wybór jako eksperta w sprawie budowy Szkoły Rybołówstwa i Nauk o Morzu w Namibe w Angoli. Została ona uruchomiona w 2015 roku na podstawie opracowań przygotowanych w Akademii Morskiej w Gdyni, obejmujących koncepcję organizacji uczelni, programy studiów, podręczniki, koncepcje wyposażenia laboratoriów, instrukcje laboratoryjne oraz przygotowanie pierwszej kadry.

W trakcie pana kadencji została przeprowadzona reforma szkolnictwa wyższego. Została wdrożona Ustawa 2.0. Czy i jak zmieniło to uniwersytet?

Przed wszystkim zmieniła się filozofia funkcjonowania uczelni. W świetle nowej ustawy funkcja rektora stała się funkcją menedżerską. Precyzyjnie określiła ona kompetencje senatu i pozostałych organów uczelni, a w kompetencjach rektora pozostawiła wszystkie pozostałe sprawy. Rektor – jak prezes firmy – ponosi jednoosobowo odpowiedzialność za decyzje dotyczące gospodarowania mieniem i za decyzje personalne. W myśl Ustawy 2.0 to rektor powołuje na funkcje prorektorów, dziekanów, kierowników katedr i zakładów. Zamiast dotacji otrzymujemy subwencję, a zatem rektor decyduje o alokacji środków, na przykład od razu po wejściu w życie nowej ustawy przekierowałem znaczne środki na rozwój nauki, znacznie większe niż były przeznaczane na ten cel do tej pory. Senat zatwierdził nowy statut, powołaliśmy Radę Uczelni, uchwalone zostały nowe regulaminy, np. pracy, wynagrodzeń, organizacyjny oraz pracy na statkach morskich; uruchomiliśmy Szkołę Doktorską, zmodyfikowaliśmy strukturę organizacyjną uniwersytetu.

Nowa ustawa zachęca do tworzenia ośrodków naukowo-badawczych. Skorzystaliśmy z tej szansy, przyłączając 1 października 2019 roku do naszego uniwersytetu Instytut Morski w Gdańsku. Dzięki determinacji i ciężkiej pracy w ostatnich czterech latach Uniwersytet Morski będzie znacznie silniejszą jednostką naukowo-badawczą.

Nie tylko prawodawstwo wpływa na uczelnię. Z własnej inicjatywy też ją zmieniamy, a te zmiany widać gołym okiem. Od początku mojej kadencji zainwestowaliśmy w remonty ponad 30 mln złotych. To jednak nie koniec inwestycji. Przed nami trzy potężne wyzwania: budowa domu studenckiego, nowoczesnej hali sportowej i nowego budynku Instytutu Morskiego. W sumie na te trzy inwestycje w ciągu najbliższych lat planujemy przeznaczyć około 120 mln zł. Jestem przekonany, że mój następcą na stanowisku rektora będzie kontynuował te działania.

Wkrótce kończy pan swoją misję jako rektor UMG. W jakim stanie zostawia pan uczelnię nowemu rektorowi?

Moja kadencja zakończy się 31 sierpnia br. To były cztery lata ogromnych, fundamentalnych zmian: wdrażanie Ustawy 2.0, opracowanie nowego statutu, regulaminów i innych regulacji prawnych, rozwój uczelni poprzez włączenie Instytutu Morskiego, gruntowne remonty niezbędne do zapewnienia dalszego funkcjonowania, ale też komfortu pracy i estetyki. Oddaję uczelnię uporządkowaną, z transparentnymi zasadami funkcjonowania, w dobrej kondycji finansowej. Za trzy najważniejsze osiągnięcia tej kadencji uważam podniesienie statusu Akademii Morskiej do rangi Uniwersytetu Morskiego, integrację Instytutu Morskiego do struktur uniwersyteckich oraz Rejs Niepodległości. Z pewnością moich następców czeka dalszy systematyczny rozwój infrastruktury, asymilacja Instytutu Morskiego w strukturę Uniwersytetu Morskiego oraz wzmacnianie UMG jako lidera – w Polsce i na świecie – w kształceniu i badaniach o morzu.

Rozmawiał Piotr Kieraciński

Z Tczewa na Bałtyk i na oceany

Sto lat kształcenia morskiego w Polsce i Uniwersytetu Morskiego w Gdyni

Skoro Polska uzyskała dostęp do morza, potrzebna była szkoła kształcąca kadry marynarskie dla polskiej floty cywilnej. Z inicjatywą jej powołania wystąpił wiceadmirał Kazimierz Porębski. Już wiosną 1920 r., a zatem tuż po objęciu przez Polskę fragmentu wybrzeża Bałtyku, komandor inżynier Antoni Garnuszewski, absolwent Szkoły Morskiej i Politechniki w Odessie, otrzymał zadanie przygotowania uruchomienia szkoły kształcącej marynarzy cywilnych. Został potem pierwszym, dyrektorem szkoły, którą kierował przez dziewięć lat. Jego imię otrzymał później jeden z uczelnianych statków.

Szkołę Morską z siedzibą w Tczewie powołał gen. Józef Leśniewski, ówczesny minister spraw wojskowych, rozkazem z 17 czerwca 1920 roku. Już w październiku tego samego roku rozpoczęły się zajęcia, a 8 grudnia uroczystie zainaugurowano pierwszy rok szkolny. Na dwóch wydziałach, Nawigacyjnym i Mechanicznym, kształcenie podjęło 58 słuchaczy. Pierwszy rocznik absolwentów opuścił mury szkoły w 1923 r. Było to 16 nawigatorów i 14 mechaników. Przez 10 lat przez Szkołę Morską w Tczewie przewinęło się ok. 500 uczniów, a ukończyło ją ok. 200 absolwentów.

Równocześnie z powzięciem myśli o kształceniu marynarzy w Polsce K. Porębski podjął inicjatywę zakupu dla przyszłej szkoły statku szkoleniowego. Odpowiednią jednostkę wyszukał kapitan żegluga wielkiej Gustaw Kański, kierownik Wydziału Nawigacyjnego SM w Tczewie. Statek zakupiono już w lipcu 1920 roku. Potem przeszedł odpowiedni remont. Polską banderę na jednostce, której nadano nazwę „Lwów”, podniesiono 4 września 1921 roku. W 1923 r. jako pierwszy polski statek przekroczył równik podczas rejsu do Brazylii. Zakończył służbę w 1929 r. W tym samym roku tczewska szkoła uzyskała status szkoły wyższej typu zawodowego.

Naprawdę przełomowy był dla uczelni rok 1930. Przeniesiono ją wówczas do Gdyni i zmieniono jej nazwę na Państwową Szkołę Morską. Uczelnia otrzymała specjalnie wybudowany nowy gmach przy ul. Morskiej (nazywa się tak również obecnie, choć w okresie komunizmu nosiła przejściowo nazwę Czerwonych Kosynierów!), który służy jej do dzisiaj. Także wtedy wysłużony „Lwów” został zastąpiony przez znacznie większy żaglowiec „Dar Pomorza”, istniejący do dziś jako muzeum. Jeszcze w tym samym roku w lipcu wyruszył w pierwszy rejs po Morzu Bałtyckim z 40 kandydatami do PSM na pokładzie.

„Dar Pomorza” przełamał kolejną barierę w dziejach polskiej marynistyki: 16 września 1934 r. wyruszył w podróż dookoła świata. Rejs zakończył się 5 września 1935 r. Był pierwszym statkiem pod polską banderą, który dokonał takiego wyczynu. „Darem” dowodził kpt. ż. w. Konstanty Maciejewicz. Na pokładzie oprócz niego było 10 oficerów (w tym lekarz i kapelan), 4 instruktorów, 20 członków załogi i służby, 11 uczniów II rocznika nawigacyjnego oraz 58 kandydatów do PSM.

W 1938 roku w PSM powstał trzeci Wydział Transportu i Administracji Morskiej. W tym samym roku szkoła otrzymała krytą pływalnię. W przededniu wybuchu II wojny światowej w budynku PSM uruchomiono szpital polowy. „Dar Pomorza” był akurat w rejsie po Bałtyku ze 140 uczniami Wydziału Nawigacyjnego i 21 członkami załogi na

pokładzie. Został na czas wojny zamurowany w neutralnym porcie w Sztokholmie w Szwecji pod nadzorem 7 członków załogi stałej. Reszta uczestników rejsu przepłynęła na statkach handlowych do Szkocji. W Wielkiej Brytanii prowadzono w różnych formach kursy szkoleniowe dla marynarzy i oficerów oraz wydawano podręczniki morskie.

Po drugiej wojnie światowej już w 1945 r. w dawnych budynkach uczelni reaktywowano działalność PSM. W październiku spośród około tysiąca kandydatów przyjęto 67 osób na Wydział Nawigacyjny i 68 na Wydział Mechaniczny. Rok akademicki zainaugurowano 1 listopada 1945 r. Do kraju powrócił też „Dar Pomorza”, który niemal natychmiast został przekazany PSM. Podczas wojny zginęła prawie jedna czwarta spośród blisko 600 absolwentów uczelni z lat 1923-1945. W roku 1945 przypadało ćwierćwiecze polskiej uczelni morskiej.

Niestety, już w kolejnym 1946 roku nazwa Państwowa Szkoła Morska na kilka lat zniknęła z krajobrazu polskich uczelni. Komunistyczne władze inaczej wyobrażały sobie kształcenie ludzi morza. Utworzono Państwowe Centrum Wychowania Morskiego, które uruchomiło roczną Szkołę Jungów oraz Szkołę Rybaków Dalekomorskich, przekształconą następnie w Państwową Szkołę Rybołówstwa Morskiego. W końcu na czele uczelni postawiono... kominarza. Kształcenie nawigatorów przeniesiono do Szczecina, podobnie jak „Dar Pomorza”. PSM – szkołę wyższą – zastąpiono dwoma technikami morskimi: w Gdyni i Szczecinie. Wszystko to w ciągu zaledwie kilku lat.

W 1953 r. wszystko zmieniło się jak za dotknięciem czarodziejskiej różdżki. Nawigację ponownie uruchomiono w Gdyni, a żaglowiec wrócił do gdyńskiego portu. W 1954 r. rozpoczęto kształcenie elektryków, dając podwaliny pod obecny Wydział Elektryczny, oraz przywrócono starą nazwę Państwowa Szkoła Morska; tym razem była to jednak szkoła pomaturalna. Status pomaturalnej uczelni technicznej PSM formalnie otrzymała w 1958 roku. Dziesięć lat później, po połączeniu z Państwową Szkołą Rybołówstwa Morskiego, przekształcono ją w Wyższą Szkołę Morską w Gdyni. Wcześniej, w 1967 roku, w PSM utworzono Wydział Służby Administracyjnej kształcący intendentów okrętowych (dziś jest to Wydział Przedsiębiorczości i Towaroznawstwa). W ten sposób uczelnia uzyskała obecną czterowydziałową strukturę. Od 2000 r. UMG należy do Międzynarodowego Stowarzyszenia Uniwersytetów Morskich (IAMU).

Nie można zapomnieć o zapleczu badań i szkoleń morskich. Charakterystycznym dla uczelni morskiej jego elementem są statki. Oprócz wspomnianego już „Lwowa” i „Dar Pomorza”, flagowych żaglowców PSM, od 1982 r. uczelnia posiada (co ostatecznie rozstrzygnięto dopiero w XXI wieku) fregatę „Dar Młodzieży”, słynną z niezwykłych osiągnięć żeglarskich i sportowych. Dysponowała też flotyllą statków badawczo-szkoleniowych: „Horyzont”, „Zenit”, „Jan Turlejski”, „Antoni Garnuszewski”. Obecnie tę rolę pełni zwodowany w 2000 r. statek „Horyzont II”. Po przyłączeniu do UMG Instytutu Morskiego w skład floty uczelni wszedł statek badawczy „Imor”.

Od roku 1977 uczelnia zaczęła nadawanie tytułu zawodowego magistra. Pierwsze uprawnienia do doktoryzowania uzyskała w 1998 roku w zakresie towaroznawstwa. W pierwszych dwóch dekadach nastąpił intensywny rozwój potencjału akademickiego uczelni, co już pod koniec 2001 r. przyniosło podniesienie jej statusu do rangi akademickiej, czemu towarzyszyła zmiana nazwy na Akademia Morska w Gdyni. Ukoronowaniem tego procesu było osiągnięcie kolejnego etapu akademickiego awansu uczelni i kolejna zmiana nazwy:

1 września 2018 r. stała się ona Uniwersytetem Morskim w Gdyni, co zawdzięcza uzyskaniu odpowiedniej liczby uprawnień akademickich. W 2019 r. miała miejsce kolejna ważna zmiana w strukturze uczelni – włączono do niej Instytut Morski w Gdańsku.

W tym samym okresie miał miejsce Rejs Niepodległości, wielka wyprawa żaglowca „Dar Młodzieży” dookoła świata, mająca na celu upamiętnienie stulecia odzyskania przez Polskę niepodległości i przywrócenie jej na polityczną mapę Europy i świata.



Gmach Szkoły Morskiej w Tczewie



Statek badawczo-szkoleniowy Horyzont II w Arktyce



Statek badawczo-szkoleniowy Zenit



Gmach Państwowej Szkoły Morskiej w Gdyni

Kartki z kalendarium UMG

„Dar Pomorza” w Tall Ships’ Races

W 1972 r. „Dar Pomorza” po 34 latach przerwy i po raz pierwszy po wojnie wziął udział w rozgrywanych co 2 lata regatach The Tall Ships’ Races. 21 sierpnia o godzinie 8:24 jako pierwszy przeszedł linię mety zawodów. W 1980 r. wygrał dwuetapowe regaty The Tall Ships’ Races, a komendant (na żaglowcach tak tytułowano kapitanów) kpt. ż. w. Tadeusz Olechnowicz otrzymał od królowej holenderskiej prestiżową nagrodę „Cutty Sark Trophy”.

Papież w Gdyni

W związku z wizytą papieża Jana Pawła II w Gdyni, decyzją władz politycznych, do „zabezpieczenia” trasy jego przejazdu ulicą Czerwonych Kosynierów (ob. Morską) od lotniska do wiaduktu Kwiatkowskiego wykorzystano 494 studentów Wyższej Szkoły Morskiej w Gdyni. Jak wynika z ówczesnych raportów Służby Bezpieczeństwa, miało to uniemożliwić im wzięcie udziału i reprezentowanie ludzi morza w zorganizowanej formie i w mundurach podczas mszy na Skwerze Kościuszki.

Mimo to w czasie spotkania z Janem Pawłem II delegacja Wyższej Szkoły Morskiej była wśród 10 składających dary papieżowi. Studenci Krzysztof Ziółkiewicz i Dariusz Ziolkiewicz z Wydziału Elektrycznego oraz Sławomir Półtorak z Wydziału Mechanicznego wręczyli mu bursztynowy różaniec.

150 żaglowców

Blisko 4 mln ludzi oglądało największą na świecie paradę żaglowców i okrętów wojennych, jaka odbyła się 4 lipca 2000 r. na rzece Hudson w Nowym Jorku. Wśród 150 żaglowców z całego świata były „Dar Młodzieży” (czwarty pod względem wielkości) i „Pogoria”.

Rejs Niepodległości

W niedzielę 20 maja 2018 r. „Dar Młodzieży” wyruszył w Rejs Niepodległości, historyczną podróż dookoła świata, upamiętniającą 100-lecie polskiej suwerenności, w której wzięło udział łącznie 948 młodych ludzi: studentów Uniwersytetu Morskiego w Gdyni, szkół morskich oraz laureatów konkursu zorganizowanego przez Ministerstwo Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej. W ciągu 313 dni żaglowiec pozostawił za rufą 38 tysięcy mil morskich, przepłynął 3 oceany oraz odwiedził 23 porty na 5 kontynentach. Wśród licznych spotkań tego rejsu 26 stycznia 2019 r. miała miejsce prywatna audycja 40-osobowej delegacji uczestników u papieża Franciszka w Panamie podczas Światowych Dni Młodzieży. Żaglowiec powrócił do macierzystego portu w Gdyni 28 marca 2019 roku.

W stronę morza

W klasyfikacji CSIC (Najwyższej Rady Badań Naukowych w Madrycie) Uniwersytet Morski w Gdyni zajmuje drugie miejsce w Europie i piąte na świecie wśród uczelni morskich.

Uniwersytet Morski w Gdyni ma stuletnią tradycję. Przez ten czas uczelnia przeszła wiele przeobrażeń – zmieniała siedzibę i kilkakrotnie nazwę – które doprowadziły ją do obecnej pozycji i pozwoliły zbudować uniwersytecki potencjał (o historii czytaj na str. 24).

Dziś trzon struktury uczelni tworzą cztery wydziały i niedawno włączony do uniwersytetu Instytut Morski. Oprócz klasycznego, typowo morskiego Wydziału Nawigacyjnego na UMG działają wydziały: Elektryczny, Mechaniczny oraz Przedsiębiorczości i Towaroznawstwa, które również prowadzą badania i kształcenie związane z gospodarką morską. W ostatniej kategoryzacji wszystkie wydziały uzyskały kategorię B, a IM – C. Uczelnia ma prawa doktoryzowania w dziedzinie nauk technicznych w dyscyplinach: automatyka, elektronika i elektrotechnika; inżynieria lądowa i transport oraz inżynieria mechaniczna, a także w dziedzinie nauk społecznych w dyscyplinie nauki o zarządzaniu i jakości. Może też habilitować w dziedzinie nauk inżynieryjno-technicznych w zakresie automatyki, elektroniki i elektrotechniki oraz w dziedzinie nauk społecznych w naukach o zarządzaniu i jakości.

Strukturę uczelni uzupełniają jednostki pozawydziałowe i ogólnouczelniane, w tym Biblioteka Główna UMG nosząca imię kpt. ż. w. Karola O. Borchardta – to tam mieści się Izba Tradycji UMG, oraz Studium Wychowania Fizycznego i Sportu, Studium Języków Obcych, a także Centrum Szkoleniowo-Treningowe, którego zadaniem jest promocja uczelni i działanie na rzecz wychowania żeglarskiego i wodnego. To ostatnie jest realizowane poprzez uczestnictwo w różnego rodzaju zlotach, rajdach i regatach żeglarskich oraz organizowanie, koordynowanie i wspieranie działalności żeglarskiej na uniwersytecie.

Kadra

UMG zatrudnia dziś ponad 700 pracowników. Kadre naukowo-dydaktyczną stanowi 371 osób, w tym 25 profesorów zwyczajnych, 48 profesorów nadzwyczajnych, 54 adiunktów i 105 asystentów. Wśród dydaktyków jest 66 starszych wykładowców, 15 wykładowców i jeden instruktor. Jest naturalne, że UMG posiada statki badawcze i szkoleniowe, a zatem zatrudnia też ich załogi – w sumie



56 osób. Administracja i obsługa liczy 330 pracowników, a w Bibliotece Głównej zatrudnionych jest 13 osób.

Badacze z Uniwersytetu Morskiego do końca kwietnia br. zgłosili do uczelnianego repozytorium 435 prac opublikowanych w 2019 r. W tym samym roku realizowali 51 projektów naukowych o wartości ponad 39 mln zł. Większość środków pochodziła z Baltic Sea Region Programme 2014–2020. W poprzednich dziesięciu latach uczeni z UMG zrealizowali 130 projektów o wartości prawie 122 mln zł. Prawie co trzeci projekt naukowy UMG ma charakter międzynarodowy. Obecnie realizowane są m.in. projekty: Johanna (INTERREG POŁUDNIOWY BALTICK South Baltic Cross-border Co-operation Programme 2014–2020) o wartości 1,5 mln euro, z których do UMG trafi 423 tys., i Routing (Programu ERA-NET Cofund MarTERA) o wartości 415 tys. euro, w tym 106 tys. dla UMG. Oprócz środków międzynarodowych źródłem finansowania badań na UMG były też granty MNiSW, NCN i NCBR.

Studenci

Uniwersytet Morski w Gdyni kształci obecnie ponad 5 tys. studentów. Większość – 2967, w tym 57 cudzoziemców – wybrało tryb stacjonarny. Na studiach niestacjonarnych kształci się 1048 osób, w tym 16 cudzoziemców. Ponadto na studiach podyplomowych kształci się 12 słuchaczy, a na doktoranckich – 13, w tym 4 w trybie niestacjonarnym. Uczelnia oferuje swoim studentom 8 kierunków i 43 specjalności kształcenia. Studenci UMG kierunków pływających mają obowiązek odbycia praktyk morskich na fregacie „Dar Młodzieży” i szkoleń na statku nadawczym „Horyzont II”. Swoje zainteresowania studenci UMG realizują w 15 kołach naukowych (czytaj na str. 33), Kompanii Reprezentacyjnej (więcej na str. 36), sekcjach sportowych (czytaj na str. 38) i Legii Akademickiej. W ciągu stu lat mury uczelni (we wszystkich formach jej działalności) opuściło 24 165 absolwentów. UMG prowadzi także kursy uzupełniające, kwalifikacyjne i specjalistyczne dla oficerów i specjalistów gospodarki morskiej. Uczelnia jest członkiem Międzynarodowego Stowarzyszenia Uczelni Morskich (IAMU) i spełnia światowe wymogi w zakresie kształcenia oficerów floty handlowej zgodnie z Konwencją STCW.

Infrastruktura

Realizację misji uczelni zapewnia nie tylko odpowiednia kadra, ale także zaplecze. Kampus UMG położony jest w Gdyni między ulicami Morską, Kapitańską i Grabowo. Wydział Nawigacyjny ma siedzibę z dala od głównego kampusu, za to w bardzo naturalnym dla siebie miejscu – nad samym morzem, w pobliżu portu, z którego wypływają statki na półwysep Helski, w pobliżu zacumowanego żaglowca „Dar Pomorza”, niegdyś statku szkoleniowego uczelni, obecnie pełniącego rolę muzeum. Z kolei Instytut Morski mieści się w samym centrum Gdańska. UMG posiada 13 budynków, w tym planetarium i 3 akademiki. Ponad połowa obiektów uczelni powstała przed drugą wojną światową i ma charakter zabytkowy, w tym główny, historyczny gmach uczelni oraz jeden z akademików. UMG posiada trzy Studenckie Domy Marynarza – dwa w pobliżu głównego kampusu i jeden bliżej portu (to właśnie ten ma zabytkowy charakter) – które oferują w sumie 844 miejsca noclegowe. Latem pokoje wynajmowane są turystom. Obiekty uczelni mają w sumie ponad 105 tys. metrów kwadratowych powierzchni. Znajduje się tam 37 sal wykładowych, 35 pomieszczeń ćwiczeniowych i 136 laboratoryjnych. Ważną część zaplecza uczelni stanowi Biblioteka Główna. Jej specjalistyczne zbiory liczą ponad 100 tys. woluminów, w tym 12,8 tys. czasopism i 110 egz. zbiorów specjalnych.

Ważnym elementem infrastruktury szkoleniowej i badawczej są statki. UMG dysponuje fregatą „Dar Młodzieży”, na której realizuje się program morskich praktyk studentów, oraz statkiem szkoleniowo-badawczym „Horyzont II”. Instytut Morski posiada statek badawczy r/v IMOR przystosowany do badań strefy przybrzeżnej i płytkich wód zalewowych oraz kuter hydrograficzny IMOROS.

W klasyfikacji CSIC (Najwyższej Rady Badań Naukowych w Madrycie) Uniwersytet Morski w Gdyni zajmuje drugie miejsce w Europie i piąte na świecie wśród uczelni morskich. W tym roku po raz pierwszy znalazł się na tzw. liście szanghajskiej w rankingu „by subject”. W dyscyplinie Marine/Ocean Engineering (inżynieria morska) sklasyfikowano go na 42 miejscu.



Żegluga pod okiem satelity

Będący w finalnej fazie specyfikacji technicznej system VDES powiększy poprzez segment satelitarny zasięg łączności oraz umożliwi szybką wymianę danych w morskim paśmie VHF, tworząc tym samym pole na nowe usługi zwiększające bezpieczeństwo i ochronę żeglugi.

Spitsbergen, największa wyspa Svalbardu, to od dwudziestu lat częsty cel statku szkoleniowo-badawczego „Horyzont II”. Nierzadko są to pionierskie wyprawy w słabo poznane rejony archipelagu stanowiącego swoiste, niezwykle ważne laboratorium przyrodnicze. Należąca do Uniwersytetu Morskiego w Gdyni jednostka pełni także funkcje zaopatrzeniowe: dostarcza żywność, paliwo i sprzęt do stacji PAN w Hornsundzie. Obok polarników na pokład zabierani są studenci Wydziału Elektrycznego, którzy w trakcie kilkutygodniowych rejsów odbywają programową praktykę morską. To, co dla nich jest obfitującą w doznania wyprawą na daleką Północ, dla dowodzących statkiem stanowi duże wyzwanie. Wszystko z powodu ograniczeń technicznych systemów monitorujących ruch statków, które nie zapewniają pokrycia obszarów takich, jak Arktyka. Może się to zmienić za sprawą rozwiązania, nad którym pracują m.in. naukowcy z Zakładu Telekomunikacji Morskiej UMG w ramach międzynarodowych projektów finansowanych przez Europejską Agencję Kosmiczną i Unię Europejską.

Wielki Brat na wodzie

Obecnie śledzenie ruchu na morzach i oceanach odbywa się w oparciu o systemy Automatycznej Identyfikacji Statków (AIS) oraz – w mniejszym stopniu – Long Range Identification and Tracking (LRIT). Każda jednostka wyposażona jest w dedykowany transponder, który co pewien czas rozgłasza informacje pozwalające na jej identyfikację, lokalizację, określenie prędkości i kursu, którym się porusza, a także rodzaju transportowanego ładunku. Dzięki temu, jeżeli w trakcie rejsu dojdzie do niebezpiecznej sytuacji, służby ratownicze dostają wszelkie informacje na temat tego, gdzie i w jaki sposób przeprowadzić akcję poszukiwawczo-ratowniczą oraz jakie środki w nią zaangażować.

– Przy czym nie chodzi tu tylko o przybrzeżne jednostki ratownicze, ale także inne statki znajdujące się w danym regionie, które należy poinformować o zaistniałej sytuacji i skierować do miejsca zdarzenia – tłumaczy prof. dr hab. inż. Krzysztof Górecki, dziekan Wydziału Elektrycznego UMG.

Jak dodaje, system AIS od kilkunastu lat sprawdza się bez zarzutu w strefach przybrzeżnych, ale w związku z ograniczeniami fizycznymi nie jest w stanie odbierać danych na otwartych akwenach morskich czy w strefach polarnych. Odkąd ruch statków zaczął się tam zwiększać (szczególnie w rejonie tzw. przejścia północnego), rozwiązanie problemu ograniczeń systemów śledzenia i monitorowania ruchu morskiego nabrało priorytetowej rangi. Ale to nie wszystko. Rozbudowa systemu AIS o kolejne urządzenia i usługi doprowadziła w ostatnim czasie do znacznego obciążenia jego interfejsu radiowego, co destrukcyjnie wpływa na stabilność działania całości. Dało to impuls do podjęcia prac nad opracowaniem nowego sys-

temu wymiany danych w morskim paśmie VHF – VHF Data Exchange System (VDES).

Krótkie pakiety

Podobnie jak inne systemy używane w cyfrowej łączności morskiej, tak i ten zapewni wymianę danych w trybie dwukierunkowym w relacjach łód – statek, statek – statek czy statek – satelita. Aby nie doszło do wzajemnych zakłóceń między statkami, których tysiące będzie jednocześnie korzystało z systemu, transfer zaplanowano nie w trybie ciągłym, lecz w pewnych odstępach czasu. Każda jednostka będzie miała zapewnione jedynie krótkie „okno” transmisyjne do przekazania pakietu danych.

– Następnie służby administracji morskiej odpowiedzialne za rejon, w którym znajduje się dany statek, otrzymają te informacje i w zależności od ich treści przystąpią do określonego działania – wyjaśnia prof. Górecki.

Zwraca przy tym uwagę, że nie ma mowy o zapewnieniu bezpiecznej żeglugi kosztem choćby bezpieczeństwa transmisji danych. Oba te elementy są w dzisiejszych czasach nierozłączne i wzajemnie na siebie wpływają. Przywołuje na dowód przykłady piractwa morskiego, które wbrew pozorom nie jest problemem historycznym. Statek uprowadzony u wybrzeży Nigerii, atak na inny płynący po wodach Zatoki Meksykańskiej, akty pirackie w rejonie rogu Afryki, porwanie marynarzy w Zatoce Gwinejskiej – to tylko kilka przykładów z ubiegłego roku.

Piractwo to jednak nie jedyny problem, z jakim przychodzi się zmagać na morzu. W przypadku nagłego zagrożenia życia bądź zdrowia członków załogi lub pasażerów statku trzeba błyskawicznie skierować odpowiednią ekipę ratunkową albo udzielić choćby zdalnej konsultacji medycznej. Podobnie gdy dochodzi do awarii technicznej, której załoga nie jest w stanie samodzielnie usunąć. Wreszcie zdarzyć się może np. wyciek paliwa czy utrata kontenerów w trakcie sztormu.

– Wówczas należy możliwie szybko raportować odpowiednim służbom oraz ostrzegać innych uczestników danego szlaku żeglugowego – opisuje dziekan Wydziału Elektrycznego.

Titanic (byłby?) ocalony

Będący w finalnej fazie specyfikacji technicznej system VDES powiększy poprzez segment satelitarny zasięg łączności oraz umożliwi szybką wymianę danych w morskim paśmie VHF, tworząc tym samym pole na nowe usługi zwiększające bezpieczeństwo i ochronę żeglugi. Być może, gdyby działał już przed z górą stu laty, udało by się uratować Titanica – puszczają wodze fantazji pracownicy Zakładu Telekomunikacji Morskiej UMG.

To właśnie tu mgr inż. Marcin Waraksa i dr inż. Jerzy Żurek, współpracujący na co dzień m.in. z Europejską Agencją Bezpieczeństwa

Morskiego, Międzynarodową Organizacją Morską, a także instytucjami odpowiedzialnymi za definicję i standaryzację systemów telekomunikacyjnych oraz satelitarnych (Międzynarodowy Związek Telekomunikacyjny, Europejska i Polska Agencja Kosmiczna), opracowali zarówno segment satelitarny systemu AIS, jak i usługi możliwe do wdrożenia w systemie VDES, które pozwolą na dalszy rozwój aplikacji związanych bezpośrednio z bezpieczeństwem i ochroną żegluga (także w obszarach podbiegunowych), ochroną środowiska morskiego i poprawą efektywności transportu morskiego.

Wdrożenie systemu VDES planowane jest w ciągu kilku najbliższych lat. Proces ten obejmuje opracowanie algorytmów i schematów modulacyjnych, które trzeba będzie zaimplementować w docelowych urządzeniach nadawczo-odbiorczych. Następnie na wybranych jednostkach zostaną wykonane niezbędne badania i testy. W kolejnym etapie trzeba uzyskać akceptację organizacji międzynarodowych i towarzystw klasyfikacyjnych, które potwierdzą, że system działa

poprawnie i nie zakłóca współistniejących na statkach i lądzie systemów łączności radiowej.

– To jeszcze nie koniec. Trzeba pamiętać, że to proces znacznie dłuższy niż w przypadku systemów na powierzchni Ziemi. Każdy system satelitarny składa się bowiem z dwóch segmentów: tzw. naziemnego i kosmicznego. Ten drugi obejmuje konstelację od kilku do kilkunastu satelitów, które muszą się znaleźć na określonych orbitach i dopiero wtedy można mówić o sprawnym działaniu całości – sięga w przyszłość prof. Górecki.

Projekt Jericho-VDES, wart 150 tys. euro, jest kolejnym po POL-SAT-AIS (30 tys. euro) i SAT-AIS-PL (200 tys. euro), który na Uniwersytecie Morskim w Gdyni realizowany jest we współpracy konsorcjów naukowo-przemysłowych z Europejską Agencją Kosmiczną. To kontynuacja wcześniejszego, czteroletniego przedsięwzięcia EfficienSEA o budżecie 7,7 mln euro, finansowanego ze środków UE w ramach programu Baltic Sea Region Programme 2007–2013.

W kierunku doskonałości

Nie sztuką jest uzyskać bardzo dobry wynik, ale jeszcze przekonać do tego świat. Młodzi ludzie nie mają na początku tej świadomości, trzeba im wskazać drogę, zając się nimi, tak żeby za parę lat to oni byli mistrzami, którzy będą wprowadzali kolejne pokolenie do naukowej elity.

Na Wydziale Elektrycznym UMG realizowany jest wart prawie 12 mln zł projekt Regionalnej Inicjatywy Doskonałości. Ma on na celu rozwój bazy badawczej i dorobku naukowego pracowników wydziału, a w efekcie podwyższenie kategorii naukowej w dyscyplinie automatyka, elektronika i elektrotechnika z B do B+ lub A. W ciągu czterech lat zaplanowano 17 zadań podnoszących kompetencje kadry, wśród których są m.in. szkolenia, kursy doskonalące, udział w konferencjach naukowych organizowanych przez Międzynarodowy Instytut Inżynierów Elektroników i Elektrotechników czy wyjazdy badawcze.

Wprowadzono także unikatowy mechanizm finansowania badań, który ma zachęcić profesorów do współpracy z osobami przygotowującymi się do habilitacji. Jeżeli zespół w takim składzie opublikuje wyniki swoich prac w renomowanym czasopiśmie, wówczas dla starszego stażem naukowca przewidziano dodatkowe comiesięczne wsparcie finansowe. Gdyby prowadził badania samodzielnie, na taki bonus nie miałby co liczyć.

– Nie sztuką jest uzyskać bardzo dobry wynik, ale jeszcze przekonać do tego świat. Młodzi ludzie nie mają na początku tej świadomości, trzeba im wskazać drogę, zając się nimi, tak żeby za parę lat to oni byli mistrzami, którzy będą wprowadzali kolejne pokolenie do naukowej elity. Musi ich ktoś tego nauczyć – przekonuje prof. dr hab. inż. Krzysztof Górecki, dziekan Wydziału Elektrycznego UMG.

Podobny efekt ma przynieść system stypendiów dla doktorów przygotowujących się do wszczęcia postępowań habilitacyjnych. Mogą je otrzymać doktorzy zatrudnieni na stanowiskach badawczych lub badawczo-dydaktycznych, którzy w poprzednich dwóch latach opublikowali co najmniej dwa artykuły w czasopiśmie indeksowanych w JCR lub uzyskali 2 patenty lub opublikowali monografię naukową.

W ub. roku pracownicy wydziału opublikowali 32 artykuły w czasopiśmie indeksowanych w JCR, z czego 8 w kwartalu Q1

wg Web of Science. Uzyskali ponadto 2 patenty krajowe i jeden europejski.

W ramach projektu RID zakupiono też aparaturę naukową za 1,4 mln zł. Jednym z pozyskanych urządzeń jest programowalne źródło napięcia trójfazowego. Przydaje się ono w badaniach jakości energii elektrycznej. To zagadnienie bardzo na czasie. Na skutek występujących w sieci zniekształceń napięcia może dojść do poważnych awarii sprzętu. Naukowcy UMG wykazali, że nawet przy dopuszczalnym zniekształceniu napięcia sieci zasilanie nim silnika trójfazowego niewielkiej mocy może skutkować wzrostem temperatury uzwojenia o dodatkowe kilkanaście stopni Celsjusza, a w konsekwencji – uszkodzeniem maszyny.

– Dzięki temu urządzeniu będziemy mogli przygotować nowe rekomendacje dla towarzystw żeglugowych, wskazujące, jakie warunki musi spełniać instalacja statkowa i które jej parametry mierzyć, by rozpoznać potencjalne problemy – tłumaczy prof. Górecki.

Inne z zakupionych urządzeń umożliwia charakterystykę właściwości optycznych i cieplnych źródeł światła. Gdyńska uczelnia jest jedną z pierwszych w Polsce, w której podjęto tę tematykę i opracowano szereg modeli takich źródeł i układów je zasilających. Dzięki nowej aparaturze będzie można mierzyć ich właściwości optyczne, czyli określać, jak zmienia się strumień świetlny i moc optyczna generowana przez to źródło w zależności od warunków sterowania, zasilania i rodzaju soczewek.

Zbudowano również stanowisko do badań wibrodiagnostycznych napędów elektrycznych zasilanych przez przekształtniki energoelektroniczne, które w nowoczesnej robotyce służą regulacji szybkości obrotowej silnika. Stanowisko pozwala badać naprężenia elementów mechanicznych takiej maszyny. To całkiem nowy kierunek badań na Wydziale Elektrycznym UMG.

MK

Bezpiecznie i na czas przez oceany

Chcemy opracować metodę planowania trasy statku odpowiadającą potrzebom użytkownika. Uwzględni ona nie tylko prognozowane warunki meteorologiczne, ale również weźmie pod uwagę niepewność przetwarzanych danych.

Na Morzu Północnym tonie cementowiec z ośmioma marynarzami na pokładzie. Jednostka regularnie przechodziła kontrole, była w dobrym stanie technicznym i nic nie wskazywało na jakiegokolwiek usterki. Wśród najbardziej prawdopodobnych przyczyn eksplozji wymieniają połączenie ryzykownych warunków pogodowych i stanu morza. Podobny los spotkał kilka lat wcześniej część pasażerów promu, który zatonął niedaleko wybrzeży Sumatry podczas szalejącego sztormu. Fale osiągały wysokość sześciu metrów. W tym samym mniej więcej czasie doszło w Rosji do katastrofy statku wycieczkowego, który zaczął tonąć po tym, gdy nagle popsuła się pogoda, zerwał się silny wiatr i spadł ulewny deszcz.

Zmienna aura to utrapienie w żegludze morskiej i śródlądowej. Szczególnie potrafi dać się we znaki jednostkom pływającym na długich dystansach, np. transatlantycznych. W tym przypadku kluczowe jest takie zaplanowanie trasy, by uniknąć niekorzystnych warunków atmosferycznych przy jednoczesnym zoptymalizowaniu czasu i ponoszonych kosztów. Umożliwi to system, nad którym pracują właśnie naukowcy z Uniwersytetu Morskiego w Gdyni wraz z kolegami z innych ośrodków naukowych i firm.

Od Gdyni po Lizbonę

ROUTING to akronim międzynarodowego projektu kryjącego się pod nazwą „Ship Routing Accounting for Changeable Sea Conditions” (Routing statków uwzględniający zmienne warunki morskie). Oprócz UMG biorą w nim udział Uniwersytet w Lizbonie (lider), Politechnika Gdańska oraz firma NavSim. Gdyniska uczelnia koordynuje prace polskich partnerów.

– Chcemy opracować metodę planowania trasy statku odpowiadającą potrzebom użytkownika. Uwzględni ona nie tylko prognozowane warunki meteorologiczne, ale również weźmie pod uwagę niepewność przetwarzanych danych. Ta druga kwestia pojawiła się w opracowaniach naukowych dopiero kilka lat temu, dlatego wciąż nie ma uniwersalnej metody modelowania i, o ile wiemy, nikt nie próbował dotąd opomiarowania statku w celu minimalizacji niepewności – mówi dr hab. Joanna Szłapczyńska, prof. UMG, z Katedry Nawigacji Wydziału Nawigacyjnego Uniwersytetu Morskiego w Gdyni.

Do planowania tras statków, także długodystansowych, używa się dziś aplikacji komputerowych. Jeszcze do niedawna weather routing opierał się na wykresno-obliczeniowej metodzie izochron, dzięki której możliwe było zminimalizowanie czasu podróży lub zużycia paliwa dla konkretnego modelu statku. Istotne ograniczenia tego klasycznego podejścia spowodowały rozwój innych metod optymalizacji tras, m.in. z wykorzystaniem programowania dynamicznego lub rachunku wariacyjnego. Jak zauważa moja rozmówczyni, większość tych metod, mimo dostępnej już mocy obliczeniowej, nie nadaje się do skutecznego rozwiązania problemu routingu statków, bo np. na trasie transatlantycznej ich użycie wymagałoby długotrwałych obliczeń. Sprostać

temu zadaniu mogą za to metody sztucznej inteligencji wykorzystujące podejście metaheurystyczne. Ich zastosowaniem do routingu statków, po to by szybciej znaleźć rozwiązanie optymalne lub zbliżone do niego, naukowcy zajmują się od mniej więcej półtorej dekady. Swój wkład w te badania wniesie również polsko-portugalskie konsorcjum.

– Postawiliśmy na wielokryterialne algorytmy ewolucyjne, które rozwijamy już od dłuższego czasu. Uważamy, że nasze rozwiązanie będzie lepsze od innych pod względem zastosowanych metod optymalizacji oraz sposobu modelowania i uwzględniania niepewności danych – zapowiada prof. Szłapczyńska.

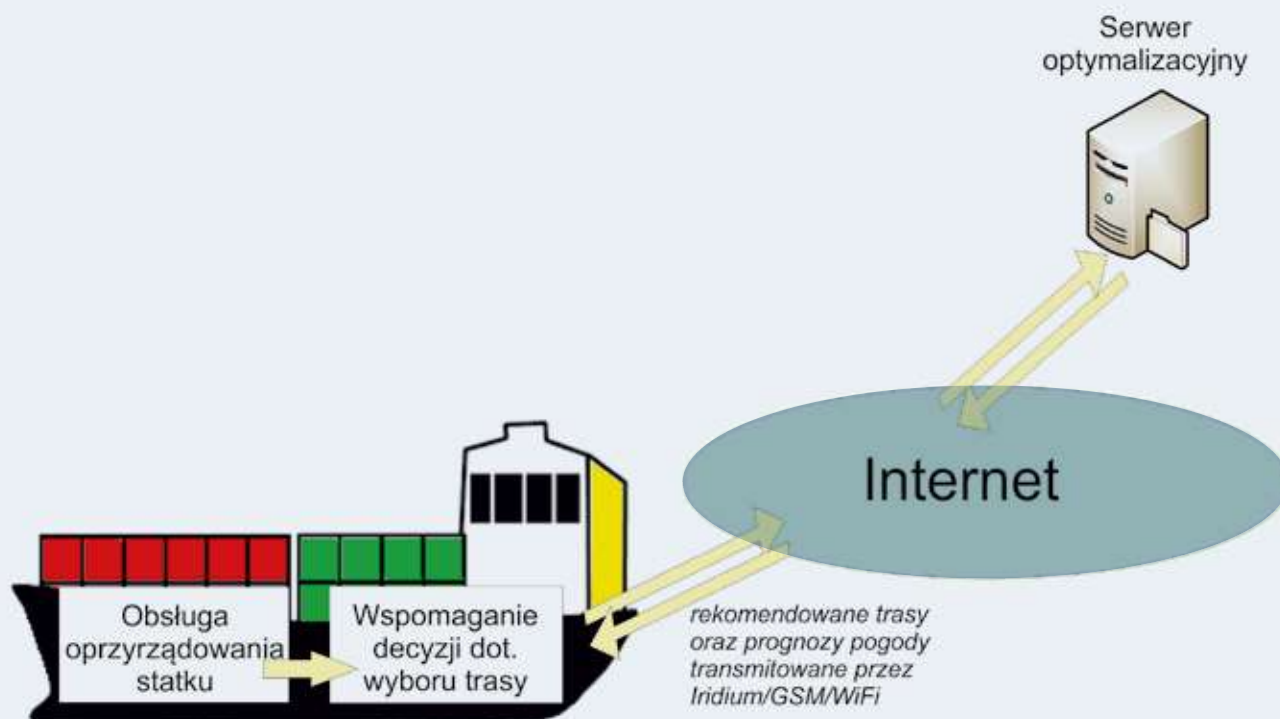
Dodaje, że prototyp będzie się składał z oprogramowania do planowania trasy oraz zestawu urządzeń pomiarowych i komunikacyjnych zainstalowanych na statku.

Falowanie, wiatr i prądy

Podobnie jak w większości stosowanych już systemów, w projekcie ROUTING brane pod uwagę będą parametry prognozy związane z falowaniem, wiatrem oraz prądami morskimi. To czynniki mające w warunkach oceanicznych największy wpływ na bezpieczeństwo oraz eksploatację statków. Opisywane mogą być m.in. przez zestawy prognoz meteorologicznych (ensemble forecast), które powstają np. poprzez quasi-losowe modyfikacje modelu numerycznego służącego do ich generowania. Każdy taki zestaw to zbiór prognoz (w tym przypadku 21-elementowy) dostarczanych przez amerykańską agencję NOAA (National Oceanic and Atmospheric Administration) w ramach modelu GWES (Global Wave Ensemble System). Jego atutem jest możliwość pobierania danych w postaci klasycznych prognoz lub w postaci wspomnianych wcześniej zestawów prognoz. Z tej drugiej opcji korzystają właśnie polscy naukowcy przy pobieraniu kluczowego z siedmiu parametrów – wysokości fali znacznej (significant wave height). Pozostałe to: okres fali (pomiędzy szczytami), średni kierunek fali, prędkość i kierunek wiatru oraz prędkość i kierunek prądów. Prognozy dla prądów morskich i oceanicznych pozyskiwane będą z Copernicus Marine Service w ramach modelu MetO-GLO-PHYS.

– Danymi wejściowymi dla jądra systemu będą z jednej strony prognozy pogody, a z drugiej – zagregowane pomiary z czujników zamontowanych na statku. Wyniki pomiarów, zarówno aktualnych warunków pogodowych, jak również zachowania statku, regularnie gromadzone i wysyłane na ląd, pozwolą na kalibrację modelu odpowiedzi statku na warunki hydrometeorologiczne – wyjaśnia prof. Szłapczyńska i podkreśla, że z perspektywy użytkownika obsługa systemu nie sprawi najmniejszych problemów.

Najpierw użytkownik (najczęściej kapitan statku) wskaże w aplikacji punkt początkowy i docelowy trasy oraz poda planowany termin wypłynięcia i swoje preferencje odnośnie do zużycia paliwa, czasu dotarcia do celu i bezpieczeństwa. Po zatwierdzeniu tych danych na serwerze uruchomiony zostanie proces wyszukiwania, a propozycje



tras pojawią się na ekranie, dzięki czemu użytkownik będzie mógł je przeglądać i wybrać najbardziej korzystną z jego punktu widzenia. Co więcej, trasy będą cyklicznie aktualizowane. Niezależnie od tego na pokładzie statku w sposób niemal ciągły (periodycznie, ale z dużą częstotliwością) realizowane będą pomiary dotyczące aktualnych parametrów statku (np. pozycja GPS, prędkość itp.) oraz bieżących warunków meteorologicznych. Po odpowiednim przetworzeniu i zagregowaniu informacje te będą co pewien czas trafiały na serwer, co pomoże dobrać model zachowania się statku, z którego korzysta proces optymalizacji tras, ale pozwoli też zareagować na zmieniające się warunki meteorologiczne. Jak podkreśla badaczka z UMG, system wprawdzie nie będzie sygnalizował statkowi nagłego załamania pogody, ale w przypadku gdy realne warunki albo rzeczywistość na nie odpowiedź statku będą odbiegały od przyjętych wcześniej założeń, ich korekta będzie możliwa właśnie po przesłaniu na serwer zagregowanych danych, które zostaną naniesione podczas cyklicznego uaktualniania rekomendowanych tras.

O ile aplikacja kliencka, moduł optymalizacyjny i moduł obsługi danych pogodowych będą uniwersalne, o tyle czwarty element – model odpowiedzi statku – opracowywany jest pod kątem konkretnej jednostki pływającej. Uczestnicy projektu myślą też o opracowaniu w przyszłości metamodelu, który byłby dostrajany na podstawie wyników pomiarów prowadzonych na bieżąco na statku. Wtedy proponowany system byłby w pełni uniwersalny, a przeniesienie go z jednej jednostki na drugą nie stanowiłoby problemu.

Dostawcy prognoz

Do sprawnego działania całego systemu niezbędne jest spełnienie kilku podstawowych warunków. Z odpowiednim skalibrowaniem wszystkich urządzeń pomiarowych oraz zapewnieniem niezawodnej internetowej komunikacji między statkiem a lądem inżynierowie sobie poradzą, ale problem stanowi sprawdzalność prognoz. Ponieważ znaczenie tego czynnika dla funkcjonalności proponowanego

rozwiązania jest niezwykle ważne, starano się wybrać takich dostawców, którzy gwarantują sprawdzalność na wystarczająco wysokim poziomie.

– Mamy nadzieję, że nasz system, po ewentualnym wdrożeniu, przyczyni się do redukcji zużycia paliwa przez statki i w konsekwencji wpłynie również na zmniejszenie emisji zanieczyszczeń. Dodatkowo opracowane oprogramowanie powinno zwiększyć bezpieczeństwo statków oraz ich załóg. Dzięki niemu będzie można uniknąć niekorzystnych warunków atmosferycznych na trasie, stanowiących zagrożenie dla bezpieczeństwa statku i załogi – zaznacza prof. Szłapczyńska, która zagadnieniami wielokryterialnej optymalizacji tras statków zajmuje się od blisko piętnastu lat. Już myśli o kolejnym projekcie, który dotyczyłby procesu planowania tras dla statków autonomicznych. Ten, który obecnie realizuje, będzie jednym z kilku systemów zainstalowanych na statku, wspierających podejmowanie decyzji. Projekt stanowi kontynuację jej badań z zakresu weather routingu prowadzonych w ramach rozprawy doktorskiej (obronionej w 2009 r.) oraz dotychczasowej współpracy naukowej Uniwersytetu Morskiego w Gdyni ze spółką NavSim. Firma ta udostępnia swoje aplikacje do budowy części klienckiej oprogramowania ROUTING, obsługuje proces zbierania i scalania prognoz pogody, a także dostarcza inteligentny system dostępu do internetu na pokładzie statku. Z kolei w Politechnice Gdańskiej implementuje się zaprojektowaną i testowaną w UMG część kliencką oprogramowania. Obie uczelnie współdzielą także tworzenie kodu związanego z jądrem optymalizacyjnym systemu oraz wdrażanie modelu odpowiedzi statku, przygotowawanego przez Uniwersytet w Lizbonie. Portugalski zespół zajmuje się także opomiarowaniem statku.

Budżet trzyletniego projektu ROUTING, realizowanego w ramach programu ERA-NET Cofund MarTERA-1, wynosi 415 tys. euro. Polską część, w wysokości 1 095 844 zł, sfinansowało Narodowe Centrum Badań i Rozwoju. Zakończenie prac planowane jest na przyszły rok.

Żaglowce szkoleniowe UMG



„Lwów”

Pierwszym żaglowcem szkoleniowym polskiej uczelni morskiej – Szkoły Morskiej w Tczewie – był „Lwów”. Zbudowany w 1869 r. w Wielkiej Brytanii jako fregata „Chinsura”, pły-

wał do Indii i Australii. W 1883 roku przeszedł pod banderę włoską i otrzymał nazwę „Lucco”, a w 1915 roku holenderski armator przekształcił go na bark o nazwie „Nest”. Polską banderę podniesiono na nim 21 lipca 1920 r. 4 września 1921 roku „Lwów” uroczystie poświęcono i pod dowództwem komendanta Tadeusza Ziółkowskiego wyszedł w pierwszy rejs po Bałtyku. W 1923 r. wyruszył w podróż do Brazylii i 13 sierpnia jako pierwszy statek pod polską banderą przekroczył równik. Jako żaglowiec szkolny służył do 1929 r. Przepłynął pod polską banderą 65 tys. mil morskich.

„Lwów” był trzymasztowym barkiem o powierzchni żagli 1,5 tys. m². Miał stalowy kadłub, długość 85,1 m, szerokość 11,4 m i zanurzenie 6,9 m oraz pojemność 1293 BRT. Zabierał na pokład 175 osób, w tym 35 członków załogi i 140 studentów.



„Dar Pomorza”

Zbudowany w Hamburgu w 1909 r. Po pierwszej wojnie światowej został przekazany Francji w ramach reparacji wojennych. Pomorski Komitet Floty Narodowej i wspierające go organi-

zacje kupiły go w 1929 r. z myślą o Państwowej Szkole Morskiej w Gdyni, dokąd dotarł w czerwcu 1930 r. Już 13 lipca został poświęcony i 20 lipca pod dowództwem kpt. ż. w. Konstantego Maciejewicza-Matyjewicza wyruszył w pierwszy szkolny rejs po Bałtyku. W latach 1934-35 jako pierwszy polski statek handlowy opłynął świat, a 2-3 marca 1936 r. opłynął przylądek Horn. W czasie wojny był internowany w Sztokholmie. Od 1930 do 1982 r. „Dar Pomorza” odbył 102 rejsy, przepłynął pół miliona mil morskich (jest to odległość równa około 25 rejsom dookoła świata), był na czterech kontynentach (oprócz Australii i Antarktydy), 319 razy zawinął do zagranicznych portów, dwukrotnie wygrał The Tall Ships’ Races, w 1980 roku zdobył „Cutty Sark Trophy”, a przez jego pokład przewinęło się 13,5 tys. słuchaczy szkół morskich. W sierpniu 1982 r. statek wycofano ze służby i przekazano Muzeum Morskiemu w Gdyni. Został otwarty dla zwiedzających 27 maja 1983 r.

„Dar Pomorza” to trzymasztowa fregata o powierzchni żagli 2,1 tys. m², pojemności 1561 BRT i wyporności 2,5 tys. ton. Napęd uzupełnia silnik wysokoprężny o mocy 430 KM. Żaglowiec ma długość 80,3 m (93 m z buksprytem), szerokość 12,6 m i zanurzenie 5,7 m.

Zabierał na pokład 189 osób, w tym 29 członków stałej załogi i ponad 150 praktykantów.

„Dar Młodzieży”

Trzeci – obecnie w służbie – żaglowiec WSM/UMG to „Dar Młodzieży”, zbudowany w Polsce w 1981 r. Białą-czerwoną banderę podniesiono na nim 4 lipca 1982 roku, a już 10 lipca wypłynął w dziewięć rejsów pod dowództwem kpt. ż. w. Tadeusza Olechnowicza, ostatniego dowódcy „Daru Pomorza”. Już w tym samym roku żaglowiec wziął udział w Tall Ships’ Races, wygrywając je, mimo czterogodzinnej straty, która pojawiała się w związku z podjętą przez statek akcją ratunkową na Atlantyku. „Dar Młodzieży” już w następnym roku zyskał sławę za sprawą brawurowego wejścia pod pełnymi żaglami do portu w Osace (Japonia). W latach 1987-1988, pod dowództwem kpt. ż. w. Leszka Wiktorowicza, okrążył Ziemię drogą wokół przylądka Horn. Podczas tego rejsu zdobył nagrodę „Boston Tea Pot” za najdłuższy, nieprzerwany przelot pod żaglami (1241 Mm). Wziął też udział w uroczystościach 200-lecia osadnictwa w Australii, gdzie wstąpił się śmiałym przejściem pod żaglami pod mostem w Sydney. „Dar Młodzieży” jest pierwszym żaglowcem oceanicznym polskiej konstrukcji i budowy, jaki wyszedł poza Morze Bałtyckie, przeciął równik i opłynął świat. Brał udział w regatach Tall Ships’ Races: 1982, 1984, 1986, 1995-1996, 2001-2009. W latach 2018-19 po raz kolejny okrążył Ziemię podczas Rejsu Niepodległości.

„Dar Pomorza” to trzymasztowa fregata z 26 żaglami o powierzchni 3015 m². Oprócz tego dysponuje silnikami diesla o mocy 2 x 750 KM. Ma 108,8 m długości wraz z buksprytem, szerokość 14 m i zanurzenie 6,6 m. Jego pojemność to 2384,85 BRT, a wyporność 2946 ton. Zabiera na pokład prawie 200 osób, w tym około 40 członków stałej załogi i ok. 150 praktykantów.



Aneta Zawadzka

Konstruują, eksperymentują, pomagają...

Ciekawość od zawsze inspirowała miłośników wiedzy do poznania złożoności świata i mechanizmów nim rządzących, a także do poszukiwania nowych czy udoskonalania już istniejących rozwiązań. W kołach naukowych funkcjonujących na Uniwersytecie Morskim w Gdyni to

MORSKI KLUB ŁĄCZNOŚCI SZKUNER



W najstarszym kole naukowym na UMG (działa od 1995 roku) studenci realizują projekty oraz eksperymenty z zakresu szeroko pojętej radiokomunikacji. Prowadzą działalność przy użyciu technik oraz rozwiązań funkcjonujących w amatorskiej służbie radiokomunikacyjnej, eksplorując obszary łączności kosmicznej oraz radiokomunikacji morskiej, krótkofalowej i ultrakrótkofalowej. Kierowana przez dr. inż. Krzysztofa Januszewskiego grupa, licząca obecnie 23 członków, zapro-

wnie ciekawość stanowi punkt wyjścia do eksploracji zastanej rzeczywistości. Dzięki twórczej atmosferze i profesjonalnej opiece specjalistów studenci mogą zgłębiać tajniki pracy naukowo-badawczej, rozwijając przy okazji osobiste kompetencje.

jektowała i wykonała eksperymentalną mikrofalową stację naziemną do łączności z wykorzystaniem satelity Es'hail 2 wystrzelonego na orbitę w 2018 roku. W ramach wyróżnionego podczas IV Ogólnopolskiej Sesji Studenckich Kół Naukowych projektu „Per radio ad astra”, którego celem jest umożliwienie młodzieży licealnej nawiązania kontaktu z techniką kosmiczną, zaprojektowali i zbudowali naziemną stację odbiorczą. Pozwala ona odbierać słabe sygnały emitowane przez sztuczne satelity (ze szczególnym uwzględnieniem satelity studentckiego PW-SAT2), a następnie przekazywać je za pośrednictwem internetowego łącza uczniom III LO w Gdyni. W ramach programu ARISS przeprowadzili dwustronny kontakt z załogą Międzynarodowej Stacji Kosmicznej, dzięki któremu studenci Polskiej Akademii Dzieci mogli zadawać pytania przebywającemu na pokładzie ISS astronautce Luce Parmitano. Przy realizacji projektów naukowych z zakresu łączności kosmicznej współpracują z NASA, Europejską Agencją Kosmiczną, Centrum Badań Kosmicznych, Katedrą Radioastronomii Uniwersytetu im. Mikołaja Kopernika w Toruniu oraz Politechniką Warszawską. Dwukrotnie zdobyli mistrzostwo Polski (2016 i 2017) stacji klubowych pracujących emisją RTTY.

CARGO

Szacowanie i ocena towarów spożywczych i przemysłowych to główny obszar działalności Naukowego Koła Towaroznawstwa „Cargo”. Dwudziestu studentów pod opieką dr. hab. inż. Przemysława Dmowskiego bada autentyczność oraz identyfikowalność dostępnych w sprzedaży produktów. Zorganizowali pięć ogólnopolskich konferencji „Studenckie Dni Jakości”, gromadzących około 300 uczestników z kilkunastu ośrodków akademickich, kształcących w zakresie nauk o jakości. Motywem przewodnim ponad 150 wygłoszonych referatów było towaroznawstwo. Prelegenci analizowali obecne w tym obszarze koncepcje, jego perspektywy i kierunki rozwoju, przyglądali się także wpływowi, jaki wywiera towaroznawstwo na kształtowanie rynku. W przyszłości studenci planują aranżację wydarzenia o szerszym zasięgu, który uwzględni współczesne rozumienie towaroznawstwa jako nauki o zarządzaniu i jakości. W styczniu tego roku podczas interdyscyplinarnej konferencji „Knowledge-Key to Success” Marcelina Wilczak otrzymała główną nagrodę za artykuł *Freeganizm: antykonsumpcyjny styl życia czy chwilowa moda?* Od Polskiego Towarzystwa Towaroznawczego członkowie koła otrzymali wyróżnienie (2019) oraz pierwsze miejsce i dyplom (2018) za wartość poznawczą i aplikacyjną pracy. Od momentu powstania w 2012 roku wzięli udział

w 33 konferencjach krajowych i międzynarodowych, podczas których przedstawili 74 prezentacje i zdobyli 17 nagród. Opublikowali też 26 prac w czasopiśmie punktowanych. Regularnie włączają się w akcje charytatywne. Tradycją stał się już ich udział w balu dla dzieci w Specjalnym Ośrodku Szkolno-Wychowawczym w Żukowie, podczas którego w okolicznościowych przebraniach zabawiają i przytulają najmłodszych uczestników.



Dwudziestu członków istniejącego od marca 2018 roku koła zajmuje się przemysłowymi rozwiązaniami z zakresu sterowników PLC (Programmable Logical Control) oraz wizualizacją procesów sterowania. Mogą się już pochwalić konkretnymi dokonaniem, m.in. odtworzeniem w stopniu laboratoryjnym procesu technologicznego wykorzystującego „podnośnik” i taśmociąg. Pod opieką dr inż. Moniki Rybczak studenci podejmują kolejne próby odczytywania wartości analogowych, programowania sekwencyjnego, a także sterowania obiektami rzeczywistymi, czyli siłownikami oraz silnikami AC i DC. W przyszłości chcieliby stworzyć linię produkcyjną, której parametry byłyby identyczne z właściwościami charakteryzującymi profesjonalne urządzenia działające w halach dużych przedsiębiorstw przemysłowych. W ubiegłym roku dwaj członkowie koła okazali się najlepsi w konkursie PLC Mistrzostwa Polski w programowaniu. W kate-



gorii nauka triumfował inż. Kamil Podgóski, a w kategorii pasja zwyciężył inż. Michał Ponikiewski.

HUMAN MACHINE INTERFACE

KOŁO INNOWACYJNYCH SYSTEMÓW TRANSPORTOWO-LOGISTYCZNYCH



Nagrodzone w 2017 roku tytułem najlepszego koła naukowego na Uniwersytecie Morskim w Gdyni ISTL od ośmiu lat promuje i popularyzuje wiedzę z obszaru transportu, spedycji oraz logistyki, dba także o dobre imię polskiej gospodarki morskiej. Znane jest z zaangażowa-

nia w organizację cyklicznej ogólnopolskiej konferencji Forum Transportowe Młodych (FTM), podczas której studenci prezentują wyniki swoich badań i spotykają się z liderami branży TSL. Dzięki nawiązanej w ub.r. współpracy z Centrum Nowych Kompetencji członkowie koła (obecnie 29 osób) ćwiczą na symulatorze suwnicy bramowej RTG. To nowoczesne urządzenie znajduje się w Porcie Gdańsk, w pierwszym w Polsce centrum szkoleniowym, gdzie w wirtualnej rzeczywistości wyselekcjonowani kandydaci przysposabiani są do zawodu operatora suwnic portowych. Podopieczni dr. inż. Adama Kaizera biorą udział w trzecim etapie konkursu grantowego organizowanego przez Port Gdańsk „Kierunek Port – morze możliwości”, w ramach którego budują innowacyjne urządzenie badające stan techniczny części podwodnej nabrzeża portowego. W 2018 r. dostali nominację do finałowego etapu konkursu o nagrodę „Czerwonej Róży”, która od blisko półwiecza przyznawana jest najlepszym studentom i kołom naukowym na Pomorzu.

Royal Greenwich Observatory, Maritime Museum, siedziba Międzynarodowej Organizacji Hydrograficznej w Monaco i Europejskiej Agencji Bezpieczeństwa Morskiego EMSA w Lizbonie – do tych miejsc dotarli studenci z koła naukowego „Nawigator”. W maju 2018 r. odwiedzili Międzynarodową Organizację Morską IMO, łącząc pobyt z udziałem w uroczystości 70-lecia podpisania deklaracji o powołaniu tej organizacji. Celem ich wypraw naukowych jest zdobycie wiedzy i praktycznego doświadczenia. Wyróżnieni w 2010 r. nagrodą „Czerwonej Róży” dla najlepszego studentkiego koła naukowego na Wybrzeżu, od początku działalności przyciągają ambitnych studentów, pragnących wyjść poza standardowy program nauczania. Co dwa lata najlepsi z nich stają

NAWIGATOR

się współgospodarzami organizowanej przez Wydział Nawigacyjny UMG oraz The Nautical Institute Międzynarodowej Konferencji Naukowej „TransNav on Marine Navigation and Safety of Sea Transportation”, która za każdym razem gromadzi ponad 300 uczestników z ponad 50 krajów. Uczestniczą też w konferencji studenckiej IAMU-S. Wydarzenie odbywające się w ramach General Assembly of the International Association of Maritime Universities (IAMU) organizują kolejno poszczególne uczelnie morskie z całego świata, m.in. z Warny, Barcelony, Odessy czy Tokio. Pod wodzą założyciela i opiekuna, prof. dr. hab. inż. kpt. z. w. Adama Weintrita, współorganizowali też konferencję „Testament RMS Titanic – 100 lat po tragedii”.



SEANOVAION

Badania olejów silnikowych, smarowych, a także alternatywnych paliw i pirolizy niskotemperaturowej – to tylko niektóre projekty realizowane przez istniejące od 2015 roku i liczące 15 członków Koło Naukowe Siłowni Okrętowych Przyszłości „Seanovation”. Studenci analizują, w jaki sposób dodanie do paliwa gazu Browna oddziałuje na emisję szkodliwych tlenków do atmosfery. W odróżnieniu od wielu badaczy z całego świata, którzy skupiają się na niewielkich silnikach samochodowych, na UMG pod lupę bierze się wpływ dodatku określonej substancji na okrętowe silniki tłokowe. Do tego celu zakupiono zespół prądotwórczy z silnikiem Leyland SW400 wyposażony w system monitoringu podstawowych parametrów pracy. Pod wodzą Małgorzaty Malinowskiej studenci organizują wiele specjalistycznych szkoleń, w tym kurs projektowania przy użyciu Catia V5 – jednego z najbardziej rozbudowanych i wszechstronnych programów wspomagających prace inżynierskie. Doskonale sprawdza się zarówno przy projektowaniu wyrobów AGD, kompozytów, jak i linii produkcyjnych. W październiku ub.r. długoletni prezes koła Stanisław Czmyr wygrał trzeci kon-



kurs Polskiego Związku Przedsiębiorstw Żeglugowych na najlepszego absolwenta uczelni morskiej. Z kolei do trzeciego etapu konkursu grantowego „Kierunek Port – morze możliwości” dotarł projekt instalacji służącej do utylizacji wybranych odpadów organicznych ze statków przy zastosowaniu metody pirolizy niskotemperaturowej.

NAUKOWE KOŁO E-BIZNESU



Skupia studentów interesujących się biznesem elektronicznym: aktualnymi technologiami internetowymi, nowinkami oraz innowacjami w branży IT. Z ich inicjatywy na mapie cyklicznych

wydarzeń pojawiło się Sympozjum Morskie Kół Naukowych Uniwersytetu Morskiego. Impreza gromadząca młodych naukowców zainteresowanych tematyką morską (szósta konferencja planowana jest w tym roku) współorganizowana jest z kołami „Translog” i ISTL. W dotychczasowych odsłonach dominowały zagadnienia związane z trendami w obszarze nowych technologii. Członkowie koła wygłosili m.in. referaty o technologii druku 3D oraz możliwościach kolonizacji Marsa według wizji Elona Muska. W ub.r. uczestniczyli w oryginalnej olimpiadzie, Just Join Olympics-Sopot, podczas której rywalizowano w tak nietypowych konkurencjach, jak pchnięcie monitorem, rzut dyskiem twardym czy bieg na 100 m z laptopem. Pod opieką Pawła Szymana kilkusobowa grupa organizuje praktyczne warsztaty dla studentów z zakresu projektowania stron mobilnych WWW. Chętnie włączają się też w działalność charytatywną – w ostatnich miesiącach drukowali przyłbice ochronne przeznaczone dla pracowników służb medycznych, którzy w codziennej walce z koronawirusem potrzebują szczególnej asekuracji.

TRANSLOG

Koło naukowe Transportu i Logistyki „Translog” przyciąga studentów zainteresowanych szeroko pojętą logistyką. Co roku organizuje ogólnopolską „Student Maritime Conference”, poświęconą tematyce sektora TSL. Pomysł, który narodził się w 2008 roku, przekształcił się w przedsięwzięcie każdorazowo przyciągające ponad 200 reprezentantów kół naukowych z całej Polski. Czekają na nich wykłady z zakresu logistyki morskiej, lądowej i lotniczej oraz konkurs na najlepszy referat. Specjalną atrakcją jest odbywająca się na pokładzie promu Stena Line płynącego z Gdyni do Karlskrony integracja, której zwieńczeniem jest całodzienne zwiedzanie szwedzkiego miasta. Miłośnicy historii ucieszą się z wizyty w powojennych bunkrach, a dla łasuchów pozostańcie uczta w słynnej lodziarni Glassaren, gdzie czekają porcje naprawdę imponującej wielkości. Funkcjonujące od 2003 roku koło współpracuje też przy organizacji rokrocznych Sympozjów Morskich Kół Naukowych Uniwersytetu Morskiego w Gdyni odbywających się w kaszubskich Sznurkach. Wśród 47 jego członków, kierowanych przez dr. Sławomira Skibę, znajdują się stypendyści ministra gospodarki morskiej i żeglugi śródlądowej. W najbliższej przyszłości planują zorganizować największą w kraju studencką konferencję z obszaru logistyki.



Tylko dla wytrwałych

W Kompanii Reprezentacyjnej panuje pełne równouprawnienie. Każdy, kto ma do tego indywidualne predyspozycje, bez względu na płeć, może zostać dowódcą. Wszyscy członkowie mają też takie same prawa i obowiązki, a za niedopełnienie tych ostatnich grozi wydalenie ze służby.

Są piękni, młodzi, wysportowani i do tego niezwykle uzdolnieni. Nie dziwi więc, że na ich widok wzdychają kobiety, mężczyźni i dzieci, które marzą, by w przyszłości móc założyć granatowy mundur i z dumą paradować w nim przed licznie zgromadzoną publicznością. Starsi z kolei, patrząc na ich rytmiczny marsz oraz precyzyjną sekwencję ruchów wykonywaną z gracją i szykiem, mogą tylko westchnąć z żalu, wspominając młodzieńcze lata...

Wzrost, prezenca i... wytrzymałość

Wszystko zaczęło się od niewielkiego grona studentów z wyznaczonego, umundurowanego rocznika, którzy delegowani byli do udziału w oficjalnych uroczystościach. Jako że nie każdy z nich odnajdował się w tej roli, powstała formalna grupa, do której przystępują już wyłącznie zainteresowani pełnieniem tego rodzaju służby. Wybrani spośród najlepszych tworzą Kompanię Reprezentacyjną Uniwersytetu Morskiego w Gdyni. Jednostka, którą 17 stycznia ub.r. powołał do życia rektor prof. dr hab. inż. Janusz Zarębski, od początku stanowić miała wizytówkę uczelni, zapewniając nie tylko asystę dla jej sztandaru, będącego symbolem tradycji, patriotyzmu i wierności Polskiej Banderze, ale także idealne miejsce do szkolenia

profesjonalnej kadry mundurowej. Do zadań tej elitarniej jednostki należy uświetnianie różnego rodzaju uroczystości organizowanych przez uczelnię oraz wydarzeń o randze państwowej, miejskiej czy o charakterze patriotyczno-religijnym.

— Do tej pory kompania wzięła udział w inauguracji roku akademickiego, święcie szkoły, obchodach Święta Niepodległości, Urodzinach Gdyni czy Dniach Morza. Wystawiliśmy posterunek honorowy oraz asystę przy składaniu wieńców podczas ceremonii odsłonięcia tablicy poświęconej załodze statku El Faro zaginionego w 2015 roku podczas rejsu z Jacksonville na Florydzie do portu San Juan na Puerto Rico. Na pokładzie w chwili katastrofy znajdowało się pięciu Polaków — opowiada odpowiedzialny za kompanię Michał Kołodziejczak z Biura ds. Marketingu UMG.

Zasilić szeregi kompanii nie jest łatwo. Dobre chęci to za mało, by można było marzyć o rozpoczęciu kariery. Formalne wymogi są bowiem mocno wyśrubowane. Wzrost w granicach od 170 do 185 cm, nienaganna prezenca, bardzo dobry stan zdrowia i wytrzymałość nie występują równocześnie u każdego. Zwłaszcza ta ostatnia, która okazuje się niezbędna do wytrwania podczas przyjmowania pozycji





stojącej przez dłuższy czas. Kiedy już się okaże, że kolana i plecy są w stanie sprostać fizycznemu reżimowi, przychodzi czas na sprawdzenie poczucia rytmu. Oczywiście nie chodzi o to, by odkryć w sobie od razu talent na miarę Barysznikowa, ale pewną gracją trzeba jednak dysponować, szczególnie że przy wykonywaniu skomplikowanych układów, złożonych z wielu elementów, wymagana jest dobra koordynacja całego ciała. Wszyscy, którym do tej pory w tańcu nie przeszkadzała muzyka, muszą obejść się smakiem.

Jeśli już ochotnikowi uda się przejść przez gęste sito wymagań komisji rekrutacyjnej, zostaje uznany za kandydata zdolnego do pełnienia służby i skierowany na miesięczny okres próbny. Po tym czasie rozpoczyna się już prawdziwa służba. A ta wymaga wielu wyrzeczeń i poświęceń. Panowie, którzy hołdowali aktualnej modzie, upodabniając się z wyglądu do norweskiego drwała, zrezygnować będą musieli z wypielęgnowanego bujnego zarostu. W kompanii dopuszczalna jest bowiem wyłącznie krótko przyszyżona broda lub takie same wąsy. Ci natomiast, którym po drodze było z długowłosymi bohaterami, zawołają do fryzjera: „Na krótko, proszę!”. Panie są w lepszej sytuacji. W ich przypadku wystarczy bowiem upiąć włosy w taki sposób, by ściśle przylegały do głowy. Gorzej niestety mają miłośniczki kolorowych lakierów do paznokci czy wyrazistego makiżażu – w kompanii stawia się jednoznacznie na delikatność i subtelność. Fanatyków biżuterii zadowolili musi noszenie zegarka, obrączki, sygnetu lub pierścionka, a wszyscy ci, którym wytatuowany smok oplata plecy, mogą zostać przyjęci pod warunkiem wszakże, że jego ogon... nie będzie wystawał spod garderoby. W takiej dyscyplinie wytrzymać trzeba co najmniej przez rok. Kadencja członka kompanii, którym – co ważne – zostaje wyłącznie pełnoprawny student Uniwersytetu Morskiego w Gdyni, trwa od 1 marca do końca lutego następnego roku, a rezygnacja w trakcie jest możliwa jedynie w wyjątkowych przypadkach.

Trening czyni mistrza

Bez ogromnego wysiłku nie jest możliwe osiągnięcie sukcesu – potwierdzi każdy, kto kiedykolwiek próbował sił w jakiegokolwiek dyscyplinie. Bezbłędne opanowanie niezbędnych umiejętności wymaga wielu godzin pracy i poświęcenia. Wiele na ten temat powiedziec też mogą członkowie kompanii. Nie bez kozery każdej zakończonej przez nich sesji szkoleniowej towarzyszy recytowana przez wszystkich formułka: „i tym optymistycznym akcentem kończymy tę nierówną walkę”.

– Perfekcyjnego wykonania zwrotu w prawo przy użyciu równocześnie obcasu buta prawej nogi i czubka buta nogi lewej, połączonego z koordynacją reszty ciała, nie da się nauczyć bez wielokrotnego powtarzania tych samych ruchów. Dlatego trenujemy co tydzień, po dwie godziny lub więcej, w zależności od potrzeb – tłumaczy Michał Kołodziejczak.

Jak dodaje, problemem nie jest w tym przypadku brak zaangażowania, bo tego członkowie zespołu mają aż nadto, lecz organizacja zajęć w taki sposób, by w jednym czasie zgromadzić wszystkich. Przy zróżnicowanym grafiku zajęć akademickich studentów stanowi to nie lada sztukę i wyzwanie organizacyjne. Zdarza się więc, że ćwiczenia trwają aż do późnych godzin wieczornych. Takie problemy nie istnieją w trakcie organizowanych cyklicznie zgrupowań, podczas których cała grupa funkcjonuje według identycznego harmonogramu. Każdy dzień szkoleniowy rozpoczyna zaplanowana na godzinę 6:30 pobudka, po niej zbiórka i poranna zaprawa, a potem praca nad elementami musztry indywidualnej, zespołowej oraz synchronizacja układów musztry parady. Obecność na tego rodzaju obozach nie kończy się wyłącznie na powtarzaniu wypracowanych układów. Można też zaimponować innym wytrzymałością, widoczną nie tylko na sali ćwiczeń. Pobyt w Bieszczadach, które Marek Hłasko uczynił tłem akcji jednej ze swoich książek, przeszedł do kompanijnych legend jako czas zdobywania szczytów. Pokonanie w deszczu czerwonego szlaku w drodze na Smerek czy zdobycie Tarnicy wzmocniły z pewnością pozytywnego ducha zespołu. Bieszczadzki tour w ogóle obfitował w wiele zaskoczeń.

– Jednym z przyjemniejszych było przejście umundurowanej kompanii przez Wetlinę. Miło było patrzeć na uśmiechających się na nasz widok mieszkańców, strażaków i policjantów, a także przebywających tam turystów, którzy entuzjastycznie pozdrawiali maszerującą kolumnę, zadając sobie jednocześnie pytanie: co robią marynarze 800 km od Bałtyku? Czy morze przeniesiono w góry? – wspomina Kołodziejczak.

Sea is not the limit!

W Kompanii Reprezentacyjnej panuje pełne równouprawnienie. Każdy, kto ma do tego indywidualne predyspozycje, bez względu na płeć, może zostać dowódcą. Wszyscy członkowie mają też takie same prawa i obowiązki, a za niedopełnienie tych ostatnich grozi wydalenie ze służby. Katalog przewin skutkujących odwołaniem znajduje się w regulaminie, ale – jak do tej pory – nie trzeba było do niego sięgać. Zgodnie z jego zapisami liczba członków Kompanii Reprezentacyjnej UMG nie może przekroczyć 55, zaś organizatorzy dbają, by nie spadła poniżej 35. Jest to o tyle ważne, że w przypadku grupy, która musi być zgrana, wypadnięcie nawet jednego ogniwa dezorganizuje pracę całości. Obecnie kompania liczy 40 studentów, którzy wywodzą się ze wszystkich wydziałów uczelni.

Znaleźć się w elitarnym gronie to marzenie wielu. Na tych, którzy chcą ciężko i wytrwale pracować, czeka na końcu nie tylko splendor i podziw. Dzięki opanowaniu trudnej sztuki musztry indywidualnej i zespołowej, nauki dowodzenia oraz umiejętności pracy w zespole, można w życiu bezpiecznie przepłynąć przez najgłębsze wody. Sea is not the limit!

Sport z misją

W żeglarskiej, podobnie jak w życiu, ważne są dyscyplina, szacunek do siebie i innych, porządek i odpowiedzialność. Zaszczepiając te cechy za młodu, trener próbuje udowodnić, że każdego da się w ten sposób wyprowadzić na dobrą drogę.

Nie sposób wyobrazić sobie sportu bardziej oddającego ducha morskiej uczelni niż żeglarsko. Samodyscyplina, wytrwałość, otwarta głowa, a do tego sprawność na najwyższym poziomie – na łódce bez tego ani rusz. Na Uniwersytecie Morskim w Gdyni chodzi o coś jeszcze. Reaktywowana po sześcioletniej przerwie sekcja żeglarska przy Studium Wychowania Fizycznego i Sportu ma do wypełnienia szczególną misję. Jej członkowie trenują w ośrodku w Rewie prowadzonym przez Janusza Frąckowiaka. Ten był trener kadry i pasjonat żagli swoim zapałem potrafi zarazić wszystkich dookoła. Szczególną opieką otacza dzieci z okolicznych tzw. trudnych rodzin. Wspomagając rodziców w procesie wychowawczym, pokazuje, że w żeglarskiej, podobnie jak w życiu, ważne są dyscyplina, szacunek do siebie i innych, porządek i odpowiedzialność. Zaszczepiając te cechy za młodu, próbuje udowodnić, że każdego da się w ten sposób wyprowadzić na dobrą drogę.

Wciągnął w to studentów UMG, którzy mają wspierać adeptów żeglarskiej z Wejherowa, Gdyni czy Redy w ich edukacji. W końcu sport może odegrać w życiu istotną rolę, ale podstawą musi być nauka. Korzyść jest obopólna, bo studenci mogą w zamian nieodpłatnie korzystać z żaglówek. Długo nie trzeba było ich namawiać. Odtąd stali się godnymi naśladowania nie tylko na wodzie, ale i w codziennym życiu. Odrabianie polskiego, matematyki czy chemii nigdy nie przynosiło dzieciom większej radości. Wszyscy mają frajdę, gdy w szkole czy na wodzie ktoś odniesie sukces. Życy zaim-

ponowali w ubiegłym roku, zajmując pierwsze miejsce w klasyfikacji drużynowej Akademickich Mistrzostw Pomorza. Miesiąc później na Akademickich Mistrzostwach Polski w Wilkasach stanęli na najniższym stopniu podium wśród uczelni społeczno-przyrodniczych.

Rektor na drążku

Wskrzyszona przed ledwie dwoma laty sekcja żeglarska nie jest najmłodszą w portfolio UMG. W tym samym mniej więcej czasie zaczęli trenować inihokeiści, a ledwie parę miesięcy temu także piłkarze ręczni. Wystarczyło wyjść z inicjatywą, dać ogłoszenie o naborze i w okamgnieniu powstała drużyna, której – jak pozostałym – kupiono stroje z uczelnianym logo. Determinacji i siły woli można im pozazdrościć.

– Staramy się wychodzić naprzeciw oczekiwaniom studentów. Coraz więcej z nich przejawia chęć do sportowej aktywności. Powstają więc nowe sekcje, odradza się życie sportowe na uczelni. Nie bez znaczenia jest tu nastawienie rektora, który daje zielone światło, promując wszelkie tego typu inicjatywy – przekonuje dr Anna Konieczna, kierownik Studium Wychowania Fizycznego i Sportu UMG.

W tym co mówi, nie ma ani krzty przesady. Dla stojącego na czele uczelni prof. dr. hab. inż. Janusza Zarębskiego sport jest nieodzowną dziedziną życia. Sam regularnie dba o kondycję, a o efektach można się przekonać choćby podczas zainicjowanego przez niego Festynu Sportowego o Puchar Rektora (a wcześniej dziekana Wydziału Elektrycznego). I nie dla wszystkich jest to moment chwały. Ani siłowanie na rękę, ani rzut oszczepem, ani sztafeta na ergometrach wiosłarskich, strzelanie z łuku czy przeciąganie liny nie wzbudzają takiej ekscytacji, jak podciąganie na drążku z udziałem rektora. Przyglądając się jego wyczynom, wielu szybko traci rezon.

– Mam zanotowane dokładne wyniki, ale nie będę ujawniać, żeby nie zawstydząć studentów – śmieje się dr Konieczna.

Takie przedsięwzięcia motywują do aktywności również pracowników uczelni. Festyn odbywa się wprawdzie raz do roku, ale na co dzień mają do wyboru pilates, program „Zdrowy kręgosłup”, pływanie czy nordic walking urokliwymi trasami Trójmiejskiego Parku Krajoznawczego. Specjalna oferta dla pracowników stanowi jeden z trzech filarów, na których oparto funkcjonowanie SWFiS.

Asany najpopularniejsze

Podstawą są zajęcia dydaktyczne prowadzone przez siedmiu zatrudnionych w studium wykładowców. Do niedawna korzystano z hali sportowej, ale kiedy podjęto decyzję o jej wyburzeniu i postawieniu w tym miejscu nowoczesnego obiektu z pełnowymiarowymi boiskami do gier zespołowych, siłownią i salą gimnastyczną (oddanie planowane jest za dwa lata), do dyspozycji sportowców jeszcze przez jakiś czas pozostanie jedynie pływalnia. Jest obowiązkowa dla wszystkich, którzy nie mają przeciwwskazań lekarskich. Ci zaś mają



Rektor na drążku

Fot. Radosław Czajka



Aleksander Panicz

do wyboru zajęcia korekcyjne lub jogę. Pozostali, choć nie muszą wiązać swojej przyszłości z pływaniem na statkach (na UMG są również kierunki lądowe), przechodzą 60-godzinny program nauki pływania i ratownictwa. W ciągu trzech pierwszych semestrów doskonalą technikę pływania, w czwartym uczą się technik ratowniczych: skoku, holowania, w jaki sposób się obchodzić z osobą przytomną, a jak z nieprzytomną itp. Każdy może poradzić się instruktora, poprosić o odpowiedni trening albo po prostu popływać.

W SWFiS działają także sekcje sportowe i rekreacyjne. Jest ich obecnie czternaście. Studenci, oprócz już wymienionych, mogą trenować także siatkówkę, koszykówkę, piłkę nożną, trójbój siłowy, sporty walki, pływanie i jogę. Ta ostatnia cieszy się największym powodzeniem. W tym roku zapisało się siedemdziesięciu uczestników.

– Jest jeszcze sekcja ogólnorozwojowa dla osób, które nie są na takim poziomie, by reprezentować uczelnię na zawodach, ale chcą przyjść, poruszać się dla czystej przyjemności. Sami wyznaczają sobie zakres aktywności – mówi dr Konieczna.

Sekcje otwarte są więc dla każdego, ale już podczas pierwszych zajęć instruktorzy starają się wyłapać „brylanty”, które dobrze rokują. Wiadomo, że w krótkim okresie studiów nie da się od podstaw stworzyć sportowca, za to łatwo można w tym czasie zaprzepaścić czyjś potencjał. By do tego nie dopuścić, w SWFiS idą na rękę każdemu, kto chce kontynuować rozpoczęte wcześniej pasje. Z uwagi na skromną obecnie bazę – brak własnej siłowni, hali, boisk – studenci mają możliwość trenowania poza uczelnią, w klubach sportowych. Tak jest choćby z najjaśniejszą ostatnio świecącą gwiazdą, Agnieszką Kaszubą, studentką III roku Wydziału Nawigacyjnego, która w lutym w halowych Mistrzostwach Polski w Toruniu sięgnęła po złoty medal w skoku o tyczce, uzyskując rekord życiowy 4,30 m. Była też najlepsza w ostatnich Akademickich Mistrzostwach Polski w Łodzi. Na wydziale tym studiuje także Aleksandra Chmielewska, która w lutym na jeziorze Oresjon w Szwecji zdobyła brąz w bojerowych Mistrzostwach Europy, a w Mistrzostwach Świata Junierek do podium zabrakło jej jednego punktu. Ich kolegą jest Aleksander Panicz, trzeci w MP w karate olimpijskim w konkurencji kata drużynowe i w MP Japan Karate Association DPD w kata indywidualnym. „Nawigatorzy” byli też bezkonkurencyjni w sztafetach na ostatnich międzywydziałowych zawodach pływackich, organizowanych co roku z okazji Święta Szkoły.

Ale osiągnięć nie brakuje i na innych wydziałach. W sportach siłowych brylują „elektrycy”, a wśród nich Marcin Lange – najlepszy w Pucharze Polski w wyciskaniu leżąc w kategorii open juniorów do lat 23, a do tego brązowy medalista AMP w trójboju siłowym i w MP w wyciskaniu leżąc. Sporty walki to domena głównie Wydziału Przedsiębiorczo-

ści i Towaroznawstwa. Jedną z „gwiazd” jest pięściarka Natalia Snadna, wicemistrzyni Polski AZS w boksie olimpijskim. Z kolei wśród „mechaników” najczęściej jest biegaczy, którzy startując w niezliczonej ilości imprez – od najkrótszych pięciokilometrych, przez dwukrotnie dłuższe, aż po półmaratony – z pewnością prędzej czy później zrealizują marzenia o sukcesach.

Sportowe dylematy

W ostatnich dwóch edycjach Akademickich Mistrzostw Polski UMG plasował się w okolicach 70 miejsca. Jak przyznaje dr Konieczna, na aspekt wyczynowy trzeba jednak patrzeć przez pryzmat specyfiki takiej uczelni, jaką jest Uniwersytet Morski. Przede wszystkim UMG nie jest tak duży jak klasyczne uniwersytety czy politechniki.

Poza tym z praktykami na statkach wiąże się konieczność kilkumiesięcznego nawet wyjazdu. Potrafi to zaburzyć przygotowania, zwłaszcza w sportach drużynowych, i nieuchronnie zmniejsza szanse w rywalizacji z drużynami z innych szkół wyższych.

– Tamte zespoły mają dużo więcej czasu na zgranie, ustawienie każdego na boisku na optymalnej pozycji, my z kolei nie możemy być pewni, że skład będzie utrzymany do następnych zawodów – tłumaczy dr Konieczna, przywołując niedawny Rejs Niepodległości, w którego ostatnim etapie brał udział jeden z członków uczelnianego zespołu pływackiego. Traf chciał, że dzień po zakończeniu rejsu zaplanowano zawody. Zawodnik był zdeterminowany, by w nich wystartować, ale kilkutygodniowy pobyt na statku – choć wspomnień z niego przywiózł co niemiara – zrobił swoje. O dobrym wyniku można było zapomnieć. Moja rozmówczyni dostrzega jednak i plusy tej sytuacji.

– W równej mierze co podstawowych zawodników wychowujemy też młodszych, którzy wiedząc, że w każdej chwili mogą wskoczyć na zastępstwo, od początku przygotowani są do roli reprezentantów uczelni.

UMG to uczelnia morska, ale pamięta się w niej również o pasjonatach gór. Organizowane przez SWFiS obozy narciarskie sięgają tradycją pół wieku wstecz. Wtedy wyjeżdżano do Szklarskiej Poręby, Korbiewa i Zwardonia. Później celem był Turbacz. Od kilkunastu lat odbywają się w Białce Tatrzańskiej. Na stoku – w zależności od stopnia zaawansowania – ćwiczy się upadki, sposoby wstawiania, jazdę na krawędziach czy jazdę synchroniczną. Studenci nie odmawiają sobie też radosnej zabawy na śniegu. Punktem kulminacyjnym jest zawsze długo potem wspomnianą impreza sylwestrowa.



Agnieszka Kaszuba

Fot. Adam Kowalek