

# Magister (cd.)

## DZIEŃ SĄDU

Egzaminy semestralne dla sporej grupy studentów, Panie, to Dzień Sądu. Student siada naprzeciw wszystkomogącego adiunkta czy profesora. Zaczyna się zabawa w „sprawdzenie zdobytych wiadomości”, czyli komedia oceniania studenta w umownej skali cyfr.

Egzamin z budowy maszyn u Małego – w porównaniu do innych – to pestka. Podczas egzaminu, siedząc naprzeciw Małemu, nie trzeba niczego demonstrować, udowadniać, wywódzić... Sztuka polega na trafnym rozpoczęciu odpowiedzi. Profesor zwykle przerywa i uzupełnia odpowiedź nowymi szczegółami, komentuje przy tym własne wykłady. Po kilku minutach odpowiadającego ogranicza się do uprzejmego potakiwania głową i zaznaczania swojej obecności powtarzaniem: Tak jest panie profesorze! Profesor jest człowiekiem zbyt delikatnym, nie potrafi ostro zwrócić uwagi studentowi, nawet wtedy, gdy ten daleko odbiega wywodem od treści pytania. – Muszę panu zwrócić uwagę, że rozumowanie pańskie, aczkolwiek słuszne i w zasadzie wyczerpujące, wymaga kilku uzupełnień, mianowicie...

Historia tej katedry nie zna przypadku obalania egzaminu. Kto przeszedł cało przez sito starszych asystentów i adiunkta, dla formalności rozmawia na zakończenie z profesorem.

Inaczej przebiega egzamin u Lorda. To trudny orzech do zgryzienia. Egzaminowanie odbywa się według utartego ceremoniału. Najpierw należy zgłosić chęć przystąpienia do egzaminu w sekretariacie sekcji. Nie znając zwyczaju Lorda, wparowałem po raz pierwszy bezpośrednio do jego gabinetu, ponieważ drzwi były otwarte. Lord ni to siedział, ni to leżał na wygodnej kanapce.

Panna Adela rozmawiała właśnie przez telefon w sekretariacie odwrócona plecami do drzwi gabinetu. Stałem więc przed obliczem Lorda w postawie niemal zasadniczej, lekko przechylony do przodu, z przymilnym uśmiechem na twarzy. Pozdrowiłem dzień i natychmiast wyluszczyłem powód swojego przybycia. Ale Lord, patrząc na mnie, nie widział mnie jednocześnie. Zdumiony bezruchem profesora powtórzyłem formułkę przywitania, tym razem nieco głośniejszą. Ale profesor pozostawał w dalszym ciągu w pozycji ni to leżącej, ni to siedzącej, a na mnie patrzył jak na zjawę. Zgłupiałem zupełnie. Na szczęście do gabinetu wpadła już panna Adela i wyprosiła mnie:

– Jak mógł pan wejść do gabinetu profesora bez meldowania się u mnie? I po co pan tu wszedł?

– Chcę zdawać egzamin!

– No dobrze – uspokoiła się panna Adela.

Zrobiła trzy kroki i stojąc przed profesorem zameldowała mnie. Oczywiście profesor całą naszą rozmowę nie tylko słyszał, ale dobrze widział. Sekretarka zapytała profesora, czy zechce mnie przyjąć. Lord odpowiedział, że owszem, ale za pięć minut, gdyż pragnie nieco odsapnąć po poprzednim egzaminie, który go bardzo zmęczył:

– Zapalę cygarko, jeżeli pani pozwoli! – Ależ panie profesorze!

Sekretarka, stojąc już w drzwiach gabinetu, zapytała: – Zamknąć drzwi, czy zostawić otwarte?

– Proszę pozostawić otwarte. Patrząc na panią, chociaż na moment zapomnę o tych zakutych łbach studenckich.

Minęło kilka minut, sekretarka dała znak, że mogę już wejść. Stałem ponownie przed obliczem Lorda w pozycji zasadniczej. Teraz profesor odpowiedział na moje przywitanie, po czym przyjął pozycję wyraźnie siedzącą. Poprosił o indeks i długo przyglądał się wpisanym już ocenom. Chwilę patrzył w prostokąt okna, wreszcie podniósł prawą nogę, tak wysoko, abym mógł wyraźnie widzieć but, i zapytał, z czego wyrabia się zelówki. Przystąpiłem do obszernego wywodu, w którym opowiedziałem, z czego wyrabia się dzisiaj zelówki, z czego wyrabiali starożytni, Indianie, Eskimosi... Profesor kiwał tylko głową, spoglądał to na mnie, to na bucik. Gdy skończyłem, zapytał, z czego wykonane jest włókno zwykłej żarówki. I odpowiedź na to pytanie leżała w moich możliwościach. Mówiłem więc o kłopotach Edisona, kiedy poszukiwał odpowiedniego materiału, konstruując pierwszą żarówkę. Następne pytania dotyczyły: lotu

nietoperza, napędów łodzi podwodnych, zasady działania lotek w samolocie, sposobu uszczelniania wałów napędzających śruby okrętowe, żeliwa perlitycznego, zasady rozmieszczania nitów w węzle kratownicy, powodów wyginienia bizonów, wreszcie spodni jako okrycia męskich nóg. Odniosłem wrażenie, że moje odpowiedzi bawiły Lorda.

Gdy profesor wstał, powstałem i ja.

– Proszę siedzieć – rozkazał łagodnie. – Muszę gnaty rozprostować. Podszedł do okna i długą chwilę patrzył na płynące wolniutko obłoczki. – No tak! No tak! Czas płynie tylko w jedną stronę! Proszę to w przyszłości przemyśleć! I o teorii Ein-

steina proszę nie zapominać! Po czym wpisał do indeksu: bardzo dobry.

Niesamowity egzamin! – denerwował się Zenon, na myśl o rozmowie z Lordem. Z czego się przygotować? Uczynił wszystko, co było w jego mocy. Przerysował w tuszu wszystkie tabelki i wykresy na osobne arkusiki brystolu. Pod tabelkami wypisał pismem technicznym obszernie komentarze z przykładami, jak z tabelki korzystać. Arkusiki ponumerował w kolejności wykładów i spiął w specjalnym skoroszytcie. Na czołowej stronie skoroszytu wypisał nazwę przedmiotu, rok studiów semestr, tytuły i nazwisko wykładowcy. Przygotował również zeszyt, w którym wynotował wszystko, co Lord poza tabelkami i wykresami opowiadał na swoich wykładach. W ostatnich dniach przed egzaminem spędzał Zenon wiele godzin na korytarzu przed katedrą, na tak zwanej giełdzie. Wypytywał drobiazgowo o pytania, jakie zadaje Lord. Przerażenie Zenona wzrastało proporcjonalnie do ilości uzyskanych odpowiedzi. Popołudnie dnia przed egzaminem Zenon spędził w półmroku potężnych murów Piotra i Pawła. Prosił Boga o pomoc w zbliżającej się próbie. Odbył spowiedź, a rankiem dnia, w którym wyznaczono mu spotkanie z Lordem, przyjął komunię świętą. Niemniej był zdenerwowany do granic wytrzymałości. Kręcił się półprzytomny między ubikacją a katedrą. Na wszelki wypadek pytał jeszcze o różne „niejasne kwestie”. O wartość w przemyśle kopyt końskich, o historię szkła, trzeci przypadek Eulera, o równię pochyłą, sposób wodowania statków, dyszę silnika odrzutowego... Po każdej serii pytań wychodził do ubikacji.

Tymczasem Lord „rozliczył” Zenona inaczej. Stał przy oknie i śledził ruch obłoczków – Swoim wejściem spłoszył pan wró-



bla z parapetu! – oznajmił, gdy Zenon w postawie zasadniczej oczekiwał zaproszenia do zajęcia miejsca. – Nie sieją, nie orzą, a żyją – mruknął Lord. Po czym poprosił Zenona o zajęcie miejsca. – Co pan przydźwigał? – zapytał zdumiony, gdy ujrzał na kolanach Zenona skoroszyt z tabelkami i zeszyt z komentarzem. Długo, bardzo długo przeglądał tabelki, wykresy, czytał komentarze... – Pan to wszystko sam wykonał? – padło pierwsze i ostatnie pytanie Lorda zadane Zenonowi. Do indeksu wpisał „dostatecznie”.

Jeszcze inaczej egzaminuje Ekonomista. Zgodnie z planem egzamin dla całego wydziału odbywał się jednego dnia. Początek egzaminu godzina ósma. Stu kilkudziesięciu studentów tłoczyło się przed sekretariatem ekonomii w oczekiwaniu na swoją kolejkę. Do godziny dwunastej wchodziło jednocześnie dwóch studentów, wybierali pytania z kupki karteczek rozrzuconych przed profesorem. Pierwszy z listy siadał naprzeciw profesora i po przeczytaniu pytania natychmiast odpowiadał. Drugi znajdował się w nieco lepszej sytuacji, mógł przemyśleć swoje odpowiedzi. O godzinie dwunastej profesor stwierdzał z przerażeniem, że przeegzaminował dopiero połowę zaplanowanej liczby. Od tego momentu w gabinecie przygotowywało się jednocześnie trzech studentów. Od godziny osiemnastej pro-

fesor przestał zadawać pytania. Wystarczyło to, co student sam opowiedział. Od godziny dwudziestej studenci odpowiadali tylko na trzy pierwsze pytania. Profesor patrzył nieruchomo w ściną dal. Nie zadawał pytań, nie słuchał odpowiedzi, siedział nieobecny. Po kilku minutach profesor wypowiadał tylko jedno zdanie: Poproszę indeks! Wpisywał stopień dobry i powtarzał: Następny!

Matematykę i mechanikę zdawało się normalnie. Matematyk i Mechanik pytali krótko i rzeczowo. Wymagali sensownych odpowiedzi, najczęściej popartych prawidłowym wynikiem rozwiązanej zadania. Z tych przedmiotów był też największy odsiew. Precyzja rozumowania, logiczne wnioskowanie, ciągłość tematyczna następujących po sobie wykładów wymagały od studenta skupienia, wyobraźni i systematycznej pracy. Im mniej wyobraźni, tym więcej ćwiczeń. Opuszczony wykład lub ćwiczenie stanowiły poważną stratę, którą trudno było nadrobić. Dla studentów budujących swoją przyszłość na obszernym, gładkim gadulstwie, Matematyk i Mechanik stanowili progi nie do pokonania.

*Edward Kaczmarek  
Absolwent Politechniki Gdańskiej*

## Z PRZESZŁOŚCI GMACHU GŁÓWNEGO PG (uzupełnienie)

W zeszycie 2/99 PISMA PG ukazał się mój dość obszerny artykuł, mieszczący się na stronach 8-12. Chcę go teraz nieco uzupełnić o informacje, ostatnio otrzymane. Pod koniec stycznia 2001 r. skontaktował się ze mną dr Maciej Żakiewicz, działający w II Liceum Ogólnokształcącym im. Adama Mickiewicza w Gdyni. Przy okazji naszego spotkania 29 stycznia br. udostępnił mi tekst, z którym dotąd się nie zetknąłem.

Jest to artykuł Heinza Voellnera pod tytułem „Die letzten Tage der Schlacht um Danzig („Ostatnie dni walki o Gdańsk”). Dwie części tej publikacji ukazały się w periodyku UNSER DANZIG, w zeszytach 6 i 7 z roku 1983. Autor, będący przed wojną pełnoprawnym profesorem szkoły średniej, mieszkał przy Polanki 73, blisko ulicy Abrahama. Swoje opracowanie oparł na obszernej literaturze, liczącej ogółem 14 pozycji, a także na artykułach wspomnieniowych, zamieszczonych w tym miesięczniku. Pod względem czasowym artykuł ten obejmuje czas od 2 marca 1945 (Niedziela Palmowa) do 2 kwietnia (Poniedziałek

Wielkanocny). Treść opisu ilustrują trzy mapki z zaznaczeniem kolejnego przebiegu linii bojowych.

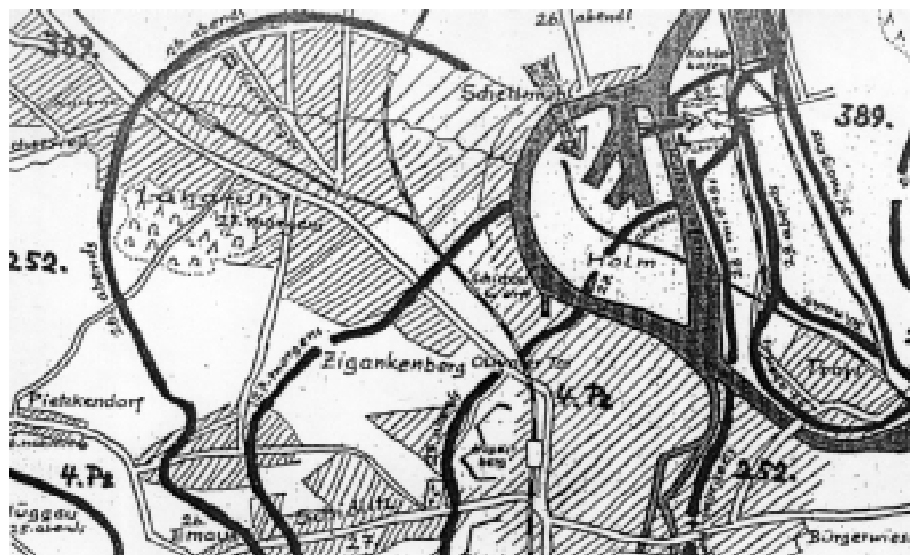
Z lektury tego artykułu wynika, że w dniu 26 marca linia obrony Wehrmachtu biegła północnym skrajem dzielnicy Wrzeszcz. W nocy na 27 marca wydano rozkaz wycofania się na inną linię obronną, przebiegającą koło północnego skraju stoczni Schichaua. Ostatnie siły piechoty niemieckiej wycofują się w okolice Politechniki. Po południu, koło Bramy Oliwskiej powstaje zgrupowanie obronne. Wieczorem czoło wojsk radzieckich dociera do parku Steffensa (przy al. Zwycięstwa koło Bramy Oliwskiej) i do ul. Wały Piastowskie. W dniu następnym siły nacierające obsadzają całe płonące centrum Gdańska aż Nowej Motławy.

Przechodząc teraz do mojego artykułu (PISMO PG, str.10) można obecnie przyjąć, iż zajęcie terenu PG przez nacierających nastąpiło przed południem 27 marca 1945. Wtedy właśnie nastąpiło to, co w ujęciu dra Wolffa określone zostało jako „Po-

czątek końca”: siły nacierające ostrzeliwały rannych, leżących w salach szpitalnych, urządzonych w Gmachu Głównym. Czołówka radziecka rychło odeszła jednak na linię bojową. Następnego dnia rano dra Wolfa zabrano na przesłuchanie, a w tym czasie oddziały tyłowe dokonały podpałów sal szpitalnych, z których nie ewakuowano rannych.

Wydaje mi się, że warto tutaj zamieścić wycinek z mapki nr 2 w artykule „Die letzten Tage der Schlacht um Danzig”. Ulica Heeresanrigger to obecna al. Legionów, Hagelsberg – to Góra Gradowa, dzielnica Wrzeszcz to Langfuhr, zaś Siedlce – to Schidlitz.

*Jerzy Sawicki  
Wydział Elektrotechniki i Automatyki*



# OPOWIEŚCI GDAŃSKIE PTASZKI (OŻYWIONE?)

Zawsze z dużym zainteresowaniem czytam w zeszytach „Pisma PG” opracowania kolegi Wilgi. Opisując ciekawe obiekty przyrodnicze, w jednym z zeszytów zajął się ptakami bytującymi na terenie przyległym do Politechniki. Mieszkając na tym terenie, chciałbym też napisać o ptaszkach, ale nieco odmiennych. Zaczę od tego, że moja Dobra Żona, oprócz wielu różnorodnych zainteresowań, lubi gromadzić wszelkiego rodzaju figurki ptaszków. Zbiera je po jarmarkach, odpustach, pchlich targach, kioskach z pamiątkami, pracowniach rzeźbiarzy zarówno w kraju, jak i podczas wędrowek po świecie. Ptaszki te, można powiedzieć, uwiły sobie miłe gniazdko w naszym mieszkaniu i chyba się rozmnażają, bo jest ich już ponad czterdzieści. Stoją na półkach, wiszą na gałązkach przy ścianach, adorują święte obrazy i rzeźby. Są wszędzie, gdzie było trochę wolnego miejsca.

Przeważają ptaszki drewniane, a wśród nich szczygły, może bardziej pękate i pstrokate niż rzeczywistości. Tworzą przeważnie grupy 4-5-osobowe (raczej ptaszkowe), siedzące na jednej gałązce i bardzo sobą zajęte. Inny charakter miały pojedyncze, skromne, szare ptaszki, smukłością i kształtem przypominające pliszkę modrą, czyli trzęsidupka. Te miały swój charakter i z zainteresowaniem przyglądały się obrazowi, na ramie którego siedziały. Były też pojedyncze, większe, w kolorze surowego drewna, formą przypominające dudka lub dzięcioła. Te usadawiały się chętnie na lampach i kinkietach ściennych. Odrębną grupę stanowiły ptaszki nigeryjskie z ciemnego drzewa, tworzące rodzinę z kilku osobników, formą i wykończeniem świadczące o wysokich zdolnościach ich wykonawcy.

Ptaszki gliniane, przeważnie prymitywne i pękate, lubią stać na półce i wystawiają swój ogonek z dziurką, zapraszając do gwizdania. Ptaszki gliniane są też fragmentami ozdobnymi ceramiki murzyńskiej. Ciekawe też są ptaszki wykonane z rogów bydła afrykańskiego. Smukłe, eleganckie, pełne wyrazu z dozą drapieżności.

Zupełnie odrębną grupę stanowią ptaszki z Sopotu, z pracowni znanego, niestety już nieżyjącego, metaloplastyka Stasia Skury. On, jako wdzięczny pacjent, obdarował Żonę rodziną smukłych flamingów i lichtarzy z ludowymi kogutkami. Od niego też pochodzi bursztynowy słowik, brat nagrody na sopockim festiwal.

W naszym mieszkaniu-ptaszarni zaczęło już brakować miejsca, więc nowe ptaszki powędrowały do naszego letniego domu nad jeziorem Gowidlino.

Tam, w drewnianym wnętrzu, miały dosyć miejsca dla siebie. Upodobały sobie parapety okienne, białą malowaną powierzchnię komina i sam kominek. Zagnieździły się na dobre i pasowały do zagląających przez okna gałęzi świerków i modrzewia. Domek był używany głównie latem, zimą bywaliśmy tam rzadziej, gdyż duże powierzchnie okien utrudniały utrzymanie ciepła. Tej wiosny, gdy śnieg już odtajał, pojechałem sprawdzić, w jakim stanie nasze gospodarstwo przeczimowało. W tym roku szczęśliwie nie było włamania, nikt już nie łasił się na półwieczne radio marki Pionier (dotąd gra) i stary rosyjski telewizor Rubin. Obok nas powstały luksusowe wille i one były teraz łakomym kąskiem miejscowych złodziejasków.

Gdy otworzyłem drzwi od naszego głównego pokoju, to zobaczyłem, że coś jest nie w porządku. Nasze ptaszki były poprzewracane, leżały na podłodze z rozpaczliwie wzniesionymi do góry nóżkami. Wyglądało jak krajobraz po bitwie. Najdziwniejsze jednak było to, że wszystkie parapety były białe od ptasich kupek. Zdziwiło mnie to niezmiernie! Wszystkie okna były zamknięte i nieuszkodzone, i drzwi zamknięte. Co się tutaj działo. Może jestem o krok od tajemnicy powstania życia; czyżby w niskiej temperaturze ptaszki ożyły? Czyżby, wzorem wybitnej uczonej radzieckiej doby Chruszczowa Olgi Łepieszyńskiej udało mi się ożywić martwą materię? Wszak kupki mógł robić tylko ptak żywy.

Zacząłem z niedowierzaniem oglądać ptaszki. Były na pozór takie same jak przedtem — twarde, drewniane i martwe. Ale któryś musiał tutaj narozrabiać! Siadłem i długo dumałem.

Zszedłem po schodkach na dół, do ciemnych jeszcze pomieszczeń kuchенно-gospodarczych. Zapaliłem światło i zobaczyłem na podłodze coś ciemnego, trochę piór, trochę kostek. Rozejrzałem się dokładnie i tajemnica prozaicznie została rozwiązana.

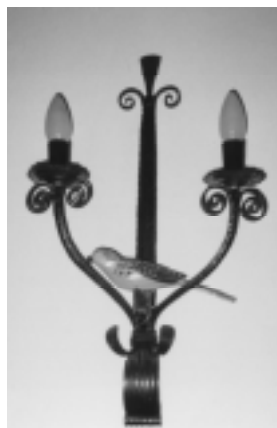
Na zimę zostawiłem w kuchni łapkę na myszy z kawałkiem słoninki. W tej łapce tkwiły teraz szczątki kawki. Kawka, trzeba wyjaśnić, jest ptakiem ciekawskim i lubi penetrować kominy. Tak się i tutaj zdarzyło. Dostała się poprzez przewód kominowy i kominek do pokoju. Zjadła znalezione resztki jedzenia, pozrzucała nasze ptaszki, obfajdała dokładnie parapety, starając się wyjść poprzez szybę, i ruszyła na dół w poszukiwaniu jedzenia. Rzuciła się na słoninkę i tam znalazła śmierć.

Tak to została zburzona moja teoria o powstawaniu życia i sława mnie ominęła.

*Kazimierz Iwanowski  
Wydział Mechaniczny  
(Zdjęcia autora)*



*Ptaszki z  
pracowni  
metaloplastyka  
Stasia Skury*



*... inne chętnie  
usadawiają się  
na kinkietach  
ściennych,*



*... a tu lichtarz z  
ludowymi  
kogutkami*

# BAL „MURZYNÓW”

Nowych członków Koła Studentów Techniki Okrętowej PG „Korab” weryfikowano na „Balu «Murzynów»”. Było to doniosłe wydarzenie, odróżniające nas od studentów innych wydziałów.

Po ustaleniu i ogłoszeniu przez organizatorów terminu tej imprezy wywieszano w różnych miejscach specjalne skrzynki, do których każdy mógł wrzucać propozycje pytań egzaminacyjnych dla „Murzynów”, czyli nowo przyjmowanych członków. Sama impreza odbywała się w dużej sali, bodajże tej, w której mieściła się stołówka studencka.

Pamiętam zgromadzony tłum studentów, złożony z około dwustu młodych mężczyzn (bo wówczas tylko oni studiowali budowę okrętów) i jednej młodej kobiety, wprowadzonej i otoczonej przez swoich znajomych, niejako oddzielających ją od reszty, gdzieś w kącie przy drzwiach wyjściowych.

Wśród tego liczego grona zgromadzonych my, „Murzyni”, wyróżniający się czerwonym kwiatem z bibułki, gotowi do posług na rzecz dostojnych członków „Korabia”. Ci zaś byli w doskonałych humorach, niektórzy z nich z pewnością po małym głębszym, i zwracali się do nas z poleceniami: „«Murzyn», przynieś piwo! «Murzyn», przynieś wodę sodową!”, bo zdaje się, że obok tych dwóch płynów w bufecie nic innego nie było. Wprost wychodziliśmy z siebie, by ich zadowolić, ale na próżno: „No! Co mi tu «Murzyn» przynosi? Niech no «Murzyn» uważa!” I tak dalej.

Wkrótce na środek sali, urządzony coś na podobieństwo areny, weszła Komisja Egzaminacyjna złożona z marynarza, rybaka, stoczniewca i przedstawicieli innych morskich zawodów. Przewodniczył jej Neptun z nieodłącznym trójzębem. Na sali zrobiło się ciszej. Dostojni członkowie Komisji rozsiedli się na przeznaczonych dla nich miejscach i spojrzeli po sali. Przed nimi z sufitu zwisała gruba lina okrętowa o nieznanym nam przeznaczeniu, a na podłodze leżała gruba rura mająca imitować komin okrętowy, co można było poznać po namalowanym na niej znaku armatorskim.

Komisja przystąpiła teraz do czynności egzaminacyjnych. Zaczęto kolejno wzywać „Murzynów” w porządku alfabetycznym. Każdy z nich składał głęboki pokłon Wysokiej Komisji i pokornie oczekiwał na pytanie, które z kartki odczytywał Neptun, z własnym komentarzem.

- No! „Murzyn” jak skończy studia, to zacznie pracować i zarabiać pieniądze. Proszę mi zatem powiedzieć: co to jest pensja?

„Murzyn” w obliczu dostojnych członków Komisji, czując wlepiony w siebie wzrok zebranych, bąkał coś pod nosem:

- Pensja? Pieniądze! Są to...

- Ja się nie pytam, co to są pieniądze, lecz co to jest pensja!

W głosie Neptuna wyczuwaliśmy zniecierpliwienie, aż wreszcie nie wytrzymał i sam powiedział:

- Pensja jest to wyspa otoczona oceanem wydatków.

„Murzyn” tego nie wie? Musi się zatem podciągnąć!

I teraz dopiero wyjaśniło się nam przeznaczenie zwisającej liny. „Murzyn” musiał podciągnąć się na niej aż do sufitu, ale mu się to jakoś nie udawało. Machał rozpaczliwie nogami przy skurczonych rękach, podrzucał ręce do góry, chwycił się i podciągał ku radości zebranych, aż wreszcie z wysokości jednego czy dwóch

metrów osunął się na podłogę. Neptun machnął pogardliwie ręką, dając wyraźnie wszystkim do zrozumienia, że przypadek jest beznadziejny. Wezwał więc następnego „Murzyna” i zajął się nim:

- No tak! Jak już wiemy, „Murzyn” po studiach będzie otrzymywał pensję, a w związku z tym z pewnością kupi sobie samochód. Proszę mi wobec tego powiedzieć, kiedy samochód ma prawo wjechać na chodnik?

Pytanie było podstępne. Bo wszyscy wiedzieli, że z pensji samochodu się nie kupi. Ponadto samochodów wówczas prawie nie było, zwłaszcza osobowych, i to do tego prywatnych. A poza tym, po co komu samochód? Są przecież doskonale środki transportu publicznego. W związku z tym wszystkim, znajomość zasad ruchu drogowego wśród ówczesnego społeczeństwa była znikoma. Prawie żadna. Nic więc dziwnego, że „Murzyn” nie potrafił odpowiedzieć na zadane pytanie. A odpowiedź była naprawdę łatwa. Zdradził ją z triumfem Neptun:

- No! Przecież to takie proste! Wtedy, gdy wjeżdża do bramy. Za karę „Murzyn” musi się przecisnąć przez komin okrętowy!

„Murzyn” był dość tęgim studentem. Położył się na podłodze, wyciągnięte przed siebie ręce wsunął do rury i rozpaczliwie machał nogami. Udało mu się jakoś złapać krawędź drugiego końca rury i przecisnąć się przez nią ku ucieście dopingującej go krzykami i oklaskami publiczności. Spojrzałem mimowolnie w kierunku jedynej obecnej na sali kobiety. Brała udział w ogólnej zabawie. Miała wypieki na policzkach i od czasu do czasu coś sobie notowała. Może to była dziennikarka, pomyślałem sobie. Nie wiem.

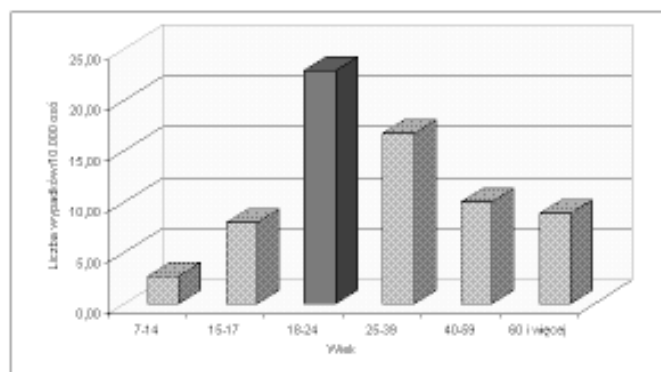
Tymczasem jeden z „Murzynów” zyskał ogólny aplauz, bo komin zaliczył w nieco inny sposób. Podniósł go do góry, założył na głowę jak czapkę i pozwolił mu osunąć się aż do podłogi. Następnie oparł się rękoma o krawędź i wysunął nogi. Do stał wielkie brawa.

Program i sceneria widowiska w zasadzie nie zmieniały się, obejmując pytanie, odpowiedź i karę, której tylko nielicznym udało się uniknąć. Stawało się to nieco monotonne i zainteresowanie widowiskiem malało. Część widzów zaczęła między sobą rozmawiać, co z kolei przeszkadzało innym w słuchaniu pytań i odpowiedzi. Doświadczeni organizatorzy, wśród których byli także przedwojenni uczestnicy „Balów «Murzynów»”, umieli w prosty sposób temu zaradzić. Pytania stawały się coraz bardziej pikantne, coraz więcej padało grubych słów.

Ożywiło to salę, tym bardziej że powoli zbliżał się punkt kulminacyjny imprezy, szczególnie starannie dopracowany i z niecierpliwością oczekiwany przez wtajemniczonych, starszych kolegów. Wiązało się to z przyjęciem do „Korabia” starszego studenta, kończącego wkrótce studia i będącego już pracownikiem naukowym uczelni, bodajże adiunktem. Wcześniej nie mógł zostać członkiem Koła, bo studiował na innym wydziale, nie okrętowym. W miarę upływu lat coraz bardziej interesował się dziedziną wytrzymałości kadłubów okrętowych, a nawet w tym zakresie uczył studentów z Wydziału Budowy Okrętów. Komisja więc uznała, że kandydat wystarczająco zbliżył się do „techniki okrętowej”, by zostać „Murzynem” godnym stanąć przed jej obliczem. Nadeszła







Rys. 2. Sprawcy wypadków – kierujący pojazdami wg grup wiekowych (1998 r.)

- 14% posiadaczy prawa jazdy kategorii B,
- 12% kierujących samochodami osobowymi po polskich drogach,
- 10% mieszkańców Polski.

Łatwo zauważyć, że udział młodych kierowców samochodów osobowych wśród sprawców wypadków znacznie przewyższa ich udział wśród osób posiadających uprawnienia do kierowania samochodami osobowymi.

Na podstawie badań stwierdzono ponadto, że co ósmy kierowca samochodu osobowego w Polsce ma 18-24 lata, a wśród kierowców samochodów osobowych – sprawców wypadków co trzeci jest w tym wieku.

Rodzi się zatem pytanie: co jest przyczyną tak wielkiego ryzyka w tej grupie społecznej? Warto bliżej przyjrzeć się temu problemowi z dwóch powodów. Po pierwsze, jest on ściśle związany z procesem edukacji społecznej, a po drugie – bezpośrednio dotyczy naszych studentów. Czy jako uczelnia techniczna nie jesteśmy wobec tego w pewnym stopniu odpowiedzialni za kształtowanie świadomości studentów również w dziedzinie bezpieczeństwa ruchu drogowego? Na ogół sami nie zdajemy sobie sprawy z faktu, że dla tej grupy ludzi wypadek drogowy jest najpoważniejszą przyczyną utraty życia. Z błędnego stanu niewiedzy budzą nas dopiero osobiste tragedie. Niedawno mieliśmy tego przykład; w wypadku drogowym nieopodal naszej uczelni zginęła młoda studentka, sprawcą wypadku był jej rówieśnik. Na chwilę rozgorzała dyskusja nad stanem bezpieczeństwa w Gdańsku, niestety jak zwykle ucichła w kilka dni po zdarzeniu.

Duży udział w wypadkach drogowych młodych kierowców stał się powodem, dla którego na całym świecie podjęto wiele prac badawczych. Ich celem było określenie szczegółowych okoliczności tego zjawiska oraz znalezienie skutecznych metod zapobiegawczych. Podstawowe pytania, jakie zadawali sobie naukowcy, dotyczyły czynników wpływających na tak wysoki wskaźnik wypadkowości. Przeprowadzone badania wykazały, że w rzeczywistości problem jest bardzo złożony i wiąże się z brakiem doświadczenia z jednej strony, a skłonnością do ryzyka młodych ludzi z drugiej.

Szczegółowe analizy wypadków z udziałem młodych kierowców pozwoliły na określenie wspólnych cech tego zjawiska. Okazało się, że typowe wypadki z udziałem młodych osób to wypadki:

- zdarzające się w nocy w czasie weekendów (tzw. wypadki dyskotekowe),
- z udziałem jednego pojazdu (najechanie na drzewo, słup, wywrócenie pojazdu),

- poważne w skutkach.

Okoliczności im towarzyszące to: nadmierna prędkość nie dostosowana do okoliczności, alkohol oraz obecność w samochodzie wielu pasażerów – rówieśników.

Bezspornie niedoświadczeni kierowcy postrzegają pewne zachowania, tj. jazdę z nadmierną prędkością, jazdę zbyt blisko innego pojazdu, czy jazdę pod wpływem alkoholu, głównie jako potwierdzające ich rzekomo wysokie umiejętności, a równocześnie jako mniej ryzykowne niż starsi kierowcy. Dla początkujących kierowców najbardziej typowe i niebezpieczne jest połączenie opóźnionego lub niedokładnego wykrywania zagrożenia oraz wybór zbyt wysokiej prędkości jazdy. Niestety, jeśli kierowcy tacy nabiorą zaufania do swoich umiejętności, zaczynają jeździć z prędkością wyższą i często niedopuszczalną, a dodatkowo czyniąc to bezkarnie, utwierdzają się w przekonaniu o niskim ryzyku takich działań. W konsekwencji jest to przyczyną wielu niebezpiecznych sytuacji, nierzadko kończących się wypadkiem.

Naukowcy stwierdzili, że powodem bardziej ryzykownego sposobu jazdy młodych kierowców jest świadoma akceptacja wyższego poziomu ryzyka, czy nawet poszukiwanie zagrożenia wynikającego z takich motywów jak współzawodnictwo, zmniejszenie napięcia, możliwość „pokazania się”, poszukiwanie wrażeń, społeczne normy czy wzorce lansowane przez media, kierowców rajdowych i rówieśników.

Czy wyniki zagranicznych badań naukowych potwierdzają również polską rzeczywistość? Wydaje się, że tak; aby się upewnić, wystarczy przejrzeć codzienne gazety, oglądnąć wiadomości lub po prostu porozmawiać z młodymi ludźmi. Sama chcąc przekonać się o tym, czy moi studenci są świadomi ryzyka, jakie podejmują, uczestnicząc w ruchu drogowym, przeprowadziłam wśród nich krótką ankietę (zaznaczam, że byli to studenci trzeciego semestru, zatem nie mieli jeszcze okazji wysłuchania wykładów na temat brd prowadzonych przez nauczycieli naszej katedry, opierali się zatem jedynie na własnych doświadczeniach).

Postawiłam im jedno pytanie: ile osób rocznie ginie na polskich drogach? I coż się okazało? 15% studentów odpowiedziało w granicy błędu, możemy zatem przyjąć, że są świadomi wielkości zagrożenia. Co jednak sędzić o pozostałych 85%, których odpowiedzi znacznie odbiegały od rzeczywistości? Czy osoba, która napisała „60” zdaje sobie sprawę, że ryzyko jest 100-krotnie większe niż jej się wydaje? Znaleźli się i tacy, według których na polskich drogach ginie rocznie ponad 30 tys. osób; zastanawiający jest fakt, iż pomimo świadomości tak wielkiego zagrożenia decydują się oni na uczestnictwo w ruchu! Czy kochają ryzyko, czy może również wśród młodych Polaków pokutuje (niesłuszna) opinia obiegowa, że jest ruch, więc muszą być ofiary!

Myślę, że powodem takiego stanu rzeczy jest po prostu niedoskonałość systemu edukacji publicznej dzieci i młodzieży w Polsce, od przedszkola do szkoły wyższej. System ten wymaga dzisiaj nasycenia nowymi treściami wskazującymi na potrzebę troski o bezpieczeństwo w ruchu drogowym. W procesie kształcenia młodego pokolenia, problem bezpiecznego korzystania z dróg nie może być podejmowany na zasadzie akcji, ale powinien być wnikliwie opracowany na każdym etapie całego cyklu kształcenia. Wiedza podawana młodym, wymaga dostosowania do ich wieku, gdyż wraz z wiekiem wzrasta stopień ich zaangażowania w uczestnictwo w ruchu drogowym. Zagadnienie bezpieczeństwa ruchu powinno mieć wymiar państwowy, a więc

także odpowiedzialności władz za skutki podjętych działań, gwarantujących obywatelom bezpieczne korzystanie z dróg.

Niestety okazuje się, że również tradycyjny polski system kształcenia kierowców nie zdaje egzaminu w dobie gwałtownie rosnącej motoryzacji. Brak w nim miejsca na kształtowanie świadomości młodego człowieka o wadze problemu bezpieczeństwa ruchu drogowego i odpowiedzialności, jaką bierze na siebie w momencie otrzymania uprawnień do prowadzenia pojazdu. A łatwo się domyślić, że wraz z rozwojem gospodarczym kraju samochód będzie dostępny dla coraz większej liczby młodych ludzi! Jak zatem przygotować ich do świadomego i bezpiecznego korzystania z tego dobra cywilizacji? Bezsprzecznie, dostosowując polski system edukacji kierowców do nowych warunków.

Analizując zmiany legislacyjne dotyczące prawa o ruchu drogowym zachodzące w ostatnich latach, zauważamy jednak pozytywne zmiany, dotyczące na przykład szczegółowych zasad przewożenia niemowląt w samochodach. Zatem jeżeli zadbaliśmy o najmłodszych uczestników ruchu, dlaczego nie zrobić kolejnego kroku i zająć się młodzieżą - najbardziej narażoną na śmierć w wypadku drogowym grupą użytkowników dróg?

Zgodnie z zaleceniami ekspertów międzynarodowej organizacji CIECA (Commission Internationale des Examens de Con-

duite Automobile) nowoczesny model szkolenia kierowców powinien składać się z kilku stopni zdobywania doświadczeń:

- podstawowe szkolenie,
- jazda z osobą towarzyszącą,
- egzamin,
- okres próbny (samodzielne jazdy + ograniczenie praw),
- dalsze szkolenie.

Doskonale zdajemy sobie sprawę z tego, jak daleko nam do tego ideału. Jest jednak szansa na zmiany. W 1999 roku w Instytucie Transportu Samochodowego w Warszawie powstał projekt nowego systemu szkolenia i reedukacji kierowców. Obecnie trwają prace przygotowawcze do wprowadzenia niezbędnych zmian w starym systemie. Jak długo jednak potrwać, trudno przewidzieć. Jedno wydaje się być pewne: problem bezpieczeństwa ruchu drogowego w Polsce wymaga większej uwagi, dotyczy przecież nas wszystkich.

W artykule wykorzystano dane o wypadkach drogowych Biura Koordynacji Służby Prewencyjnej KG Policji oraz materiały autorstwa Marii Dąbrowskiej - Loranc oraz Anny Zielińskiej pochodzące z Kwartalnika Motoryzacyjnego BRD Nr 3 i 4/99, a także Krajowy Program Poprawy Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego GAMBIT 2000.

*Joanna Żukowska  
Wydział Inżynierii Lądowej*