

Akademia Morska w Gdyni - program na CD!

nasze MORZE

maritime magazine

Cena 9,50 zł
(w tym 0% VAT)

Nr 5 (5) maj 2006
NR INDEKSU 211214

Polak zaprojektował
największy na świecie
zagłowiec dla rosyjskiego
milionera!

Nakład 4000 egz.

NEO OCALI ŚWIAT?



Transatlantyki polskie:
Pocztówka z *Batorym*



Mega wycieczkowiec
Freedom of the Seas

www.naszemorze.com.pl

Programy TV • Filmy • Slajdy • Multimedia

ISSN 1895-4812
05
9 771732 078056



Apel

**Towarzystwo Przyjaciół Statku Muzeum *Sołdek* w Gdańsku
Centralne Muzeum Morskie
ul. Ołowianka 9-13, 80-751 Gdańsk**

3 kwietnia 2008 roku minie 60 lat od daty położenia stępki pod parowy statek typu B-3- na pochylni Stoczni Gdańskiej, któremu później nadano imię Sołdek. W związku z tym chcielibyśmy opublikować nazwiska wszystkich stoczniovców, którzy projektowali i budowali ten statek, wszystkich marynarzy, którzy pływali na Sołdku oraz nazwiska osób, które przyczyniły się do uratowania statku i przekształcenia go w statek – muzeum.

Zwracamy się ze szczególną prośbą o refleksje z całego okresu projektowania, budowy i eksploatacji statku, jak również wspomnienia osób, które zapamiętały szczególne wydarzenia związane z Sołdkiem. Powołani jurorzy przyznawać będą wyróżnionym pracom nagrody. Zaznaczamy, że wspomnienia, w miarę ich otrzymywania będziemy publikować w Biuletynie Statku – Muzeum Sołdek.

Końcowym etapem naszych działań związanych ze statkiem Sołdek będzie zbiorowe wydawnictwo, w którym opublikowane zostaną wszystkie zebrane dane, informacje i materiały.

W związku z tym planem, Towarzystwo Przyjaciół Statku Muzeum Sołdek w Gdańsku zwraca się do wszystkich, którzy mieli jakikolwiek związek ze statkiem Sołdek z uprzejmą prośbą o przekazanie do Towarzystwa na adres jak wyżej:

- 1. Danych osobowych i o rodzaju działalności związanej ze statkiem Sołdek, a więc z jego projektowaniem, budową w stoczni, eksploatacją w morzu, przebudową na statek – muzeum i działalnością związaną z udostępnieniem statku jako statku – muzeum.*
- 2. Wspomnień i fotografii związanych z Sołdkiem, dokumentów z okresu jego projektowania, budowy i eksploatacji.*
- 3. Publikacji związanych z Sołdkiem w postaci kopii wycinków z gazet, kopii dokumentów, kopii opracowań historycznych itp.*
- 4. Nazwisk, imion i życiorysów osób już nieżyjących, a związanych z projektowaniem budową i eksploatacją statku.*

Dziękując z góry za pozytywny odzew na nasz apel życzymy wszelkiej pomyślności i pozostajemy z wyrazami szacunku.

Dr inż. Jerzy Litwin
Dyrektor Centralnego Muzeum Morskiego
w Gdańsku

Prof. dr hab. inż. Bolesław Mazurkiewicz
Prezes Towarzystwa Przyjaciół Statku
Muzeum *Sołdek*

Życzenia dla ministra



www.naszemorze.com.pl



Nr 5 (5) Rok I
ISSN 1895-4812
Nakład 4000 egz.

WYDAWCA
„Okrętownictwo i Żegluga”
Spółka z o.o.

**Prezes zarządu,
Redaktor naczelny:**
Grzegorz Landowski,
tel. (58) 307 12 49,
Grzegorz.Landowski@naszemorze.com.pl

**Dyrektor
ds. wydawniczych:**
Aleksandra Dylejko,
tel. (58) 307 15 54,
Aleksandra.Dylejko@naszemorze.com.pl

Sekretarz redakcji
Czesław Romanowski,
tel. (58) 307 16 35
Czeslaw.Romanowski@naszemorze.com.pl

Sekretariat:
tel. (58) 307 17 90
fax (58) 307 12 56
sekretariat@naszemorze.com.pl

**Adres
wydawnictwa i redakcji:**
ul. Na Ostrowiu 1
80-958 Gdańsk

Nr rachunku bankowego:
57 1050 1764 1000 0018 0203 7869

**Prenumerata i sprzedaż
numerów archiwalnych:**
Tel. (58) 307 15 54

**Zamówienia na prenumeratę
krajową przyjmują:**
Poczta Polska,
Ruch S.A., Kolporter S.A.

Oprac. graficzne i DTP:
Sławomir Włodarczyk

Autorzy:
Jakub Bogucki, Dorota Abramowicz,
Tomasz Falba, Maciej Goniszewski,
Anna Gromnicka, Aldona Kaszubska,
Tomasz Konopacki, Krzysztof Kubiak,
Grażyna Milewska, Waldemar Okrój,
Ewa Opiela, Bartłomiej Pomierski,
Dorota Rembiszewska,
Piotr B. Stareńczak,
Zbigniew Szczypiński,
Jerzy Szymoniewski,
Adam Woźniczka.

Druk:
Drukarnia SPARTAN Sp. z o.o.
ul. Poleska 25, 81-321 Gdynia

Redakcja nie ponosi odpowiedzialności
za treść ogłoszeń i reklam.
Materiałów nie zamówionych nie zwracamy.
Zastrzegamy sobie prawo skracania
i adaptacji tekstów oraz zmiany ich tytułów,
a także do zamieszczania kopii materiałów
drukowanych w „Naszym Morzu”
i „Budownictwie Okrętowym”
na stronie WWW bez dodatkowego
wynagrodzenia.

Tradycyjnie już na przełomie kwietnia i maja w prasie pojawiły się rozmaite gospodarcze rankingi. Tradycyjnie także najgoręcej komentowane są dwa – „Lista 500 – największe firmy Rzeczypospolitej”, oraz „Pięćsetka Polityki”. I tradycyjnie też sprawdzamy jak wypadły w nich polskie stocznie, o których tyle się ostatnio mówi i pisze.

Na liście Rzeczypospolitej zadebiutowała Stocznia Gdynia S.A. z przychodem 1 598 391 tys. zł na miejscu 121. Innych danych finansowych brak. Można je znaleźć na liście Polityki, z której dowiadujemy się, że stocznia figurująca tu na miejscu 90, zamknęła 2005 rok wynikiem 114 672 tys. na minusie (na ubiegłorocznej liście „P” przesunęła się z miejsca 121 za rok 2003 na pozycję 78, z przychodami 1 700 mln zł i stratą - 87,6 mln zł. A więc strata w roku 2005 powiększyła się). W Stoczni Gdynia niewesoło... Po szczegóły odsyłam do tekstu na str. 10.

Z kolei druga polska stocznia produkcyjna – szczecińska Nowa w nowym rankingu „Rz” zajęła miejsce 139, przesuwając się o 3 oczka wyżej z miejsca 142 rok temu z przychodem ogółem za rok 2005 wynoszącym 1 577 272 tys. zł i zyskiem na poziomie 1 838 tys. zł (brutto równa się netto – stocznia odlicza w stratę za ubiegłe lata). Na liście „P” Nowa zajęła 106 miejsce z całkowitym przychodem 1 573 939 zł i zyskiem takim jak poprzednio. Jak widać kwoty przychodów tej stoczni z obu rankingów nieznacznie się różnią. Różnice są także w przypadku Stoczni Gdynia. Wg listy „Rz” jej przychody ogółem i ze sprzedaży wyniosły tyle samo, 1 598 391 tys. zł. Natomiast wg listy „P” kwota przychodów ogółem tej stoczni wyniosła 1 792 372 tys. zł, zaś wspomniany przed chwilą 1 598 391 tys. zł to przychód ze sprzedaży.

Inna polska stocznia uwzględniona na obu listach to Gdańska Stocznia Remontowa S.A. (na obu występuje jako Grupa Remontowa, Gdańsk). Na liście „Rz” zajęła miejsce 168 (awans o 5 miejsc w stosunku do roku 2004 i o 60 miejsc - z 208 pozycji w roku 2003) z przychodami ogółem 1 241 222 tys. zł i zyskiem brutto 31 106 tys. zł (rok temu było to 1 112 mln zł przychodu i 7,8 mln zysku netto). Z kolei w nowym zestawieniu „P” stocznia ta

jest na miejscu 144 (awans o 6 miejsc z pozycji 150. w ubiegłym roku i o 39 miejsc w stosunku do roku 2004). Remontowa S.A. trafiła także na 7 miejsce w tegorocznym rankingu „Rz” firm, które w ub. roku zatrudniły najwięcej pracowników.

Wszystkie te stocznie znalazły się także w gronie 100 największych eksporterów z listy „500 Polityki” (Stocznia Gdynia – wartość produkcji na eksport – 1 389 756 tys. zł, Stocznia Szczecińska Nowa – 1 351 292 tys. zł i Grupa Remontowa – 821 512 tys. zł).

Ufff... W sumie więc jest niezłe, a będzie już tylko lepiej. Zadbaj o to najmłodszy w historii powojennej Polski nowy minister nowego ministerstwa gospodarki morskiej Rafał Wiechecki (Szczeciniacy się cieszą, bo to ich kraj). Minister już zapowiedział, że chce, aby polskie stocznie budowały statki dla polskich armatorów, aby statki te pływały pod polską banderą i miały polską załogę. Dodam od siebie – i aby wszystkim się to opłacało. Czego szczerze życzymy wszystkim wyżej wymienionym i samemu ministrowi...

Grzegorz.Landowski@naszemorze.com.pl



OD REDAKTORA

Życzenia dla ministra..... str. **3****Listy od Czytelników**..... str. **6**

WYDARZENIA

Tajemnica chłodni Rotterdamu

Pod pokładem holenderskiego statku pasażerskiego, który zawiął do Gdańska odkryto niebezpieczne odpady str. **7**

Ratunku!

Tymczasowy prezes Stoczni Gdynia zniecierpliwiony oczekiwaniem na poprawę sytuacji finansowej zapowiada ustąpienie ze stanowiska. str. **10**

Co z tą Polską?

Czy w Polsce będzie lepiej? Nie, lepiej już było. O co chodzi, w tym trwającym 7 miesięcy zamieszaniu? str. **12**

Drobnica z minusem

Załoga Bałtyckiego Terminalu Drobnicowego w Gdyni protestowała przeciw zwolnieniom. Co zrobić, by spółka nie przynosiła więcej strat? str. **13**

Suwnice na placu

Gdyński Bałtycki Terminal Kontenerowy przygotowuje się do przyjęcia nowego sprzętu przeładunkowego. str. **16**

Statki z Wrocławia

Dolnośląska Szkoła Wyższa Edukacji wykłada o sprawach morskich nie tylko studentom. str. **20**

TEMAT Z MORZA

Wielki Mały Księżę

Polski konstruktor zaprojektował największy żaglowiec świata. Budowa statku pochłonie osiemdziesiąt milionów dolarów! str. **22**

**26****Stocznicy chwycą za (Euro)ster**

Jak przystosować się do warunków rynkowych pokaże unijny program Equal i jego stoczniowa odmiana - Euroster. str. **18**

MORZE FIRM

Polski most do Skandynawii

W 30. rocznicę powstania Polskiej Żeglugi Bałtyckiej rozmawiamy z jej prezesem Janem Warchołem. str. **26**

MORZE PIENIĘDZY

Gracz na Bałtyku

Niegdyś mały przewoźnik promowy dziś inwestuje w nowe promy i połyka konkurentów... str. **29**

Wszyscy przeciw dolarowi

Czy państwa arabskie powołają do życia konkurencyjną dla dolara i strefy euro własną unię walutową? str. **33**

MORZE TRADYCJI

Mama zdenerwowana

Stowarzyszenie Klub Matek Chrestnych Statków Armatorów

**7**

Wybrzeża Gdańskiego
obchodzi swoje 30-lecie..... str. **36**

POCZTÓWKA Z MORZA

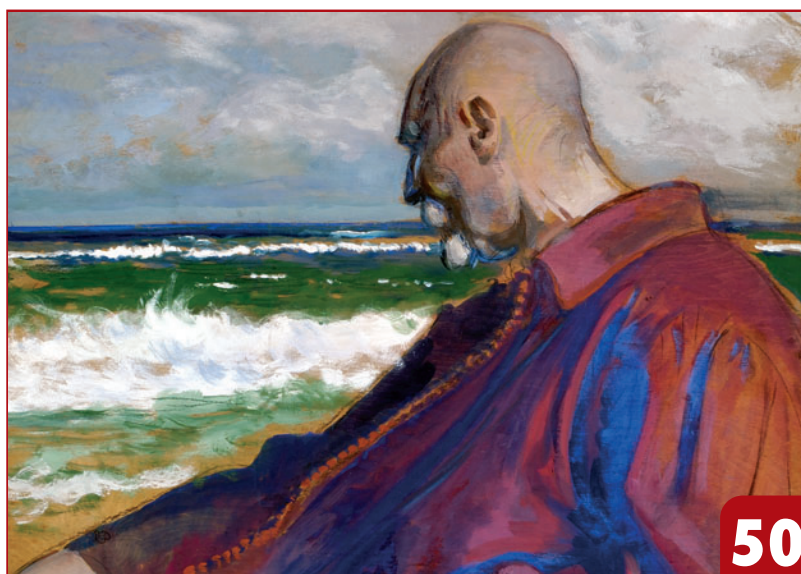
M/s Batory...

... to najsłynniejszy polski
transatlantyk i arcyciekawy
kawał naszej morskiej historii..... str. **42**

ARCHIWUM MORZA

Zdarzyło się w polskiej gospodarce morskiej.

Przypominamy ważne
majowe daty wydarzeń
związanych z morzem. str. **48**



OBRAZY MORZA

Aż po horyzontu kres...

... czyli rzecz o dziełach
i tajemnicach sztuki marynistycznej
Leona Wyczółkowskiego. str. **50**

MORZE - ŚWIAT

Morze to wolność

W biznesie żeglugowym
zabłysła nowa gwiazda.
Opisujemy szczegółowo
nowy luksusowy wycieczkowiec
Freedom of the Seas. str. **54**

Armatorzy, łączcie się!

Norwegowie kontrolują
dziesiątą część światowej
floty handlowej i zarabiają
na tym niemałe pieniądze. str. **64**

MORZE KSIĄŻEK

Białe plamy Marynarki

O liście tajnych
współpracowników
Informacji Marynarki Wojennej
rozmawiamy z Piotrem Semkowem
z gdańskiego oddziału IPN. str. **66**

MORZE TAJEMNIC

Polski pionier podwodnej żeglugi

Żaden inny Polak
nie dał tyle podwodnej
technice morskiej,
co inżynier i genialny
wynalazca Stefan Drzewiecki. str. **69**

budownictwo OKREJOWE

**Dodatek branżowy
o stoczniach i statkach**

NAJCIEKAWSZE STATKI

Kamień milowy Olsena

Przedstawiamy pierwszy ze statków
z listy Significant Ships of 2005
- pierwszy na świecie
trimaran ro-pax. str. **3**

Significant Ships of 2005

Druga część listy statków
wyróżnionych
przez królewskich
projektantów z Londynu. str. **6**

Aktualności z rynku stoczniowego.

..... str. **10**

NOWE STATKI

Pierwsza wizyta Iwony

Nowy pojemnikowiec
dowozowy
Baltic Container Lines
zawinął po raz pierwszy
do portu polskiego. str. **12**

ŻEGLUGA

Polska Żegluga Bałtycka

Prezentujemy statki
polskiego armatora promowego
z Kołobrzegu. str. **14**

KONTRAKTY

Pomysł na dziób

Gdańska Stocznia Remontowa SA
zbuduje serwisowiec offshore
z nowatorskim rozwiązaniem
kształtu części dziobowej. str. **15**

Dozorowce częściowo z Polski

Holenderski armator zamówił
cztery dozorowce ratownicze
w grupie Damen Shipyards. str. **18**

MORZE FILMÓW

Imperium kontratakuje

Maj jest miesiącem
premiery na DVD
nowego japońskiego
filmu o tajemniczym
okręcie podwodnym. str. **71**

MORZE W TV

Zapowiedzi
najciekawszych programów
o morzu emitowanych
na kanale tematycznym
National Geographic. str. **74**

Na okładce:

Model żaglowca *Petit Prince*, zaprojektowanego przez Zygmunta Chorenia.



Congratulations!

W czasie ostatniego pobytu w Polsce, dokąd przyjechałem w celu otwarcia naszego *shipmanagement* biura w Gdyni, trafiłem na Wasze czasopismo. Muszę powiedzieć, że byłem mile zaskoczony tym, że ktoś wziął na siebie trud kontynuacji „Morza”, na którym kadra morska mojego pokolenia była wychowana (...) Przy okazji czytania artykułów, a czytałem je „od deski do deski”, trochę byłem zaskoczony niektórymi opiniami, szczególnie odnośnie gazowców. Jako człowiekowi, który był aktywnie zaangażowany w *LNG developments* i eksploatację *LPG carriers*, trudno mi się zgodzić z Waszymi porównaniami (...) Ale to już dłuższe dywagacje, które w niczym nie ujmują wartości czasopisma. W związku z czym congratulations are in order.

Z pozdrowieniami
Irek Kuligowski
Sr VP Operations
Star Reefers UK Ltd, London

Od red.:

Dziękujemy za miłe słowa. Chętnie jednak poznalibyśmy bardziej szczegółową Pana opinię w sprawie, która wzbudziła Pana zastrzeżenia. A zatem – do rychłego spotkania na łamach!



Zazdrość piecze...

Szanowny panie redaktorze! Szczerze gratuluję pisma. Zazdrość piecze, że Szczecin nigdy nie wybił się na coś takiego. Kiedy przed dziewięciu laty – czując na plecach goniącą mnie dziennikarską emeryturę – próbowałem założyć w naszym mieście pismo morsko – miejskie, nie mogłem znaleźć dla tego przedsięwzięcia ani jednego sojusznika. Indyferentne były wszelkie władze, obojętny biznes, a co najgorsze – skłócone środowiska morskie (...). Obecni żurnaliści zajęci są zupełnie czymś innym. Morze nie jest dla nich dobrym tematem. Nie dziwnym się im jednak, skoro kolejne rządy III RP morze najchętniej posłałyby do diabła, albo oddały komuś w dzierżawę. Gdyby wpadły na pomysł – komu – już byłym morza nie mieli.



Zamiast
Maersk Sealand...

Droga Redakcjo,

Pływam na statkach zagranicznych armatorów. Dlatego bardzo się cieszę, że po latach niebytu na rynku prasowym, my, ludzie morza, mamy wreszcie „swoje” pismo, które czytam od pierwszego numeru. Nazywa się trochę inaczej, ale od razu widać, że nawiązuje do słynnego „Morza”. Jest jednak bardziej nowoczesne i moim zdaniem to dobrze, bo czasy teraz mamy inne. Właśnie najbardziej podoba mi się w różnorodność ciekawie prezentowanej tematyki, efektowna sz-

Raz jeszcze gratuluję Państwu pomysłu, odwagi i wykonania. Życzę, abyście trwali jak najdłużej.

Z szacunkiem i sympatią
Piotr Zieliński
Dyrektor Wydawnictwa
„GERMA”, Szczecin

Od red.:

Dziękujemy za życzenia i przesłane „pachnące morzem” książki. Przeczytamy z przyjemnością.



Pamiętajcie o Darze

Szanowny Panie Redaktorze... Z wielką radością powitałem ukazanie się ponownie czasopisma o tematyce morskiej i historii Polskiej Marynarki Handlowej. Styczniowy – pierwszy numer magazynu „Nasze MORZE” czytałem z wielkim zainteresowaniem. Znalazłem w nim wiele ciekawych wiadomości, m. in. także artykuł z krótką historią statku *Soldek*. I słusznie, bo zbliża się 60. rocznica jego budowy. Proszę jednak pamiętać, że nasz drugi statek – muzeum – *Dar Pomorza*, 13 lipca 2005 r. świętował 75. rocznicę służby pod białą – czerwoną banderą (...).

Z wyrazami szacunku
Kpt. ż. w. Wiktor Czapp, Szczecin

Od red.:

Pamiętamy o *Darze* i jemu także poświęcimy miejsce w kolejnym – czerwonym numerze „Naszego MORZA”.

ta graficzna i ogólnie wysoki poziom. Wszystkie artykuły czytam wnikliwie. I dlatego mam jedną uwagę do tekstu pt. „Złowieni w światową sieć” w 4 numerze pisma. Na wykorzystanym zdjęciu na dziobie statku widnieje nazwa *Regina Maersk*, a w podpisie używacie *Maersk Regina*. Jan Kowalski czy Kowalski Jan to ta sama osoba, ale przy nazwach statków takie przestawienie wyrazów to już inny statek. Statki, których właścicielem jest Maersk, noszą nazwy: imię + Maersk (np. *Regina Maersk*). Natomiast statki czarterowane nazywane są Maersk + nazwa geograficzna (np. *Maersk Waterford*) – w większości są one zresztą malowane jak statki Maerska i z jego znakiem na komini. Wiem, bo sam na nich pływam. Poza tym, po wchłonięciu przez Maersk firmy P&O Nedlloyd, od 13 lutego 2006 r. nie ma już Maersk Sealand Line – teraz jest Maersk Line.

Tyle wyjaśnień. Jeszcze raz gratuluję udanego startu pisma, które bardzo mi się podoba. I nie tylko mi. Pożyczyłem jeden numer „Naszego MORZA” shipchandlerowi na Dominikanie z prośbą, żeby przekazał je dalej polskiemu kapitanowi. A ten tak się zainteresował, że egzemplarza już nie oddał.

Pozdrowienia
Wierny czytelnik z Rumi

Od red.:

Ma Pan rację. Obowiązuje już nazwa Maersk Line, choć jak pisze armator na swojej stronie www.maerskline.com, cały proces implementacji nowej marki zakoń-



Fot. AP Maersk

czy się pod koniec czerwca br. Pewnie do tego czasu wszystkie statki będą już miały jednakowo na burtach wymalowaną nową nazwę (teraz jeszcze tak nie jest, co widać na zdjęciu, które publikujemy). Zdjęcie statku *Regina Maersk* w przytoczonym artykule nasz dziennikarz robił w czasie ubiegłorocznej wystawy Europort w Rotterdamie, stąd jeszcze stara nazwa operatora na burcie.

*Azbestowy problem
w gdańskim porcie*

*S/s Rotterdam zacumowany
przy Pirsie Rudowym w Porcie
Północnym w Gdańsku.*

Tajemnica chłodni Rotterdamu



Holenderski armator transatlantyku s/s *Rotterdam* może mieć kłopoty. Jeśli potwierdzą się informacje o nielegalnym wwiezieniu przez wycieczkowicę do Polski szkodliwych odpadów, statek może zostać zmuszony do opuszczenia terytorium Polski. Może go spotkać los francuskiego lotniskowca *Clemenceau*, który przez lata tułał się po morzach i oceanach świata.

Zaczął się od anonimowego zgłoszenia do Morskiego Oddziału Straży Granicznej.

- Nasze służby uzyskały informację, że na *Rotterdamie* mogą znajdować się szkodliwe odpady azbestowe, które choć powinny, nie zostały zgłoszone podczas zawinięcia statku do portu w Gdańsku - twierdzi komandor Grzegorz Goryński, rzecznik MOSG. - W ostatni czwartek kwietnia po południu skontrolowaliśmy wszystkie pomieszczenia statku. W chłodniach i magazynach znaleźliśmy bardzo

duże składowisko worków foliowych, w których znajdowały się m.in. odpady azbestowe. Odkryliśmy także pojemniki z nieokreślonym materiałem chemicznym, płyty azbestowe oraz beczki z nieznaną cieczą, oznaczone trupimi czaszkami. Oceniamy, że jest to ok. 500 m sześciennych niebezpiecznych odpadów, zawierających m.in. azbest.

Wojewoda i stocznia mówią - nie

Rotterdam zacumował przy Nabrzeżu Rudowym Portu Północnego pod koniec lutego br. (o statku pisaliśmy obszernie w 3 numerze „Naszego Morza”). Jeden z największych transatlanty-

przejęło jedno ze składowisk w województwie kujawsko-pomorskim. Firmy współpracujące z armatorem zaczęły nawet werbować chętnych do pracy przy azbestie wśród bezrobotnych. Jednak nacisk opinii publicznej i niezbyt przychylny komentarze w mediach oraz stanowczość Urzędu Wojewódzkiego w Gdańsku sprawiły, że zmieniono wcześniejsze zamiary w kwestii składowania azbestu. Według ostatnich planów, usunięty z jednostki azbest miał być przewieziony specjalnymi barkami do składowiska w Niemczech.

Już był w ogródku...

Pod koniec kwietnia wiele wskazywało, że Holendrzy postawią na swoim. Tuż przed świętami Wielkanocnymi zgodę na remont przy nabrzeżu Portu Północnego wyraził Andrzej Królikowski, dyrektor Urzędu Morskiego w Gdyni. Wysłał na ręce wojewody pomorskiego pismo informujące o swej decyzji.

- Nie mogłem powiedzieć „nie” - twierdzi dyrektor Królikowski. - Prace przy usuwaniu azbestu mają być prowadzone przy użyciu nowoczesnych urządzeń. Szkodliwe dla zdrowia pylenie zostanie zredukowane do zera. Zdejmowanie azbestu ma być bez przerwy filmowane, atmosferę będą badać czujniki, a podciśnienie będzie wciągać azbest wprost do rur. Firma, która podejmie się usuwania azbestu, ma wszystkie potrzebne referencje. Dysponuje wydaną przez głównego inspektora ochrony środowiska zgodą na wywóz z Polski do 15 tys. ton materiałów zawierających azbest.

Firmą, która na zlecenie Holendrów miała usunąć azbest, jest warszawska spółka Algader Hofman. Jednak z Urzędu Wojewódzkiego natchmiasz dotarła wiadomość, że zmieniły się przepisy i wydane jej dwa lata temu pozwolenie straciło ważność. Również odpowiedź wojewody Piotra Ołowskiego na pismo dyrektora Urzędu Morskiego była bardzo szybka. Wojewoda stwierdził, że „ewentualne przystąpienie do prac modernizacyjnych jednostki przy uwzględnieniu wszelkich okoliczności związanych z planowanym miejscem ich wykonania, w świetle obowiązującego prawa, wymaga w zakresie ochrony środowiska uzyskania pozwolenia Wojewody na wytwarzanie odpadów oraz zezwolenia Głównego Inspektora Ochrony Środowiska na wywóz odpadów za granicę.”

Prokuratura na tropie...

W ostatnich dniach kwietnia spółka Algader Hofman, która dysponowała już ważnym pozwoleniem, wystąpiła do wojewody z wnioskiem o zgodę remont.

- Ruch jest teraz po stronie pana wojewody - mówił jeszcze w czwartek, 27 kwietnia, Stanisław Kotlarz ze współpracującej z holenderskim armatorem firmy Imtech.



Fot. UM/MOSG

W czwartek, 27 kwietnia 2006 r., na pokład statku Rotterdam weszli funkcjonariusze Morskiego Oddziału Straży Granicznej oraz przedstawiciele Wojewódzkiego Inspektoratu Ochrony Środowiska.

ków świata od ubiegłego roku tuła się po morzach, portach i stoczniach, szukając miejsca, w którym go wyremontują. Remont ma m. in. polegać na usunięciu 180 ton azbestu w czystej postaci. Ten niebezpieczny minerał skażił od 1300 do 1600 ton ścian, mebli, dywanów. Menedżerowie z Gdańskiej Stoczni Remontowej S.A., do której przedstawiciele armatora od kilku już miesięcy zwracają się z pytaniem o możliwość remontowania statku, ze względu na ilość szkodliwego materiału i nieznaną zakres prac zawsze odpowiadali Holendrom „nie”. 2 marca wojewoda pomorski Piotr Ołowski uznał, że Nabrzeże Rudowe, przy którym cumuje *Rotterdam*, nie jest właściwym miejscem do przeprowadzenia remontu jednostki i stwierdził, że takie prace powinny być wykonywane wyłącznie w wyspecjalizowanej stoczni. Mimo trudności, Holendrzy nadal chcieli remontować *Rotterdam* w Polsce. Planowano również, by szkodliwe odpady

Tego samego dnia po południu na pokład *Rotterdamu* wkrócili funkcjonariusze Morskiego Oddziału Straży Granicznej oraz przedstawiciele Wojewódzkiego Inspektoratu Ochrony Środowiska. Okazało się, że wcześniejszą kontrolę statku – przed jego wejściem do portu w Gdańsku 27 lutego br. - przeprowadzono tylko w ładowniach. Dlaczego tylko tam?

- Jednostka jest bardzo duża, poza tym nieoświetlona - mówił dyr. Królikowski.

Teraz sprawdzono wszystkie pomieszczenia. Prawdopodobnie znalezione w magazynach i chłodniach odpady przywieziono z Kadyksu, gdzie wcześniej przeprowadzono część prac remontowych. Kapitan statku tłumaczy, że nie miał zamiaru pozbywać się worków z azbestem na terenie naszego kraju.

Sprawą zajęła się już Prokuratura Okręgowa w Gdańsku. Jeśli śledztwo potwierdzi nielegalny przywóz odpadów do Polski, armator będzie musiał zapłacić karę.

Decyzja o ewentualnym wszczęciu prokuratorskiego postępowania w tej sprawie miała zapaść pod koniec maja. Tymczasem wojewoda pomorski wykonał kolejny ruch. W piśmie z 9 maja br. do Wiesława Piotrkowskiego z Kapitanatu Portu Gdańsk wojewoda Piotr Ołowski napisał m.in.: "Z dokumentów udostępnionych przez Urząd Morski wyni-



W chłodniach i magazynach odkryto składowisko worków foliowych, w których znajdowały się m.in. odpady azbestowe.

ka, że decyzją z dnia 21 sierpnia 1987 r. Pirs Rudowy został dopuszczony do użytkowania w określonym ściśle zakresie przewidującym wyłącznie prace przeładunkowe. (...) W świetle powyższego rozpoczęcie użytkowania pirsu w zwią-

ku z przebudową statku *Rotterdam* bez dopełnienia procedur i uzyskania odpowiednich decyzji będzie stanowiło samowolę budowlaną. W związku z brakiem możliwości wykonania remontu statku w obecnych warunkach formalnoprawnych, dalsze cumowanie tego statku przy Pirsie Rudowym jest nieuzasadnione. Wobec takiego stanu rzeczy proszę o podjęcie stosownych działań (...).

W dodatku okazało się, że pozwolenie na wykonywanie prac przy statku, którym dysponuje spółka Algader Hofman nie załatwia jeszcze sprawy. W pracach tych ma bowiem uczestniczyć konsorcjum utworzone przez wiele firm. Zgodnie z prawem każda z nich powinna posiadać takie pozwolenie i wnioskować do wojewody pomorskiego o wydanie zgody na remont statku – tak jak to wcześniej uczyniła firma Algader Hofman. Inaczej rozpoczęcie prac przy statku z udziałem tych firm będzie nielegalne.

- Cały czas rozmawiamy ze stoczniami w Polsce i innych krajach europejskich – twierdzi Stanisław Kotlarz. – Nie tracimy nadziei na załatwienie sprawy remontu *Rotterdamu*.

Sama nadzieja może jednak nie wystarczyć...



Na statku znaleziono m.in. beczki i pojemniki z nieokreślonym materiałem chemicznym, oznaczone trupimi czaszkami.

Dorota Abramowicz

Kapitał zakładowy Stoczni Gdynia S.A. bez zmian

Fot. Rafał Lasońka/KFP

- Skierowałem do rządu list, w którym domagam się zrealizowania obranej wcześniej strategii wobec stoczni – mówi pełniący funkcję prezesa Stoczni Gdynia S.A. Kazimierz Smoliński.



RATUNKU!

Zniecierpliwiony oczekiwaniem na poprawę sytuacji finansowej Stoczni Gdynia jej tymczasowy prezes zapowiada ustąpienie ze stanowiska.

Nie po myśli załogi, kierownictwa firmy i związków zawodowych przebiegło kwietniowe, Nadzwyczajne Walne Zgromadzenie Akcjonariuszy Stoczni Gdynia S.A. Ku zaskoczeniu reprezentantów zakładu, kontrolowane przez przedstawicieli Skarbu Państwa NWZA nie podjęło spodziewanej uchwały o podwyższeniu kapitału akcyjnego o 300 milionów złotych, a jedynie zgłosiło chęć przeprowadzenia takiej procedury w najbliższym czasie.

Kropla w morzu

Pieniądze są zakładowi niezbędne do dalszego funkcjonowania. Nic więc dziwnego, że związkowcy ze stoczni wysłali ostry list protestacyjny w sprawie postępowania reprezentantów Skarbu Państwa do premiera Kazimierza Marcinkiewicza i prezydenta Lecha Kaczyńskiego. Niepocieszony jest także Kazimierz Smoliński, pełniący obowiązki prezesa stoczni. Kojarzony z politykami Prawa i Sprawiedliwości prawnik zapowiedział, że jeszcze w ma-

ju ustąpi z pełnionej funkcji i wróci na fotel przewodniczącego Rady Nadzorczej stoczni.

Do tego czasu musi być wybrany nowy prezes stoczni – zapowiada Smoliński.

Tymczasowy prezes, który pełni obowiązki od lutego, jest zrezygnowany, bo stocznia boryka się z ciągłymi problemami finansowymi. Mimo to, Skarb Państwa nie chce jej dokapitalizować. By kontynuować produkcję, firma musiała ostatnio zaciągnąć pożyczkę w wysokości czterech milionów zł w Korporacji Polskie Stocznie.

Pożyczka ta przeznaczona jest na zaspokojenie niezbędnych potrzeb stoczni, koniecznych do realizacji istniejących kontraktów w zakresie osobistych środków ochrony BHP, odzieży roboczej, masek kasków, itp., oraz materiałów do budowy statków, np. gazów i pary technologicznej, ciepła – informuje Bartosz Kopania, rzecznik KPS S.A. - Korporacja Polskie Stocznie wysłała tym samym naprzeciw postulatowi płynącemu ze strony organizacji związkowych Stoczni Gdynia S.A., które jed-

noznacznie wskazywały na dramatyczną sytuację w tym względzie. Dalsze pogłębianie tego stanu rzeczy zagrażało zarówno zdrowiu ludzkiemu, jak i utrzymaniu produkcji w zakładzie.

Patrzą za granicę

Cztery miliony złotych nie rozwiązują jednak problemów zakładu, zadłużonego na ponad miliard złotych. Dlatego właśnie Smoliński protestował u prominentnych polityków PiS w sprawie postawy Skarbu Państwa wobec stoczni. Był też w tej sprawie w ministerstwie.

- Na dzisiaj sprawa wygląda tak, że Skarb Państwa nie przejawia ochoty do dalszego inwestowania w stocznę – mówi Smoliński. – W związku ze zgłoszoną chęcią wyemitowania nowych akcji NWZA zobowiązało mnie i innych członków zarządu zakładu do przygotowania oferty wykupienia akcji stoczni przez podmioty zagraniczne. Rozpoczęto już wysyłanie stosownych zapytań do kilkudziesięciu firm z całego świata. Obecnie sprawa wygląda tak, że gdy ktoś tylko zdecyduje się wyłożyć te 300 mln zł, o które podwyższony ma zostać kapitał zakładowy, stanie się właścicielem stoczni.

Jak dotąd, oficjalne zainteresowanie przejęciem akcji stoczni zgłosił izraelski armator Rami Ungar, już będący współwłaścicielem zakładu i budujący w Stoczni Gdynia samochodowce, a także ukraiński Związek Przemysłowy Donbasu, właściciel Huty Częstochowa, sprzedającej Stoczni Gdynia stal. Toczyły się i toczą nadal rozmowy z kontrahentami z Włoch i Niemiec.

Niezrozumiała decyzja

Procedura związana ze sprzedażą akcji może potrwać nawet pół roku. Zakładowi pieniądze potrzebne są dużo wcześniej. Dlatego Kazimierz Smoliński jest zdziwiony, że NWZA nie zdecydowało o emisji akcji już w kwietniu.

- Myślę, że pod pewnymi warunkami można było podjąć taką decyzję – mówi. – Powiem więcej, byłem zaskoczony, że tak się nie stało. Dlatego skierowałem do rządu list, w którym domagam się zrealizowania obranej wcześniej strategii wobec stoczni.

Zbulwersowani postawą reprezentantów Skarbu Państwa są też stoczniowi związkowcy. Już w kilka godzin po NWZA w zakładzie wrzało.

- Zachowanie tych panów jest skandaliczne – grzmiał Jan Gumiński, przewodniczący Wolnych Związków Zawodowych Pracowników Gospodarki Morskiej Stoczni Gdynia S.A. – Zaraz po decyzji NWZA zwołaliśmy spotkanie liderów naszego związku. My tej sprawy tak nie zostawimy. Oszukano nas, bo jeszcze dzień przed NWZA przedstawiciele Ministerstwa Skarbu zapewniali nas, że do podwyższenia kapitału dojdzie na pewno. Skoro stało się inaczej, zaczynam podejrzewać ich o manipulację i złą wolę. Czas, aby podjąć zdecydowane kroki w obronie naszych miejsc pracy. Chodzi tu o działania, które uświadomią tym pa-

nom, że to nie żarty i że nie można igrać z kilkoma tysiącami stoczniovców, dla których dalsze funkcjonowanie zakładu oznacza byt ich i ich rodzin. Zorganizujemy manifestację w Warszawie, albo przeprowadzimy akcję strajkową w Gdyni.

Karuzela z nazwiskami...

Problemy te rozwiązywać będzie musiał już nowy prezes, który przyjdzie do stoczni w miejsce Kazimierza Smolińskiego. Tymczasem wybrano już nowego prezesa Stoczni Gdańskiej, należącej do Grupy Stoczni Gdynia. Został nim Andrzej Jaworski, dotychczas doradca pre-



Andrzej Jaworski, doradca prezydenta Lecha Kaczyńskiego ds. stoczniowych, został wybrany prezesem Stoczni Gdańskiej S.A.

Fot. Maciej Kosycki/KFP

zydenta Lecha Kaczyńskiego ds. stoczniowych. Wśród kandydatów na stanowisko członka zarządu wymieniano Andrzeja Buczkowskiego, byłego wiceprezesa Stoczni Gdynia za czasów prezesury Janusza Szlanty. Problem jednak w tym, że Buczkowski z zakładu w Gdyni odchodził w niesławie, w świetle podejrzeń o czerpanie korzyści majątkowych w związku z piastowanym stanowiskiem. Trwa proces sądowy, w którym oskarża się go o współudział w spowodowaniu w stoczni wielomilionowych strat. O tej kandydaturze życzliwie wyrażają się związkowcy ze stoczniowej „Solidarności”.

Nadal też nie wiadomo, kiedy gdański zakład zostanie wydzielony z Grupy Stoczni Gdynia, co od dawna zapowiadają politycy PiS. Zarząd GSG nie zgadza się póki co, aby wierzyciele przejęli gdańską stocznnię tylko za umorzenie wielomilionowych długów wobec nich. Głównym zainteresowanym, aby doszło do takiego rozwiązania, jest Gdańska Kompania Energetyczna Energa.

- Ale taki scenariusz byłby dla stoczni niekorzystny – ocenia Kazimierz Smoliński.

ski. – Uważam, że za przejęcie Stoczni Gdańskiej powinno się jeszcze dopłacić co najmniej 40 mln zł.

... i inwestorami

Ostatecznie, wstępne oferty zakupu 100 proc. akcji Stoczni Gdańskiej złożyły dwa podmioty: Energa razem z Agencją Rozwoju Przemysłu (do każdej z firm miałyby trafić po 50 proc. akcji) oraz Stocznia Gdańska Holding (SGH), którą tworzą wszystkie związki zawodowe działające w stoczni wraz z jedną ze spółek-córek stoczni. Do pierwszego konsorcjum przystąpił także Roman Karkosik (biznesmen spod Torunia, jeden z pięciu najbogatszych Polaków), który od dłuższego czasu interesował się stocznia. Oferta Energi i ARP opiewa na 50 mln złotych (skonwertowanie 20 mln zł wierzycielności stoczni na akcje i 30 mln zł w międzystoczniowych rozliczeniach), SGH oferuje natomiast 70 milionów. Przypomnijmy, że majątek Stoczni Gdańskiej wyceniono na 80 mln zł. Inwestorzy zostaną poproszeni o złożenie wiążącej oferty kupna w połowie maja.

Nieudane próby

Stocznia Gdynia S.A. dokapitalizowana miała zostać już w lutym tego roku, początkowo kwotą ponad stu milionów złotych. Dwa razy pod rząd podobne próby podczas obrad NWZA blokowali przedstawiciele Skarbu Państwa. W marcu natomiast podjęli uchwałę o dalszym funkcjonowaniu stoczni. Do dokapitalizowania nie doszło - rzekomo dlatego, że stoczni potrzebnych było więcej pieniędzy. Projekt uchwały NWZA zmieniano tak, aby do zakładu mogło trafić nie sto, lecz trzysta milionów złotych. Gdy jednak projekt przygotowano, ponownie, w kwietniu, przedstawiciele Skarbu Państwa nie zdecydowali się go przegłosować.

**Jerzy Szymoniewski
Czesław Romanowski**

Co z tą Polską?

Czy w Polsce będzie lepiej? W starym dowcipie odpowiedź brzmiała: - Nie, lepiej już było.

Słuchając komentarzy naszych publicystów i dziennikarzy mam wrażenie, że na tle tego, co mamy, jako dobre wspomniane są takie czasy i takie ekipy rządzące, które wtedy, gdy były u władzy, cieszyły się u tych samych publicystów i dziennikarzy jak najgorszą opinią.

W zgiełku politycznych targów, budowania koalicji przez partię, która ma w nazwie prawo i sprawiedliwość z partią, która z tymi wartościami ma niewiele wspólnego, dramatycznych gestów i napuszonych słów o Polsce, zimnych kalkulacji (normalne zjawisko w trudnych negocjacjach, w których stawka jest wysoka) zatracą się sens główny sporu i rzadko formułowane są opinie pozwalające odpowiedzieć na najprostsze pytanie: o co chodzi w tym trwającym siedem miesięcy zamieszaniu?

Nawet te nieliczne analizy i opinie, w których takie odpowiedzi są propono-

wane, toną w morzu nieustannego tokowania (radio TOK-FM), klótniach na telewizyjnych „forach” typu „Co z tą Polską?”. Sądzę, że znaleźliśmy się w takim miejscu i czasie, w którym rozstrzyga się wybór pomiędzy całkowicie odmiennymi wizjami świata i miejsca, jakie zajmie w nim Polska. To są ważne problemy, konieczne do rozstrzygnięć. Dramat nie polega na tym, że trzeba ich dokonać, lecz na jakości aktorów, którzy wyposażeni w mandat z demokratycznych wyborów czują się kompetentni, by ich dokonać.

Gdyby miało być tak, że rządzący Polską, zapatrzeni w arytmetykę sali sejmowej, stworzą prawa, które zmaterializują ich wizję Polski, to znajdziemy się w niszy cywilizacyjnej, z której wyjście będzie kosztowne i długotrwałe. Ideologiczna wizja świata, Polska jako kraj mający nominalnych przyjaciół za oceanem, a wrogów za granicą, powracające z ciemnych lat międzywojennego dwudziestolecia pojęcie Polaka-katolika i jednoznaczny powrót do koncepcji narodu z eliminowaniem tych

zaczątków społeczeństwa obywatelskiego, które udało się stworzyć w ciągu ostatnich 15 lat, to są cele i wartości, jakie sprawujący władzę chcą osiągnąć.

IV Rzeczpospolita zapowiedziana w programie wyborczym, ogłoszona w *expose* premiera i prezydenta RP, miała twarz Jacka Kurskiego. Teraz będzie miała twarz Andrzeja Leppera. Gdzie szukać takich firm PR i takich speców od prania mózgow, którzy przekonaliby, że tak właśnie miało być?

I jeszcze jeden wątek, ale taki bardziej *pro domo sua*. Jak będzie wyglądać tłumaczenie ważnych funkcyjnych związku zawodowego NSZZ „Solidarność” Stoczni Gdańskiej, którzy publicznie deklarowali brak zainteresowania losem świadectw udziałowych przesłanych dla ratowania stoczni ojcu Tadeuszowi Rydzykowi i Radiu Maryja, w świetle wszczęcia przez prokuraturę śledztwa w tej sprawie? Co jeszcze musi się stać, by nazwać rzeczy po imieniu? Czy wizja ratowania stoczni przez nowy resort to jest spełnienie marzeń stoczniowców sprzedanych najpierw Szlancie, a teraz Karkosikowi?

Zbigniew Szczypiński

Najpierw zebrali się w zakładowej stołówce, potem przeszli pod budynek Zarządu Morskiego Portu Gdynia. Pracownicy Bałtyckiego Terminalu Drobnicowego nie zgodzili się na zwolnienie 27 zatrudnionych tam osób.

*Oszczędności – tak,
zwolnienia – nie!*

Drobnicca z minusem

Receptą na poprawę kondycji Bałtyckiego Terminalu Drobnicowego w Gdyni miało być m.in. zwolnienie 27 pracowników. Po proteście załogi pomysł zarzucono. Jak sprawić, by portowa spółka nie przynosiła więcej strat?

W kwietniu doszło do ostrego spięcia pomiędzy przedstawicielami Zarządu Morskiego Portu Gdynia S.A., a załogą Bałtyckiego Terminalu Drobnicowego. Powodem było ujawnienie informacji, że ze spółki podległej ZMPG, w ramach restrukturyzacji, zwolnionych ma zostać 27 osób. Niewiele brakowało, a w zatrudniającym 589 osób terminalu mogło dojść do strajku.

Jak obniżyć koszty

W piątek, 21 kwietnia, podczas przerwy śniadaniowej pracownicy BTM zebrali się w stołówce. Stąd ruszyli pod budynek zarządu portu. Do nierozpoczynania protestu namówili ich jednak związkowcy

z portowej „Solidarności”, którzy podjęli rozmowy z kierownictwem oraz Radą Nadzorczą portu. Listę nazwisk osób przewidzianych do zwolnienia wkrótce wycofano. Nie rozwiązuje to jednak do końca problemu. Bałtycki Terminal Drobnicowy przynosi straty i niezbędne jest, aby w spółce ciąć koszty. Dlatego kwestia zwolnień będzie dalej negocjowana.

- Tylko w zeszłym roku BTM przyniósł 2,8 mln zł strat – wylicza Janusz Jaroński, wiceprezes Zarządu Morskiego Portu Gdynia S.A. – W tym roku też już jesteśmy na minusie. Nad taką sytuacją nie można przejść do porządku dziennego, dlatego oprócz wzmoczonych działań marketingowych i pozyskiwania nowych kontrahentów musimy szukać oszczędności.

Nie kosztem pracowników

Przedstawiciele „Solidarności” Portu Gdynia S.A. o zwolnieniach nie chcą jednak słyszeć.

- Ani my, ani załoga BTM nie zgodzi się na wyrzucenie z pracy choćby jednego robotnika – zapowiada Kazimierz Waldowski, przewodniczący związku. – Jeśli ktokolwiek będzie próbował posunąć się do takiego kroku, w zakładzie wybuchnie strajk. Ci ludzie nie po to pracują tutaj po trzydzieści lat, tracąc dla portu swoje zdrowie, aby teraz mieli iść na bruk. Zarząd musi liczyć się z załogą i szanować pracownika, bo to właśnie dobrze wyszkoleni robotnicy są największym kapitałem firmy.

Między nabrzeżami Czechosłowackim i Stanów Zjednoczonych w kwietniu uruchomiono najnowocześniejszą w polskich portach morskich rampę uchylną ro-ro.



Związkowcy utrzymują, że przyczyn strat, które przynosi Bałtycki Terminal Drobnicowy, szukać należy nie w prze-roście zatrudnienia, lecz w chybionych inwestycjach w terminalu. Jako sztandarowy przykład podają zakup suwnicy ro-ro, która nie jest w pełni wykorzystana. Jak mówią, zdarzają się dni, gdy dla wartego kilka milionów złotych urządzenia nie ma pracy.

Takie rozumowanie władze portu określają jednym słowem: absurd.

- Gdyby nie ta suwnica, nie moglibyśmy obsługiwać dochodowego połączenia ro-ro z Finlandią – podkreśla Janusz Jaroński. – To byłaby dla nas wielka strata i nie zmieni tego fakt, że urządzenie rzeczywiście nie jest obecnie w pełni wy-

korzystane. Przyczyn kłopotów BTD należy upatrywać gdzie indziej. Ta firma musi zostać zrestrukturyzowana.

Jerzy Wieliński, prezes gdyńskiego portu, dodaje, że suwnica jest dobrodziejstwem BTD także dlatego, że w bilansie przynosi co roku 800 tys. zł zysku, w taki bowiem sposób rozliczana jest jej amortyzacja.

- Na ładunkach ro-ro BTD generalnie nie traci – wyjaśnia Wieliński. – Ze względu na relację kursu walutowego i mocną złotówkę dopłacamy do każdej tony innych towarów. Kłopotliwym ładunkiem jest stal. Niektórych towarów przeładujemy za mało i przy takich ich ilościach wychodzimy na tym nienajlepiej. Przykładem mogą być banany. Mamy jednak

podpisane z kontrahentami wieloletnie kontrakty, a nie możemy dyktować nowych cen, bo gdyński port i tak jest relatywnie drogi w stosunku do konkurencji. Umowy z naszymi partnerami będziemy więc renegecować ostrożnie, aby ich nie zrazić do siebie.

Plany na przyszłość

Bałtycki Terminal Drobnicowy przygotowywany będzie też do prywatyzacji.

- Na razie musimy wyprowadzić firmę na prostą, co potrwać może nawet dwa lata - zapowiada prezes Wieliński. – W sytuacji, jaką mamy dziś, w myśl kodeksu spółek handlowych powinniśmy na dobrą sprawę ogłosić upadłość BTD, sko-

Fot. Piotr B. Stareńczak



rytalne lub przedemerytalne. Ale nawet w podobnych przypadkach napotykają na zdecydowany opór ze strony związków zawodowych i załogi. Przykładem mogą być pracownicy, którzy w Bałtyckim Terminalu Drobnicowym ulegli wypadkowi. Nie mogą pracować na nabrzeżu, zatrudnienia w biurze również dla nich nie ma. Mimo to nie chcą przejść na rentę, a związki zawodowe i reszta załogi nie zgadzają się, aby ich zwolnić.

- Niepokoje w zakładzie nie służą nam marketingowo - nie ma złudzeń Jerzy Wieliński. - Protest w stołowce BTD zupełnie nas zaskoczył. Dwa dni później byliśmy umówieni na rozmowy z przedstawicielami załogi terminalu. Lista nazwisk osób, które przewidziano do zwolnienia, stanowiła jedynie propozycję do konsultacji dla związków zawodowych. Nie była ostateczną decyzją, która miała by pozbawić tych ludzi pracy.

Terminal inwestuje

Mimo trudnej sytuacji, Bałtycki Terminal Drobnicowy wciąż inwestuje. Pod koniec kwietnia między nabrzeżami Czechosłowackim i Stanów Zjednoczonych

oficjalnie uruchomiono najnowocześniejszą w polskich portach morskich rampę uchylną ro-ro. Jej koszt wraz z modernizacją obydwu nabrzeży wyniósł 13 mln zł. Pieniądze pochodziły m.in. ze środków finansowych, jakie udało się uzyskać przy okazji prywatyzacji innych portowych spółek, m.in. Bałtyckiego Terminalu Kontenerowego i Bałtyckiego Terminalu Zbożowego.

- Nowa rampa to dowód na to, jak port stara się wyprzedzać potrzeby rynku. Następnym etapem jest budowa nowych magazynów i placów składowych w terminalu ro-ro - podkreśla Janusz Jaroński, wiceprezes Zarządu Morskiego Portu Gdynia.

- W styczniu 2006 roku zainaugurowaliśmy w terminalu działalność nowej linii ro-ro, łączącej Gdynię z Hanko w Finlandii - dodaje Jacek Dubicki, prezes BTDG. - Od stycznia w terminalu ro-ro mamy w każdym tygodniu dziewięć „odjazdów” z Gdyni do Finlandii. Najnowsza rampa jest rampą uchylną, obsługującą statki ro-ro piątej generacji, idealnie dopasowaną do każdej konstrukcji statków typu ro-ro.

Oprócz partnerów fińskich, podobne kontrakty podpisane są także z portami Morza Śródziemnego. Tylko czasowo zawieszono linię z Hull. Ładunki w tonażu konwencjonalnym przyplływają do BTD głównie ze wschodnich wybrzeży Stanów Zjednoczonych oraz Ameryki Centralnej i Południowej.

Jerzy Szymoniewski

- Rozumiem protestujących, ale trzeba szukać rozwiązań, które pozwolą firmie stanąć na nogi - mówi Jerzy Wieliński, prezes gdyńskiego portu.

ro terminal przynosi straty. Pracę straciłoby nie 27, a ponad 550 osób. Do tego jednak nie chcemy dopuścić, dlatego oczekujemy od przedstawicieli załogi zrozumienia, że zmiany są konieczne. Rozumiem protestujących przeciwko zwolnieniom, bo czasy są takie, że każdy chce pracować, a już szczególnie ludzie tak mocno związani z portem. Z drugiej strony jednak trzeba szukać rozwiązań, które pozwolą BTD stanąć na nogi.

Władze portu podkreślają, że rozpatrując jakiegokolwiek kwestie zwolnień zawsze w pierwszej kolejności starają się zwalniać osoby, które nabyły już świadczenia eme-



Fot. Waldemar Okroj

Suwnice na placu

*Inwestycje za 100 mln USD
w Bałtyckim Terminalu
Kontenerowym*

Gdyński Bałtycki Terminal Kontenerowy, należący do International Container Terminal Services Inc., przygotowuje się do przyjęcia nowego sprzętu przeładunkowego - czterech suwnic placowych E-One firmy Kalmar oraz dwóch suwnic nabrzeżowych STS typu Post-Panamax marki KoneCrane.

Suwnice typu RTG fińskiej firmy Kalmar dostarczane są w częściach i składane przez służby techniczne BCT na nabrzeżu terminalu.

Fot. Adam Schmidt

Budowa DCT Gdańsk zgodnie z planem

Trwają prace konstrukcyjne przy Deepwater Container Terminal Gdańsk. Jego otwarcie planowane jest na maj 2007 r. Wykonywane jest pogłębianie i zbrojenie terenu, zakończono już pierwsze palowania.

DCT Gdańsk buduje pierwszy terminal kontenerowy na Bałtyku, który będzie mógł obsłużyć nawet największe statki. Pierwszy etap obejmuje budowę 36-hektarowego terminalu mogącego przeładowywać 500 000 TEU rocznie. Nabrzeże roll-on roll-off dodatkowo zapewni przeładunek 50 000 jednostek towaru.

600-metrowe nabrzeże początkowo obsługiwać będą trzy suwnice post-Panamax typu ship-to-shore (przeładowujące ze statków na ląd) oraz pięć suwnic samojezdnych typu RTG. Oba typy suwnic produkuje dla terminalu Liebherr, a pierwsze całkowicie zmontowane sztuki przyjadą do Gdańska na początku marca 2007 r. Pozostałe zostaną dostarczone w formie dużych komponentów do zmon-

towania na miejscu. Nabór oraz szkolenia operatorów suwnic zakończą się w maju, tak by załoga gotowa była na przyjęcie pierwszych statków na początku czerwca. Do lipca wszystkie dźwigi powinny pracować, a całość 650-metrowego nabrzeża ma być gotowa do października.

Głębokość wzdłuż nabrzeża DCT Gdańsk będzie wynosić 16,5 m, zasięg ramienia dźwigu ship-to-shore 44 m, co wystarczy do obsłużenia statków przewożących kontenery ustawione na pokładzie równoległe do burt po 18 sztuk. Wejście do portu Gdańsk także ma minimalną głębokość 16,5 m, co umożliwi wpływanie jednostek typu Baltimax o maksymalnej głębokości zanurzenia 15 m, a wody portu praktycznie cały rok są wolne od lodu.



Fot. DCT

Na terenie przyszłego terminalu DCT Gdańsk trwają prace pogłębiarskie.

Dyrektor generalny, James Sutcliffe, przyznaje, że największe statki najprawdopodobniej nie będą wpływać na Bałtyk w najbliższej przyszłości. Zaznacza

To realizacja kontraktów, jakie BCT podpisał w czerwcu i lipcu ubiegłego roku z dwiema fińskimi firmami, specjalizującymi się w produkcji suwnic kontenerowych.

Sprzęt dysponuje opcją składowania kontenerów w warstwach jeden na pięć, wyposażony jest w najnowszą technologię dotyczącą przeładunków oraz bezpieczeństwa. Zautomatyzowane suwnice - bez elementów hydraulicznych - napędzane są silnikami dieslowskimi o niskim poziomie emisji spalin. Napęd wózka i chwytника oraz kół jest elektryczny.

Suwnice dostarczone będą w częściach i zostaną złożone przez służby techniczne BCT. Pod nadzorem inżynierów firmy Kalmar zostaną wyposażone w niezbędne instalacje i przetestowane. Rozwiązanie takie jest korzystne zarówno dla klienta, jak i dostawcy - optymalizuje koszty i wydajność pracy. Pierwsze dwie suwnice zostaną oddane do użytku pod koniec maja, dwie pozostałe pod koniec czerwca. Innowacyjny projekt BCT dotyczący montażu własnego sprzę-

tu jest możliwy dzięki wieloletniemu doświadczeniu zdobytemu podczas realizacji podobnych projektów oraz wiedzy eksperckiej.

Pierwsze szlify służby techniczne BCT zdobyły podczas montażu dwóch suwnic RTG firmy Valmet w 1994 r., gdy załoga terminalu asystowała technikom montującym suwnice. W kolejnych latach BCT rozpoczął współpracę z firmą Kalmar, która powierzyła BCT montaż suwnic RTG dla portów w Buenaventura Columbia, Trinidad Tobago, West India, New Jersey, Oakland, Oslo i St. Petersburgu. Po produkcji podzespołów (głównie w Polsce lub w regionie) zamiast wysyłki na miejsce przeznaczenia, Kalmar dostarczał je do BCT, gdzie załoga terminalu dokonywała wszelkich prac monterskich konstrukcji.

W Bałtyckim Terminalu Kontenerowym zmontowano ponad 40 suwnic dla zewnętrznych kontrahentów. W roku 2004 osiem z eksploatowanych w BCT suwnic placowych podwyższono z konfiguracji jeden -na-trzy do jeden -na-pięć.

Za projekt w całości odpowiadały służby techniczne BCT.

- Kolejne zakupy nowego sprzętu przez BCT to realizacja części planu inwestycyjnego, szacowanego na 100 mln USD, mającego doprowadzić do wzrostu zdolności przeładunkowej terminalu do miliona TEU - mówi Julian Kraszewski, dyrektor BCT. - Zakupiony w 2006 roku sprzęt umożliwi zwiększenie możliwości przeładunkowych do 750 000 TEU rocznie. Inwestujemy i dlatego mamy doskonałe wyniki przeładunkowe przy rosnącej wydajności. W pierwszym kwartale 2006 roku przeładowaliśmy 101 422 TEU, osiągając 8,9-procentowy wzrost w porównaniu do pierwszego kwartału zeszłego roku.

Jesienią 2006 roku dotrą do BCT z firmy KoneCranes dwie suwnice nabrzeżowe STS typu Post-Panamax, o udźwigu 50 ton, 46-metrowym wysięgu na wodę oraz zasięgu pracy do 17 rzędów kontenerów. Umożliwią w BCT obsługę statków do 6000 TEU.

(rel)

jednak, iż przewoźnicy oceaniczni już wprowadzają do użytku kontenerowce dowozowe (*feedery*) o pojemności 1000 TEU i większej, a niektóre statki regionalnych przewoźników bliskiego zasięgu także zbliżają się do tak dużych rozmiarów.

- Wraz ze zwiększaniem się ilości kontenerów na Bałtyku będzie tylko kwestią czasu, nim znaczący przewoźnicy zdecydują, że można tu bezpośrednio zawijać – uważa James Sutcliffe. - Zakładamy, że do 2010 roku, jeśli nie wcześniej, będziemy przyjmować statki o pojemności 3500 do 4000 TEU. Terminal DCT Gdańsk został tak zaprojektowany, by obsługiwać nie tylko prawie 40-milionowy polski rynek krajowy i kraje ościennie, ale także wiele mniejszych portów bałtyckich, z których większość jest ograniczona głębookością i zimą zamarza.

Druga faza rozbudowy nastąpi, gdy będzie to uzasadniał zwiększony popyt. Całkowita zdolność przeładunkowa terminalu może wynieść 1 mln TEU.

(rel)

Barbarzyństwo w Szczecinie

Niewiele jest w naszym kraju zachowanych zabytków techniki morskiej. Te, które jeszcze istnieją, szybko kończą swój żywot na złomowiskach.

Jak podała na początku kwietnia „Kronika” szczecińskiej TVP 3, w Szczecinie doszło do kolejnego takiego aktu barbarzyństwa wobec niewątpliwego zabytku techniki, który zamiast trafić do muzeum zakończy swój żywot w piecu hutniczym. Obiektem tym jest zabytkowa, parowa pogłębiarka *Mamut*. Zbudowana ponad 90 lat temu w Holandii, przez większość swego życia pracowała w polskich portach. W ostatnich latach stała już beczynnym przy nabrzeżu szczecińskiego Dragmoru, który był jej właścicielem. Od kilku lat była obiektem zainteresowania entuzjastów, a także władz Szczecina, którzy planowali przeznaczenie jej na obiekt muzealny. Rozpad Dragmoru i wyprzedaż majątku, do którego doprowadził krakowski właściciel szczecińskiej firmy pogłębiarskiej, oznaczał też

kres żywota *Mamuta*. Po oprotestowaniu i czasowym uchyleniu decyzji o wpisaniu pogłębiarki do rejestru zabytków oraz kilku zmianach właściciela, nowy nabywca rozpoczął złomowanie *Mamuta*. Samo złomowanie odbyło się w aferze skandalu, gdyż właściciel nie miał na nie zgody i twierdził że nie wie, jakoby *Mamut* przedstawiał wartość muzealną. W momencie wizyty ekipy telewizyjnej już ponad 40 proc. jednostki zostało złomowane. Kolejny zabytek techniki bezpowrotnie przepadł w czełusciach pieca hutniczego...

W Szczecinie pozostało jeszcze kilka obiektów wartych zachowania, jak choćby XIX-wieczny prom *Gryfia*, XIX-wieczny dok pływający, a także zbudowany w czasie II wojny światowej, pracujący do dziś, parowy dźwig pływający DP-STOCIN-12. Szczególnie niepewny wydaje się być los doku, który także jest własnością rozpadającego się Dragmoru. Zagrożony jest też dźwig - obecnie własność firmy holenderskiej Project – Żegluga. Już w tym roku kończy mu się klasa i tym samym zapewne zakończy swą aktywną służbę. Miejmy nadzieję, że nie spotka go los *Mamuta*.

Adam Woźniczka

Stoczniowcy chwycą za

(Euro) ster

Nasi stoczniowcy powinni się dokształcać, pracownika z kilkoma specjalnościami trudniej zwolnić. Potrzebę pozyskiwania nowych umiejętności oraz przystosowywania pracowników i firm przemysłu okrętowego do nowoczesnych warunków ma pokazać unijny program Equal i jego stoczniowa odmiana - Euroster.

Spośród pracowników Stoczni Gdynia wytypowana zostanie grupa, która będzie badana w ramach „laboratorium rynku pracy”.

Jak piszą autorzy projektu - sprawność produkcyjna polskich stoczni istotnie odbiega od wielkości osiąganych w krajach europejskich. Luka operacyjna polskiego przemysłu okrętowego w stosunku do europejskich krajów okrętowych wyraża się zarówno w sferze produktowej, jak i wykorzystania zasobów, a szczególnie zasobów pracy. Firmy i pracownicy przemysłu okrętowego w Polsce znajdują się w trudnym okresie. Dominuje stereotyp branży przestarzałej, niewydajnej i nieefektywnej głównie z powodu wahań światowej koniunktury i niewłaściwego przebiegu restrukturyzacji.

Co zrobić, żeby to zmienić? Najpierw dokładnie zbadać zjawisko, wyciągnąć właściwe wnioski i na ich podstawie zastosować odpowiednie metody np. skutecznego przeciwdziałania bezrobociu. Tak powstał unijny program Equal. Dzięki niemu wiadomo na przykład, że dobre rezultaty przynosi zmiana systemu zatrudnienia czy sezonowe przenoszenie stoczniowców do innych prac.

- Praca w sektorze stoczniowym wiąże się z okresową nierównomiernością zapotrzebowania na pracę – tłumaczy

Marzenna Czerwińska, dyrektor Gdańskiej Akademii Bankowej. – W ramach programu będziemy sprawdzać skuteczność tzw. leasingu pracowniczego, który polega na podnajmowaniu pracowników innej firmie, w której w danym okresie zapotrzebowanie na pracę jest większe.

Partnerstwo stawia sobie cel główny - wypracowanie mechanizmów i metod pozwalających na wzrost mobilności na rynku pracy pracowników stoczni i firm „okołostoczniowych”.

- Program ma między innymi pomóc w zmianie nastawienia do elastycznych form zatrudnienia - mówi Roman Gałęzewski, przewodniczący „Solidarności” Stoczni Gdańskiej. - Obecnie wszelkie nowości traktowane są z niechęcią. Dzięki Eurosterowi mamy możliwość sprawdzić, jakie formy zatrudnienia najlepiej sprawdzą się w obecnych czasach. Mamy też zamiar dążyć do wielozawodowości pracowników stoczniowych.

Jak tłumaczy przewodniczący, pracownika z kilkoma specjalnościami trudniej zwolnić. Jego zdaniem, dzięki Eurosterowi jest szansa, że polskim firmom stoczniowym przestanie się opłacać, jak

PRACUJ DOBRZE



Fot. Lukasz Glowala



to się teraz odbywa, przenoszenie produkcji na inne kontynenty, np. do tańszej Azji.

Realizatorzy programu nazywają go „laboratorium rynku pracy”, na podstawie którego powstaną konkretne programy. Spośród pracowników Stoczni Gdynia (jednego z partnerów programu), wytypowana zostanie grupa, która przystąpi do konkretnych działań. Wnioski z przeprowadzonych badań przekazane zostaną parlamentarzystom. W ten sposób będzie można w przyszłości zmienić te rozporządzenia, które hamują rozwój stoczniowego rynku pracy lub wprowadzić nowe, korzystne dla tego przemysłu.

Partnerstwo składa się ze specjalistów reprezentujących osiem jednostek organizacyjnych, zawiadują nim Instytut Badań nad Gospodarką Rynkową, Gdańska Akademia Bankowa, Zakład Ekonomiki Przemysłu Okrętowego oraz Katedra Bankowości Uniwersytetu Gdańskiego.

Cze



AKADEMIA MORSKA W GDYNI



Akademia Morska w Gdyni

jest największą państwową uczelnią morską w Polsce i jedną z największych w Europie, kształcąca od 1920 roku oficerów floty handlowej i kadry menedżerskie dla gospodarki morskiej i regionu nadmorskiego.

Uczelnia składa się z 4 Wydziałów: Nawigacyjnego, Mechanicznego, Elektrycznego oraz Przedsiębiorczości i Towaroznawstwa.

W Akademii Morskiej w Gdyni kształcą się 8 tysięcy studentów w zakresie następujących specjalności studiów: transport morski, eksploatacja siłowni okrętowych, automatyka okrętowa, eksploatacja portów i floty, technologia remontów urządzeń okrętowych i portowych, elektronika morska, organizacja obrotu portowo-morskiego, organizacja usług turystyczno-hotelarskich, inżynieria ruchu morskiego, systemy bezpieczeństwa morskiego, inżynieria eksploatacji instalacji przemysłowych, komputerowe systemy sterowania, radiokomunikacja cyfrowa, sieci teleinformatyczne, zarządzanie przedsiębiorstwem, biznes elektroniczny, zarządzanie jakością, technologia i organizacja żywienia, organizacja przedsięwzięć handlowych.

Specjalność – inżynieria eksploatacji instalacji przemysłowych jest od 10 lat wspólnie prowadzona z HOCHSCHULE BREMERHAVEN w Niemczech.

Programy kształcenia spełniają zarówno krajowe standardy nauczania (MENiS), jak również wymagania Międzynarodowej Organizacji Morskiej (IMO). Kadre nauczycieli akademickich - ze stopniami naukowymi doktora, doktora habilitowanego i tytułem naukowym profesora oraz najwyższymi dyplomami morskimi kapitana żegluga wielkiej, starszego mechanika i elektryka okrętowego - wspiera nowoczesna baza laboratoryjna z 25 specjalistycznymi symulatorami oraz wdrożony w Uczelni system jakości kształcenia ISO 9001.

Absolwent Akademii Morskiej w Gdyni kończy studia z kilkoma dyplomami – magistra inżyniera odpowiedniej specjalności,

oficerskim stopniem podchorążego Marynarki Wojennej, a absolwent specjalności morskiej dodatkowo z dyplomem oficera marynarki handlowej. Wysoki poziom wykształcenia gwarantuje absolwentom zatrudnienie na globalnym rynku pracy, u najbardziej prestiżowych armatorów świata.

Ponadto Uczelnia prowadzi specjalistyczne kształcenie podyplomowe na kolejne stopnie oficerskie, obejmujące 5 tysięcy absolwentów rocznie.

Trzy Wydziały posiadają prawa doktryzowania, pozostały zaś – Wydział Nawigacyjny – zmierza do ich uzyskania.

Akademia Morska w Gdyni jest armatorem dwóch statków morskich, na których studenci odbywają praktyki morskie:

- znanego na całym świecie żaglowca *s/v DAR MŁODZIEŻY*, pełniącego również rolę ambasadora Polski w większości portów świata,
- statku badawczo-szkoleniowego *m/s HORYZONT II*, realizującego również wspólne badania naukowe z Polską Akademią Nauk w trakcie ekspedycji polarnych na Arktkę i Antarktydę.

Ponadto studenci rozwijają swoje zainteresowania żeglarskie w Jacht Klubie Akademii Morskiej w Gdyni.

Działalność Uczelni wspierają: Fundacja Rozwoju Akademii Morskiej, Przedsiębiorstwo Badawczo-Produkcyjne ENAMOR, Studium Doskonalenia Kadr, Academy Maritime Services oraz Fundacja Bezpieczeństwa Żegluga i Ochrony Środowiska.

Akademia Morska w Gdyni aktywnie współpracuje w realizacji wspólnych prac badawczych, kształceniu kadr naukowych i wymianie studentów bezpośrednio z 18 uczelniami morskimi na świecie oraz w ramach organizacji międzynarodowych - EUROPEAN UNIVERSITY ASSOCIATION (EUA) i INTERNATIONAL ASSOCIATION OF MARITIME UNIVERSITIES (IAMU).

Uchwalona przez Senat Akademii Morskiej w Gdyni strategia jej dalszego rozwoju zapewni umacnianie roli Uczelni jako światowego centrum edukacji i szkolenia morskiego kształcącego profesjonalnych obywateli świata.

Rektor
prof. dr hab. inż. **Józef Lisowski**



Akademia Morska w Gdyni ul. Morska 83, 81-225 Gdynia
tel. 058 620-75-12, 058 690-14-42, 058 690-12-74; fax 058 690-13-51
e-mail: rektor@am.gdynia.pl <http://www.am.gdynia.pl>

Statki

O morzu
na Dolnym Śląsku

W marcu Dolnośląska Szkoła Wyższa Edukacji z Wrocławia rozpoczęła realizację nowej inicjatywy, skierowanej nie tylko do studentów, ale także do lokalnej społeczności w jak najszerszym tego słowa znaczeniu.

W ramach tak zwanej „Wszechnicy” DSWE w miejskim muzeum architektury prowadzone są wykłady poświęcone ważnym problemom współczesności, zarówno tym znanym z pierwszych stron gazet, jak i tym pomijanym, niedostrzeganym i zapomnianym.

Pierwsza edycja „Wszechnicy” poświęcona była problemom bezpieczeństwa międzynarodowego, a w jej trakcie dwa z czterech wykładów podejmowały morskie *sensu stricto* zagadnienia („Ucieczka przed gazowym szantażem. Bałtycki szlak transportu surowców energetycznych”, „Piractwo i terroryzm morski. Nowe wyzwania dla bezpieczeństwa międzynarodowego”). Wystąpienia spotkały się z żywym oddźwiękiem licznie przybyłych słuchaczy.

Holowniki, pchacze, barki...

Na pierwszy rzut oka próby zajmowania się taką problematyką w leżącym



Jedna z tzw. stacji demagnetyzacyjnych, zbudowanych wg projektu B 208 wrocławskiego Navicentrum.

ponad pół tysiąca kilometrów od morza Wrocławiu mogą budzić zdziwienie. Ale dziwić mogą się tylko ci, którzy nie wiedzą, że stolica Dolnego Śląska jest ważnym ośrodkiem, w którym projektuje się i buduje statki i okręty. Działające tu Przedsiębiorstwo Projektowo-Usługowe Navicentrum Sp. z o.o. (wcześniej: Centrum Badawczo Projektowe Żegluga Śródlądowej Navicentrum) ma w swoim dorobku nie tylko holowniki, pchacze i barki dla żegluga śródlądowej, ale również kilka pomocniczych jednostek pływających, eksploatowanych przez Marynarkę Wojenną RP.

Zbiornikowce paliwowe

To właśnie we Wrocławiu zaprojektowano i zbudowano (we Wrocławskiej Stoczni Rzecznej) dwa zbiornikowce paliwowe projektu B 199 i zbiornikowiec wody ZW 2 (kadłub tego ostatniego przeholowano do Gdańska, gdzie jego wy-

sażeniem zajęła się Stocznia „Wisła”). Są to stosunkowo duże jednostki, o długości 58 metrów, zdolne pomieścić w swych zbiornikach 649 ton oleju napędowego, 21 ton oleju smarnego lub (ZW 2) 561 ton wody słodkiej i 17 m sześć. prowiantu w chłodzonej ładowni.

We Wrocławiu zaprojektowano też największy zbiornikowiec pełniący służbę w marynarce Wojennej – ORP *Bałtyk*. Ma on 85 metrów długości, a transportować może 1184 tony oleju napędowego, 102 tony oleju smarnego, 54 tony odebranych z innych jednostek przetworzonych olejów. *Bałtyk* zdolny jest do zapatrywania w paliwo okrętów na morzu, przy użyciu pływającego węża. Ma dwa stanowiska przeładunkowe na burtach i jedno na rufie.

Z Wrocławia także trafiły do Marynarki Wojennej rozliczne pływające „drobnoustroje”, a w tym dwa kutry holownicze i dwa kutry transportowe, zbudowane we Wrocławskiej Stoczni Rzecznej.



Zaprojektowany we Wrocławiu ORP *Bałtyk* to największy zbiornikowiec pełniący służbę w Marynarce Wojennej RP.

Statki w polu

Najciekawszymi okrętami o dolnośląskim rodowodzie są jednak trzy zaprojektowane przez Navicentrum, a zbudowane przez gdyńską Stocznnię Marynarki Wojennej, pływające stacje demagnetyzacyjne projektu B 208. Głównym zadaniem tych specyficznych jednostek było dokonywanie pomiaru pola magnetycznego emitowanego przez inne okręty, a następnie redukcowanie go do możliwie niskiego poziomu. Czynności te noszą nazwę „demagnetyzacji”. Pływające stacje demagnetyzacyjne weszły do służby w latach 1971-1972. Nie otrzymały nazw własnych, a jedynie oznaczenia alfanumeryczne SD-11, SD-12 i SD-13. Ówczesny przeciwnik, czyli siły morskie NATO, zadał im wówczas kodowy kryptonim „Mrowka”. Stacje miały 44,3 metra długości, 8,1 m szerokości i 2,6 m zanurzenia. Napędzał je silnik wysokoprężny o mocy nominalnej 640 kW, pracujący na jedną śrubę napędową. Nadał jednostkom prędkość maksymalną 9 węzłów (czyli 16,6 km/h, jeden węzeł to jedna mila morska – 1852 m/ godzinę). Ich zasięg przy tej prędkości wynosił 4315 km (2330 mil morskich). Uzbrojenie jednostek było symboliczne – składała się na nie podwójna armata kalibru 25 mm (wymieniona później na SD-12 na podwójną armatę kalibru 23 mm).

Nisko w środku

W sylwetce stacji demagnetyzacyjnych widoczna jest charakterystyczna linia wrocławskiego Navicentrum. Otrzymały one wypiętrzoną część dziobową i rufową oraz niskie śródokręcie. Taki układ ułatwiać ma operowanie stosunkowo ciężkimi kablami, które załoga stacji rozwiesza na kadłubie demagnetyzowanego okrętu. Bębny z kablami znajdują się na dziobie, podczas gdy generatory prądotwórcze kompleksu demagnetyzacyjnego zainstalowano w tylnej części śródokręcia. Posadowiony tam maszt jest jednocześnie fundamentem bomu obsługującego łódź roboczą i kominem odprowadzającym spaliny z generatorów. Załoga liczy 17 osób.

Pod biało-czerwoną

Obecnie stacje demagnetyzacyjne projektu B 208 dożywają swych ostatnich dni w służbie. W najbliższych miesiącach na pierwszej z nich opuszczona zostanie bandera, do końca 2010 roku jej los podzielią dwie następne. Trudno przy tym oczekiwać, by te ponad trzydziestoletnie, wysoce specjalistyczne jednostki, znalazły cywilnego nabywcę. Niechybnie więc skończą w hutniczym piecu. Można mieć tylko nadzieję, że również w przyszłości okręty projektowane we Wrocławiu trafią pod biało-czerwoną banderę.

Krzysztof Kubiak



AKADEMIA MORSKA W GDYNI

Akademia Morska jest państwową uczelnią techniczną kształcąca oficerów floty handlowej i wysoko wykwalifikowane kadry dla gospodarki morskiej.

Na czterech wydziałach uczelnia realizuje proces dydaktyczno-naukowy w następujących specjalnościach:

WYDZIAŁ ELEKTRYCZNY:

wedt@am.gdynia.pl (058) 690 12 56

- elektroautomatyka okrętowa
- elektronika morska
- komputerowe systemy sterowania
- radioelektronika
- radiokomunikacja cyfrowa
- sieci teleinformatyczne

WYDZIAŁ MECHANICZNY:

wmdt@am.gdynia.pl (058) 690 13 21

- eksploatacja siłowni okrętowych
- eksploatacja instalacji przemysłowych
- inżynieria eksploatacji instalacji
- inżynieria zarządzania remontami
- technologia remontów urządzeń okrętowych i portowych

WYDZIAŁ NAWIGACYJNY:

wndt@am.gdynia.pl (058) 620 26 74

- eksploatacja portów i floty
- inżynieria ruchu morskiego
- systemy bezpieczeństwa morskiego
- transport morski

WYDZIAŁ PRZEDSIĘBIORCZOŚCI I TOWAROZNAWSTWA:

wadt@am.gdynia.pl (058) 621 95 98

- biznes elektroniczny
- handel i usługi
- handel morski i logistyka
- organizacja usług turystyczno-hotelarskich
- towaroznawstwo i zarządzanie jakością
- technologia i organizacja żywienia
- zarządzanie przedsiębiorstwem

81-225 Gdynia, ul. Morska 81-87

tel. (058) 621 70 41

www.am.gdynia.pl





Żaglowcem na ratunek Matce Ziemi

Wielki *Mały Książę*

Polski konstruktor zaprojektował największy żaglowiec świata. Mały Książę (Petit Prince) ma pełnić funkcję kwatery głównej Ekologicznej Rady Planety. Budowa statku ma kosztować osiemdziesiąt milionów dolarów!

Cała historia związana z żaglowcem wygląda nieco jak scenariusz ekologicznego filmu *science fiction*. Otóż, kilka lat temu w Krasnojarsku na Syberii powstał ponadnarodowy projekt wydzielenia tzw. Żywego Pasa Planety. Tak nazwano obszar, który wolny będzie od działalności przemysłowej, na którym przyroda będzie „robiła swoje”, gdzie

człowiek będzie jak najmniej ingerował. Powstało stowarzyszenie Ekologiczna Rada Planety, które postawiło sobie za cel ochronę Ziemi przed postępującą degradacją. Projekt nie ogranicza się tylko do Syberii, ale obejmuje też inne zagrożone obszary zielone. Pierwszy z takich „zielonych parków”, o powierzchni 111 tysięcy kilometrów kwadratowych (1/3 terytorium Polski!) powstał na Syberii, u wybrzeży Morza Karskiego. „Park Planety Ziemia” symbolicznie otwarto we wrześniu 2001 roku.

Jedno z rosyjskich czasopism, opisując ów projekt, napisało: „Większość naukowców-ekologów jest zdania, że wszystkie negatywne procesy zachodzące na naszej planecie, są skutkiem barbarzyńskiej eksploatacji przyrody przez człowieka. Pomysłodawcy tego programu, nazwanego NEO, pragną rozwijać w ludziach troskliwy stosunek do przyrody oraz Ziemi, jako żywego tworu.”

Petit Prince z Polski

Projekt ten wspiera jeden z najbogatszych Rosjan, przedsiębiorca-milioner z Krasnojarska Siergiej Zyrjanow. Częścią owego programu jest budowa największego na świecie żaglowca. Planowane jest odbycie na nim rejsu dookoła świata, w czasie którego prezentowany będzie projekt NEO. Na pokładzie jednostki mają gościć przedstawiciele wszystkich krajów naszej planety. Będą się tam odbywały również spotkania z ekologami, znanymi działaczami społecznymi oraz głowami państw. W ten sposób organizatorzy mają nadzieję stworzyć Ekologiczną Radę Planety.

Chcąc zbudować swój „okręt flagowy”, rosyjscy ekolodzy rozpoczęli współpracę z rodzimymi projektantami. Po ośmiu miesiącach doszli jednak do wniosku, że zrobienie projektu w Rosji jest niemożliwe. „Problem polega na tym, że w naszym kraju nie ma obecnie wystarczającego doświadczenia w budowie dużych żaglowców, jakie były budowane za czasów Piotra Pierwszego. W związku z powyższym organizatorzy byli zmuszeni zwrócić się do zagranicznych specjalistów” – napisało rosyjskie czasopismo „Echo Planety”.

Zwrócono się więc do konstruktorów zza granicy. Projekty napłynęły z wielu państw, najbardziej interesująca wydała się jednak propozycja polskiego projektanta, inżyniera Zygmunta Chorenia, jednego z naszych najbardziej zasłużonych

Na żagłopłatach będzie widniało pięć kontynentów.

Największe żaglowce

Obecnie największym żaglowcem na świecie jest *Royal Clipper*, który pod banderą Luksemburga pływa jako luksusowy wycieczkowiec po Morzu Karaibskim i Śródziemnym. To pięciomasztowiec o wyporności 5 tys. ton i długości 133 m. Jego 42 sterowane mechanicznie żagle mają powierzchnię 5200 m kw. Rosyjski bark *Siedow*, który do 2000 r. dzierżył palmę pierwszeństwa z wypornością 3476 ton, ma o 12 m mniej i jest obecnie największym na świecie żaglowcem szkolnym.

Natomiast największym żaglowcem, jaki kiedykolwiek zbudowano jest pochodzący z 1911 r. pięciomasztowy bark *La France*. Miał 150 m długości, 5806 ton wyporności i 6350 m kw. ożaglowania, woził rudę niklu z Nowej Kaledonii do Europy. W 1922 r. osiadł na rafie Ouano w pobliżu tego francuskiego terytorium na Pacyfiku. W 1944 r. rozerwany amerykańskimi bombami wrak największego żaglowca na zawsze znikł pod powierzchnią morza.

konstruktorów, twórcy projektu szesnastu żaglowców, w tym jednego z największych (obecnie największego) - *Royal Clipper* o długości 133 m (o tym projekcie i o samym statku tym pisaliśmy szczegółowo w poprzednim, kwietniowym numerze „Naszego MORZA”).

- To prawda, zostałem zaproszony przez Rosjan do udziału w tym projekcie – przyznaje inżynier Zygmunt Choreń. - Rosjanie docenili nasze doświadczenie nagromadzone przy projektowaniu i budowie serii dużych żaglowców.

Kontynenty na żaglołatach

Mały Książę wg projektu Chorenia ma mieć 190 m długości, będzie więc największym spośród istniejących żaglowców. Kadłub żaglowca bardziej przypomina statek pasażerski, co ułatwi zaprojektowanie pomieszczeń dla pasażerów i załogi. Znajdzie się tam również basen, zimowy ogród i lądowisko dla helikoptera. Żaglowiec będzie mógł zabrać na pokład 422 osoby (300 pasażerów i 122 załogantów). Przy sprzyjających warunkach, osiągnie prędkość osiemnastu węzłów. Jednostka zostanie wyposażona w napęd diesel – elektryczny. Znajdą się na niej także laboratoria i urządzenia badawczo – pomiarowe. Sztorm o sile 12 st. w skali Beauforta nie będzie podobno stanowił zagrożenia dla tego kolosa. Będzie wyposażony w nowoczesne ożaglowanie – umożliwiające automatyczną regulację żaglołatach. Obsługiwać je będzie mogła jedna osoba. Na sześciu masztach ustawione zostaną żagle o łącznej powierzchni sześciu tysięcy metrów kwadratowych. Widnieć na nich będą mapy ziemskich kontynentów. Żaglołata Chorenia zastosował już wcześniej, miały się znaleźć na zaprojektowanym przez niego żaglowcu wycieczkowym budowanym ćwierć wieku temu dla polskich robotników (o losach *Gwarka* pisaliśmy w poprzednim numerze „Naszego MORZA”). Do budowy nie doszło, a przebudowany *Gwarek* nazywa się teraz właśnie ... *Royal Clipper*. Trzy zdalnie ustawiane żaglołata znalazły się natomiast na za-

projektowanym przez Chorenia statku naukowo-badawczym *Oceania*.

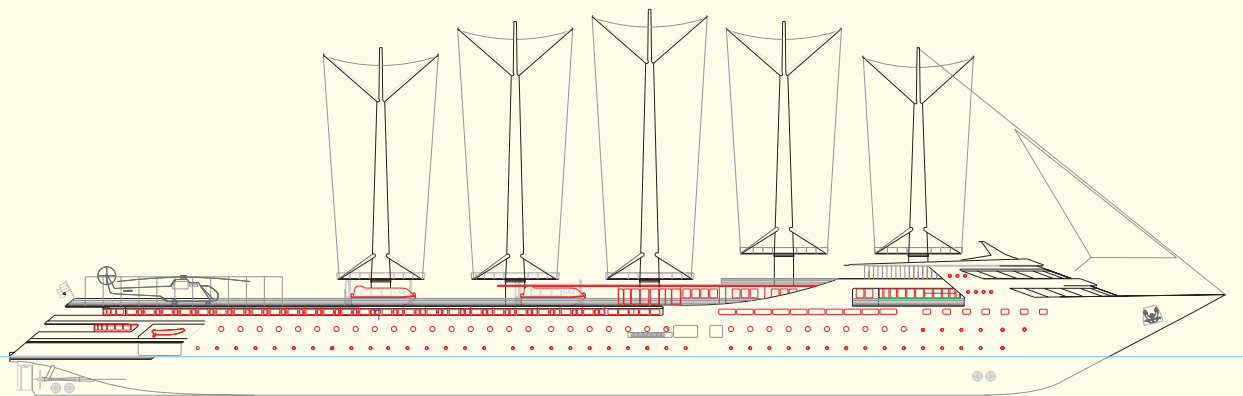
Sześć miliardów akcji

Kadłub *Petit Prince* budowany będzie w Krasnojarsku, natomiast jego wyposażeniem zajmie się któraś ze stoczni spoza Rosji. Kiedy to nastąpi - jeszcze nie wiadomo. Wiadomo natomiast, ile będzie kosztowało zrealizowanie projektu budowy *Małego Księcia* – około osiemdziesięciu milionów dolarów. Według założenia pomysłodawców - żaglowiec powinien być własnością „wspólnoty światowej”, dlatego proponują wszystkim chętnym zostać współwłaścicielami statku poprzez kupno akcji żaglowca za symboliczną kwotę. Akcje zostaną wyemitowane w liczbie sześciu miliardów – tyłu, ilu mieszkańców liczy Ziemia.

- Żaglowiec będzie pływającą siedzibą główną stowarzyszenia i ma zarazem promować zielony pas Ziemi. Wpłynięcie takiego statku do każdego portu wzbudzi zapewne duże zainteresowanie mediów, co pozwoli nagłośnić ideę stowarzyszenia. Statek ma budzić respekt, by głos ekologów został wysłuchany – tłumaczy inżynier Choreń. - Pierwsza prezentacja projektu, na której byłem obecny z modelem żaglowca, odbyła się w Krasnojarsku. Odbiła się szerokim echem w mediach rosyjskich. Relacje z Krasnojarska ukazały się w wielu audycjach telewizyjnych w całej Rosji. Druga prezentacja odbędzie się pod koniec maja w Gdańsku, a główna - w 2007 roku w Paryżu.

Skąd nazwa żaglowca? Chodzi oczywiście o tytułowego bohatera słynnej książki Antoine'a de Saint-Exupéry'ego, który „wstał rano, umył się, ubrał i poszedł posprzątać planetę.”

Czesław Romanowski



Zamiast
eksperymentować,
lepiej pilnować
miejsc gdzie
są pieniądze...

Z Janem Warchotem, Prezesem Zarządu Polskiej Żeglugi Bałtyckiej S.A., świętującej 30 lat działalności rozmawia Czesław Romanowski.

Polski most do Skandynawii

- Pięć lat temu, podczas obchodów ćwierćwiecza Polskiej Żeglugi Bałtyckiej, nie było się w zasadzie, z czego cieszyć: firma miała potężne długi, stała wręcz na progu bankructwa. Tegoroczne obchody trzydziestolecia PŻB były, zdaje się, o wiele weselsze.

- Tak, w ciągu tych pięciu lat przeprowadziliśmy szereg działań, które doprowadziły do obecnej, dobrej kondycji firmy. Pięć lat temu zadłużenie kapitałowe sięgało blisko trzystu milionów złotych! Na przełomie kwietnia i maja 2001 roku rozpoczęto wdrażanie programu naprawczego firmy...

- ...w tym czasie został Pan jej prezesem.

- Tak się złożyło. Ja i moi współpracownicy wdrażaliśmy ten program. Najważniejsza była sprzedaż bazy promowej w Świnoujściu, bo przy tak ogromnym zadłużeniu nie można było mówić o na-

prawie przedsiębiorstwa, to zadłużenie nas blokowało. Przedsiębiorstwo dysponowało wówczas tonażem, który nie mógłby w sposób do końca skuteczny podjąć rywalizacji z innymi przewoźnikami na tym rynku. Poza tym, nie mając własnych środków finansowych na zakup towarów do sklepów, na zakup paliwa, praktycznie nie było w stanie dalej funkcjonować.

- Wyglądało na to, że historia PŻB skończy się właśnie w 2001 roku...

- Wszystko wskazywało na to, że przedsiębiorstwo trzeba postawić w stan upadłości.

- Na złą sytuację firmy wskazywały też przecież chociażby nerwowe w tym czasie ruchy z powoływaniem i szybkim odwoływaniem kolejnych prezesów.

- Też. Ale w ciągu siedmiu miesięcy udało się przedsiębiorstwo oddłużyć. Ze

sprzedaży bazy promowej zyskaliśmy 200 milionów złotych. Do spłacenia zostało jednak jeszcze 100 milionów. Potem sprzedaliśmy *Boomerang* (katamaran, który okazał się deficytowy – przyp. red.), dzięki czemu pozyskaliśmy kolejne 50 milionów złotych. Pozostała jeszcze duża kwota, żeby przedsiębiorstwo oddłużyć całkowicie. Zawarliśmy ugodę z bankami. Warunkiem była realizacja, punkt po punkcie, programu naprawczego. Realizowaliśmy go w sposób podręcznikowy. I trwa to zresztą nadal. Sama restrukturyzacja była procesem bardzo skomplikowanym. Dotyczyła zmiany schematu organizacyjnego przedsiębiorstwa, trzeba było przejrzeć wszystkie umowy, opracować nowy model funkcjonowania przedsiębiorstwa.

- Trzeba było zwolnić ludzi...

- Tak, należało niestety, przeprowadzić zwolnienia grupowe. Trzeba było

krótko mówiąc wprowadzać nowe standardy, podobne do funkcjonujących u naszych konkurentów. Czyli poprawić sposób obsługi klienta.

- Wierzył Pan, że się uda? Przy tak olbrzymim zadłużeniu wyprowadzenie przedsiębiorstwa na prostą nie wydawało się rzeczą łatwą.

- Oczywiście, że wierzyłem, choć były i trudne chwile. Była jednak także i chęć zrealizowania czegoś ważnego w życiu. Przychodzi taki moment, kiedy człowiek chce się zmierzyć z trudnym wyzwaniem. To jest dosyć ciekawy kawałek mego życia zawodowego. Można powiedzieć, że miałem mnóstwo szczęścia, trafiłem na wspaniałych ludzi. Ludzi, którzy, odnosiłem wrażenie, w pierwszej chwili się poddali, ale w których udało się zaszczerpić chęć odwrócenia biegu historii i zmierzania się z problemami. Ci ludzie zdawali sobie sprawę z tego, że będzie ciężko, ale że warto skorzystać z tych 25 lat doświadczeń, bo nie wszystko stracone, bo można poprawić organizację i zacząć skutecznie rywalizować z innymi. Muszę tutaj też podkreślić rolę związków zawodowych, które w bardzo pragmatyczny sposób podeszły do sprawy i współpracowały z nami.

- I nie było momentu, kiedy załoga miał dość tych zmian, kiedy bunt, strajk wisiały na włosku?

- Takiego problemu nie mieliśmy, udało się to zażegnać. Cały czas rozmawialiśmy ze sobą, zwolnienia grupowe staraliśmy się wprowadzać w jak najładniejszej formie. Sto osób odeszło, wraz ze sprzedażą bazy promowej, do Zarządu Morskich Portów Szczecin-Świnoujście. Z kolejnych ponad siedemdziesięciu osób część była blisko emerytury, z częścią staraliśmy się rozstać w jak najmniej bolesny sposób.

- Jak rozumiem, nie zatrudnił Pan ostatnio nowych pracowników, a stan kadry cały czas maleje?

- Z zatrudnieniem cały czas idziemy w dół. Taki jest wymóg chwili, armator musi mieć tyle osób, ile potrzebuje, nie możemy zatrudniać więcej ludzi niż nasza konkurencja, bo to automatycznie obniża rentowność firmy. Chodzi o to, by stworzyć dobrze funkcjonujący organizm i nie ponosić zbyt dużych kosztów pracy.

- Ile osób zatrudnionych jest w przedsiębiorstwie?

- W tej chwili, jeżeli chodzi o ląd, czyli centralę w Kołobrzegu, sześć biur podróży, biuro promowe w Świnoujściu, biuro sprzedaży w Gdańsku, to jest niewiele

ponad dwieście osób. Jeśli chodzi o ludzi morza, to jest około 600 osób.

- Czy program naprawczy został wykonany w stu procentach?

- Myślę, że program został zrealizowany w dużej mierze, ale chyba nie to jest dzisiaj najważniejsze. Sama realizacja programu nie gwarantowała sukcesu w przyszłości. W 2003 roku wprowadziliśmy *Kableberga*, taki mały prom ro-pax, który odciążył linię Świnoujście – Ystad. Była to nasza reakcja na sytuację, kiedy dużo ciężarówek pozostawało w terminalach po obu stronach linii Świnoujście – Ystad, a Zarząd Morskich Portów Szczecin – Świnoujście S.A. zastanawiał się nad podjęciem rozmów z obcymi przewoźnikami w obawie, że polscy sobie nie poradzą. Myśmy jako pierwsi na to zareagowali. Kolejny moment to zakup promu *Scandinavia* w roku 2003, ponieważ musieliśmy wymienić tonaż na nowszy. Potrzebowaliśmy dużego promu, o dużych możliwościach przewozowych i nie chodziło tylko o pasażerów, ale też o długość linii ładunkowej. Dodam, że np. *Rogalin* mógł ich zabrać tylko 10, a nowy zabiera 40. Z tego możemy być dumni. Przez te pięć lat jeden czarter i dwa nowe promy. W następnym roku był zakup promu *Wawel*, który na początku roku 2005 został wprowadzony na linię Świnoujście – Ystad, o możliwościach przewozowych 80 ciężarówek i 500 łóżek. W tym czasie nie próżnowali nasi koledzy z Unity Line, którzy równolegle z nami wprowadzili prom *Gryf*.

- Koledzy czy konkurenci?

- Koledzy w zawodzie, konkurenci na rynku. Tak jest stworzony świat, że nie można dzisiaj na rynku funkcjonować bez konkurencji.

- Jakie błędne decyzje podjęto, według Pana, w przeszłości PŻB?

- Żałuję kilku rzeczy. Na przykład rezygnacji z linii do Karlskrony. Żał, że zamiast szybkiego promu-katamaranu Bomerang nie kupiono nowoczesnego promu, takiego, jaki zakupiła Polska Żegluga Morska i ESL. Na pewno dramatyczną sprawą był zbyt kosztowny remont promu *Pomerania*. Następnym błędem było wyjście z portu w Ystad i przejście do Malmo. Bardzo poważny błąd – zostawienie dużego rynku. Gdyby stracone z powodu tych decyzji środki próbowano skierować w stronę jednego, dwóch promów, może nawet używanych, i umiejscowienia któregoś z nich na kierunku do Karlskrony, wzmocnienia linii Świnoujście – Ystad, na pewno byłoby to z korzyścią

dla przedsiębiorstwa. Ale to tylko gdybaanie, trzeba było być w tamtym czasie, znać elementy tej układanki.

- PŻB dysponuje w tej chwili trzema promami...

- Tak, to *Scandinavia*, linia Gdańsk – Nynashamn, prom kupiony w 2003 roku, *Wawel* - 2004 r., który pływa na linii Świnoujście – Ystad i *Pomerania* pływająca na trasie Świnoujście – Kopenhaga.

- Trzydzieści lat tradycji i tylko trzy promy na stanie? To nie jest oszałamiająca liczba.

- Kiedyś mieliśmy siedem promów, które przewoziły około 360 tysięcy pasażerów. Teraz mamy trzy promy i przewozimy około 450 tysięcy. Dzisiaj bardzo wielką rolę odgrywają koszty. Nie ilość, a jakość się liczy. Nie jest ekonomiczne trzymać wyłączony z eksploatacji poza sezonem prom w porcie, bo koszty takiego przestoju są olbrzymie. Obecnie żaden z naszych promów nie ma przestojów, nie stoi beczynnienie. Nie stać nas na rozrzutność, więc lepiej mieć mniej, ale lepszych jednostek. Liczą się wyniki ekonomiczne. Kiedyś porównałem obecne możliwości przewozowe naszych trzech promów i okazało się, że są one większe niż wszystkich tych, które PŻB miała w przeszłości.

- Jak długo będziecie eksploatować trzy promy?

- *Scandinavia* i *Wawel* są w doskonałym stanie. Należy zakładać, że życie tego pierwszego to jeszcze 10 – 15 lat, drugiego – 10 lat.

- A *Pomerania*?

- Czas pokaże. To prom, który jest gruntownie przebudowany i może posłużyć jeszcze z 10 lat. To kwestia jego efektywności - jest on dosyć drogi w eksploatacji.

- Jednym słowem – nie jest to wasza duma. Mówi Pan o tym promie bardzo ostrożnie.

- Są jednostki droższe i tańsze w eksploatacji, bardziej lub mniej przychodowe. *Pomerania* była naszą jednostką flagową i jesteście z niej dumni. Ale ekonomia jest nieubłagana dla każdego armatora, bo on musi optymalizować koszty.

- Czyli jeżeli będziecie wymieniać wasze jednostki – *Pomerania* będzie pierwsza?

- Czas pokaże. Będziemy chcieli to tak rozegrać, by nie tracić rynku i być efektywnym.

- Planujecie nowe połączenia?

- Na pewno nie w najbliższej przyszłości. Nie wykluczamy ich jednak

w ogóle. Mówi się obecnie o rozbudowie portu w Kołobrzegu, będzie poszerzone wejście. Ma być nowy terminal. Nie wykluczamy więc, że w przyszłości będziemy się chcieli włączyć w ruch pasażerski między Kołobrzegiem, a Bornholmem czy innym docelowym portem w Skandynawii. Jednak przez dwa - trzy lata skoncentrujemy się na tych połączeniach, na których pływamy w tej chwili. Nie wszystkie eksperymenty, jeżeli chodzi o szukanie nowych rynków, są udane. One są oczywiście potrzebne, armator, który ma środki i chce się rozwijać, takie działania podejmuje. Musi się jednak liczyć z tym, że nie wszystkie muszą się udać. Trzeba pilnować miejsc, gdzie są pieniądze.

- A propoz... Jakie są wasze wyniki finansowe?

- Firma praktycznie od 2002 roku jest na plusie. Grupa kapitałowa w roku 2005 uzyskała około 4 miliony dolarów zysku. Sama spółka - matka - około 200 tysięcy dolarów. W skład grupy kapitałowej wchodzi cztery spółki - córki, trzy z nich są właścicielami kolejnych naszych promów, czwarta reprezentuje nasze interesy po stronie skandynawskiej.

- Czy PŻB przysięga się do zakupu nowej jednostki. I kiedy to nastąpi?

- Zadał pan pytanie, na które nigdy nie udzielaliśmy i teraz też nie udzielimy odpowiedzi. Choć nigdy nie ukrywaliśmy, że odnowa tonażu jest naszym priorytetem.

- Zapytam inaczej: będzie nowy prom, czy zastąpię drogą w eksploatacji Pomeranie ekonomiczniejszą jednostką?

- Rozpatrywane są różne koncepcje. Każde rozwiązanie jest brane pod uwagę. Na rynku nie ma aż tak wielu promów, które nadawałyby się do naszych celów. Cały czas śledzimy i monitorujemy rynek. Przydałby się nam np. bardziej oszczędny prom na linii Świnoujście - Kopenhaga. Linia Gdańsk - Nynashamn bardzo ładnie nam się rozwija. I to jest też kierunek, na który zwracamy uwagę, tam potrzebne jest wzmocnienie.

- Będziecie inwestować bardziej w przewóz pasażerów czy ładunków?

- Odpowiem tak: w roku 1990 między Polską, a Skandynawią przewieziono ponad 22 tysiące ciężarówek, po 15 latach - około 240 tysięcy. Jeżeli chodzi o pasażerów - w 1990 roku przewieziono ich około 700 tysięcy. W 2005 - niecały milion. Odpowiedź jest jasna. Pasażer jest ważny, na tym rynku mamy 45

procent udziału, ale wzrost ładunków jest wyższy. Oba sektory naszej działalności traktujemy poważnie. Na rynku funkcjonują promy dostosowane do konkretnych zadań. I trzeba je znaleźć. Nie obrazilbym się np. gdyby *Scandinavia* miała dłuższą linię ładunkową. W tej chwili najbardziej pożądanymi jednostkami na rynku Polska - Skandynawia są ro-paxy, które mogą przewozić jakieś 100 ciężarówek i 400 - 500 łózek. Takie promy są trudno dostępne, trzeba kupić je na rynku wtórnym, następnie przebudować i dostosować do potrzeb danej linii promowej. Kolejna możliwość to zamówienie i budowa promu w stoczni, a to już poważniejsze wydatki i dłuższy okres realizacji (około 2 lata). Wielcy armatorzy pływający między portami Bałtyku Północnego, a Cieśninami Duńskimi i Niemcami, rozglądają się za jeszcze większymi promami. Takimi, które mogą przewozić po 200 ciężarówek i odpowiednio większą liczbę kierowców i pasażerów. PŻB nie może lekceważyć tego trendu. Będzie musiało się zastanowić, jak wzmocnić potencjał przewozowy. Dzisiaj za bardzo jednak nie możemy kapryścić, kiedy na rynku pojawi się jakiś prom, trzeba go będzie po prostu zaakceptować takim, jaki jest. Na pewno nie może być to jednostka, która wozi osiem ciężarówek. To kwestia jej uniwersalności, oszczędności i możliwości pływania przez kilka następnych lat oraz dostosowania do warunków bałtyckich i skandynawskich wymogów.

- Jakiej konkurencji obawiacie się najbardziej? Czy są to np. tanie linie lotnicze, które ostatnio z impetem wkroczyły na polski rynek?

- Niewątpliwie oferują one nowy sposób podróżowania między Polską, a Skandynawią. Na Zachodzie przewoźnicy promowi odczuli już ten problem na własnej skórze.

- U nas stanie się to niedługo.

- Tak jest. Będziemy się oczywiście o to martwić, tym bardziej, że w sposób ekstremalny rosną ceny paliw. Jednak specyfiką podróży Polaków do Skandynawii jest to, że pasażer w dalszą drogę udaje się samochodem. Trudno załadować samochód do samolotu. Liczymy, że rynek podzieli się na tych, którzy chcą szybko przedostać się do Skandynawii i ci skorzystają z samolotu oraz tych, którzy będą podróżować w sposób tradycyjny, czyli promem. Myślę, że jeden - dwa promy będą miały w przyszłości co robić. W tej chwili mamy tak obłożone odcieciska, że trudno nam zmieścić wszystkich

chętnych. Było tak już i w tym roku, chociaż sezon dopiero się zaczyna. A zapowiada się dosyć bogaty. Natomiast niewątpliwie występuje już teraz pewien ubytek pasażerów. Trudno nam jeszcze oszacować, ilu ich jest.

- Jak będziecie walczyć o tych pasażerów?

- Już o nich walczymy! W samolocie przebywa się kilkanaście lub kilkadziesiąt minut, na promie można skorzystać z zakupów w naszym sklepie, pójść się zabawić, obejrzeć telewizję, spędzić czas w kawiarni. Oferujemy też pobyt w wybranym miejscu, załatwiamy hotel, tworzymy pakiety wyjazdowe, zwiedzanie, wycieczki. Czyli: wyjazd, pobyt/zwiedzanie i powrót, tzw. *door to door* serwis. Wydaje mi się, że rynek między Polską i Skandynawią dopiero się budzi. O ile obywatel Skandynawii pływa promem dwa - trzy razy do roku, to statystyczny Polak może raz w życiu. Oczywiście wchodzi w grę zasobność portfela. Ale także - pobudzenie ciekawości, wyjście z odpowiednią ofertą.

- Z nadzieją patrzy Pan w przyszłość?

- Oczywiście. Z optymizmem można patrzeć wtedy, gdy ma się w miarę poukładaną firmę, dosyć ostrą konkurencję i plany na przyszłość. Naszą mocną stroną jest doświadczenia i kompetentna załoga. Armator musi mieć w miarę dobre statki i załogę, którymi świadczy usługi na wysokim poziomie. Mamy 45 procent rynku pasażerskiego i chcemy to utrzymać, ponadto chęć działania i robienia rzeczy rozsądnych. Były okresy w firmie, kiedy sprawy wymykały się spod kontroli i nie chcemy do nich wracać.

- A zagrożenia?

- Wzrost cen paliw. Bardzo się tego boimy. Nie tylko my - inni wielcy na tym rynku także planują pewien wzrost cen biletów. To komplikuje sytuację. Następna sprawa to wspomniane już tanie linie lotnicze i pozostali konkurenci. Ale zespół ludzi pracujących w PŻB SA jest mocny, są to ludzie, którzy mają ochotę na walkę rynkową i chcą zmierzyć się w tej walce. Bardzo dobrze, gdy za równowagą firmy stoi taka załoga.

- Dziękuję za rozmowę.

O flocie PŻB pływającej pod marką Polferries czyt. też w dziale Budownictwo Okrętowe na str. 14.

Apetyt Tallinku rośnie w miarę zjadania konkurentów

Gracz



Nowy, luksusowy prom Galaxy Tallinka podczas prób morskich.

na Bałtyku

W 1989 roku Finlandia i ZSRR utworzyły przedsiębiorstwo żeglugowe Tallink. Jego głównym zadaniem miało być wożenie turystów między oddalonymi od siebie o 80 km Tallinem i Helsinkami. Dziś Tallink to gigant, który z tortu przewozów promowych na Bałtyku odkrawa dla siebie coraz to większe kawałki...

Początki nie były łatwe, zwłaszcza, że 17 lat temu Estonia była jedną z republik radzieckich. Tallink operował wtedy tylko jednym promem o nazwie *Tallink*. Wraz z ogłoszeniem w 1991 roku niepodległości, atrakcyjność tego kraju jako celu podróży znacznie wzrosła. Zaczęło się to także przekładać na coraz lepsze wyniki Tallinku. W 1994 roku przedsiębiorstwo zostało pośrednio wykupione przez prywatną firmę EMINRE, co bardzo korzystnie wpłynęło na jego dalszy rozwój. Z roku na rok przychody Tallinku rosły, pomimo skromnej floty własnej, w skład której wchodził tylko jeden prom. Pozostałe jednostki były czarterowane. Począwszy od 1995 roku, firma konsekwent-

nie realizuje strategię rozwoju polegającą na systematycznej rozbudowie floty i sieci połączeń promowych. Ta mała niegdyś firma od 9 grudnia 2005 roku notowana jest na Tallińskiej Giełdzie Papierów Wartościowych.

Zysk na promach

Sukces Tallinku to nie tylko duże przewozy pasażerów i cargo, ale także bardzo dobre wyniki finansowe. Sprzedaż netto wzrosła z 130,4 mln euro w roku 1999 aż do 260 mln euro w 2005 roku. Dwukrotnemu wzrostowi sprzedaży towarzyszył ponad trzykrotny wzrost wyniku na działalności



Superfast VII – jeden z odkupionych przez Tallink od greckiego armatora Superfast Ferries promów podczas rejsu na Bałtyku.

podstawowej (EBITDA) - z poziomu 18,3 mln euro w 1999 do 58 mln euro w roku 2005. Świadczy to o rosnącej rentowności całego przedsięwzięcia i słuszności wyboru strategii rozwoju przedsiębiorstwa. Także zysk netto, mimo coraz większych inwestycji w tonaż, zwiększył się

o 200 proc. z 10 mln euro w roku 1999 do 30 mln euro w 2005 roku.

Złote lata w złotym trójkącie

Od 1999 roku Tallink przeżywa złote lata. Prowadzone w tzw. złotym trój-

kącie (Sztokholm – Tallin – Helsinki) przewozy wciąż rosną, przekraczając liczbę 3,27 mln pasażerów na przełomie lat 2004/2005 i 130 tys. jednostek cargo. Rynek przewozów pomiędzy Tallinem a Helsinkami jest bardzo dochodowy, szczególnie latem, gdy popyt znacznie

Ilustr.: Aker Finnyards



wzrasta. W 1999 roku we flocie Tallinku pojawił się pierwszy duży katamaran HSC *Tallink AutoExpress*, obsługujący szybkie połączenie zarówno dla pasażerów pieszych, jak i samochodów. Flota superszybkich jednostek powiększyła się o HSC *Tallink AutoExpress2* w 2001 roku oraz dwie jednostki z numerami 3 i 4 w 2004 roku, co znacznie umocniło pozycję armatora w połączeniach pomiędzy dwiema stolicami nad Zatoką Fińską.

Inwestycje w nowy tonaż

W 2000 roku armator zamówił w norweskiej stoczni Aker Finnyard duży prom pasażerski *Romantika*. Zakup nowej jednostki to dla każdego armatora wydarzenie na ogromną skalę, także finansową. Bardzo często w przypadku mniejszych przewoźników oznacza to zatrzymanie dynamiki procesu inwestycyjnego na dłuższy czas. Jednakże Tallink „idąc za ciosem” wydał kolejne miliony na swoją flotę i wykupił czarterowany wcześniej prom *Regina Baltica*. W 2002 roku, po odbiorze ze stoczni promu *Romantika*, armator zamówił za 150 mln euro siostrzaną jednostkę – *Victorię*, z dostawą na 2004 rok. Nikt nie spodziewał się powtórki z historii, czyli złożenia zamówienia na następny statek tuż po odbiorze *Victorii*.

A jednak 18 kwietnia br. estoński operator odebrał ze stoczni koncernu Aker w fińskiej Raumie prom wycieczkowy (*cruise ferry*) o nazwie *Galaxy*. Kontrakt na budowę promu o tonażu pojemnościowym brutto 48 300, podpisano

w październiku 2004 r. Statek zatrudniono w ruchu wycieczkowym między Helsinkami a Tallinem. To jeden z największych promów na Bałtyku. Zabiera do 2800 pasażerów m.in. w 927 kabinach. Dla gości dostępne jest 450-miejscowe centrum konferencyjne. Prom zabiera zarówno samochody osobowe, pasażerów, jak i jednostki ładunkowe ro-ro, na pokładach o linii ładunkowej 1130 m.

Ale na tym nie koniec inwestycji. Na dziś portfel zamówień Tallinku wypełniają kolejne jednostki: dwie budowane w fińskim Akerze (o numerach 1356 i 1361) z terminem dostawy na 2007 i 2008 rok (za 110 mln euro i 165 mln euro) oraz jedna budowana we włoskiej stoczni Fincantieri za 113 mln euro z terminem dostawy na 2008 rok.

Zaproszenie do Rygi

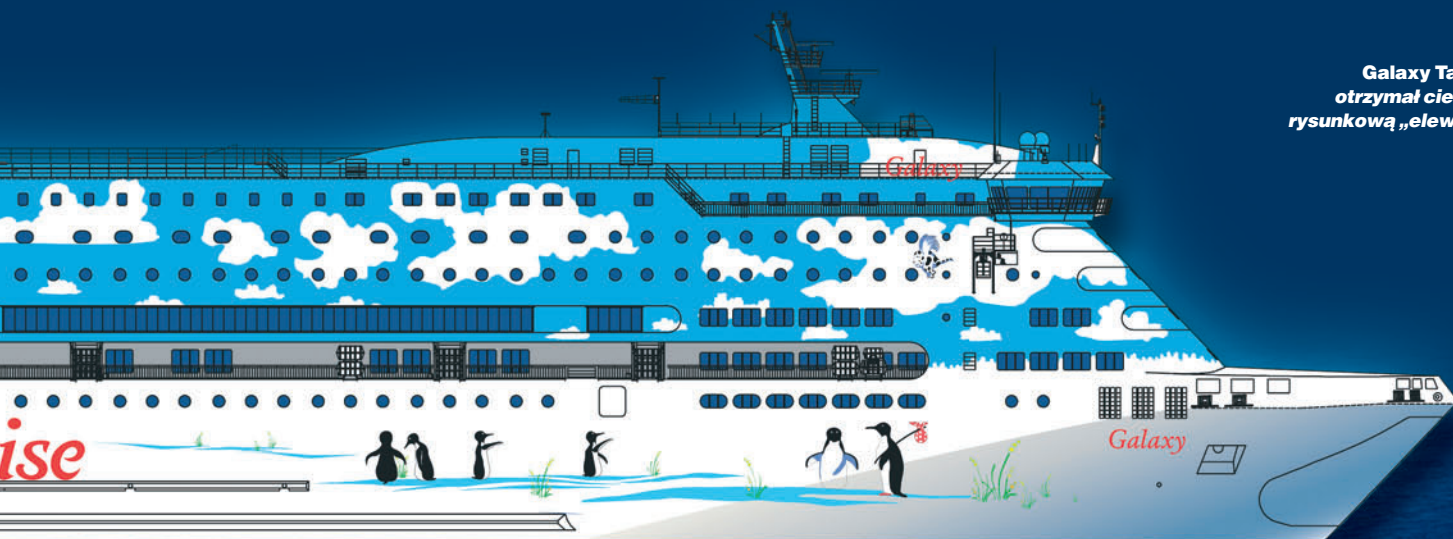
Rok 2006 Tallink z pewnością może już dziś zaliczyć pod względem inwestycyjnym do bardzo owocnych. Wydarzeniem było wejście na bardzo dobrze zapowiadającą się linię Ryga – Sztokholm. Właściwie ten łakomy kąsek armator dostał od władz Portu Ryga. Tallink został wręcz zaproszony do Rygi po upadku w grudniu 2005 roku, spowodowanym błędami z zarządzaniu, lokalnego armatora promowego Riga Sea Line, którego promy pływały do stolicy Szwecji. Do obsługi połączenia estoński przewoźnik skierował aż dwa promy: *Fantaasia* i *Regina Baltica*, które z pewnością mogą liczyć na spore obłożenie.

Grupa Tallink AS...

...liczy już 36 firm i wciąż rośnie – ostatnio zakupione zostało za 1,1 mln euro przedsiębiorstwo AS HTG Invest, zajmujące się obsługą statków i towarów w porcie w Tallinie. W grupie Tallink ma ono wziąć odpowiedzialność za obsługę stale rosnących przewozów towarowych. Patrząc wstecz na dokonania małej firmy, która w 1989 roku zaczynała działalność bez własnej floty, a dziś posiada już 16 jednostek (łącznie z tymi w budowie), można przypuszczać, że za kilka lat promy Tallinku będzie można spotkać w każdym większym porcie nad Bałtykiem.

Grek opuszcza Bałtyk

W kwietniu tego roku rynek przewoźników promowych obiegra zaskakująca informacja – Tallink przejmuje bałtycką działalność greckiego armatora Superfast Ferries (spółki zależnej od notowanej na giełdzie w Atenach spółki – matki – Attica i holdingu, do którego należą firmy Superfast Ferries i Blue Star Ferries). Za 310 mln euro kupiono trzy nowoczesne promy zbudowane w latach 2001/2002 – *Superfast VII*, *VIII* i *IX*. Promy te, pod estońską banderą, zatrudnione zostaną



Galaxy Tallinka otrzymał ciekawą, rysunkową „elewację”.

Dane finansowe Tallink (w mln euro)

LATA	2004/2005	2003/2004	2002/2003	2001/2002	2000/2001
Sprzedaż netto	260	218	191	178	153
Wynik na działalności podstawowej (EBITDA)	58	46	51	34	23
Zysk operacyjny	40	29	31	19	15
Zysk netto	30	20	24	16	16
Liczba pasażerów	3 274 177	2 828 364	2 597 917	2 747 094	2 583 042
Liczba jednostek cargo	131 349	103 425	94 945	87 208	71 953

Źródło: Tallink Raport Roczny 2005

przez AS Tallink Baltic na liniach Hanko (Finlandia) – Paladiski (Estonia) i Paladiski – Rostock (Niemcy). Transakcję sfinansowano z pomocą 10-letniej pożyczki syndykatowej (tzn. od konsorcjum celowego kilku banków), opiekującej na 280 milionów euro. Ta nieoczekiwana inwestycja pozwoliła przesunąć znacznie na zachód strefę wpływów estońskiego armatora promowego, największego obecnie na Bałtyku. Jako że trzy promy stanowiły podstawę ekspansji greckiego armatora na rynki północno-europejskie, szczególnie na Bałtyku, ich sprzedaż komentowano jako przejaw wycofywania się ich właściciela - Attica Holdings - z powrotem na rynek śródziemnomorski. Jednak promy, według zawartej między Attica a Tallinkiem umowy, będą eksploatowane w barwach Superfast Ferries i zachowają dotychczasowe nazwy do końca 2007 roku.

Nowe połączenia z Niemcami, pomiędzy Rygą i Sztokholmem, a także wprowadzenie w kwietniu

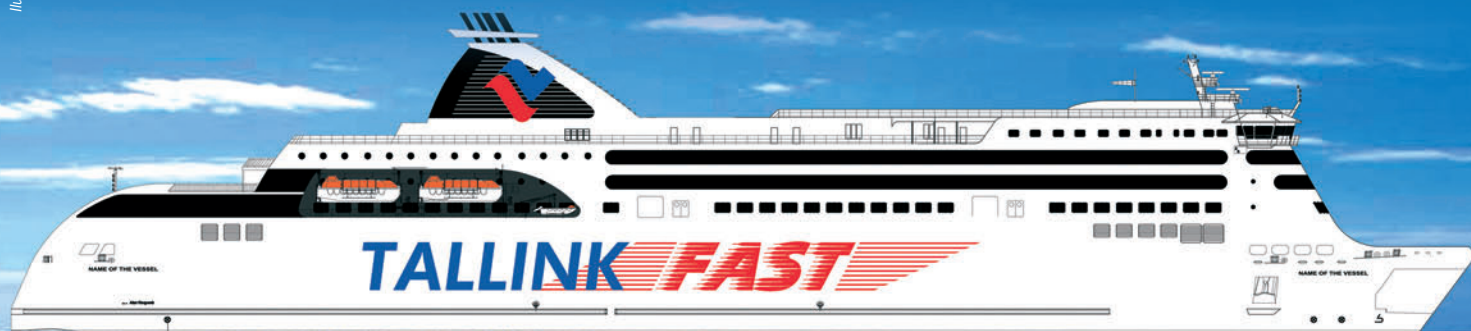
br. nowego promu *Galaxy* może, jak szacują menedżerowie Tallinku, spowodować wzrost sprzedaży nawet o 50 proc.

Megainwestycja?

Pozycja, jaką Tallink zdobył przez 17 lat działalności, już niebawem może się znacznie umocnić. Otóż, Sea Containers Ltd. wystawił na sprzedaż jednego z dwóch największych konkurentów Tallinku na Północnym Bałtyku – fińskiego armatora Silja Line (drugim konkurentem jest Viking Line). Konsolidacja dwóch armatorów spośród trzech głównych graczy na rynku może oznaczać spore kłopoty dla trzeciego konkurenta. Dlatego możemy spodziewać się zacieklej walki o przejęcie kontroli nad Silją...

Jakub Bogucki, PioSta

Ilustr. - Aker Finnyards



Szybki prom konwencjonalny zamówiony przez Tallink w Aker Finnyards.

Wszyscy przeciw dolarowi

Kwiecień okazał się dla złotówki, po okresie spadków, miesiącem wzrostów w stosunku do innych walut. Wpływ na to miały informacje o dobrych wynikach zarówno polskiej, jak i europejskiej gospodarki. Podobnie jak złotówka, także euro umacniało się do innych walut. Miesiąc jednak nie kończył się zbyt optymistycznie, ponieważ zaufanie do złotówki zostało zachwiane.

Tym razem przeciwko wzrostowi złotówki nie zadziałali polscy politycy, a agencja ratingowa Standard & Poor's, która 24 kwietnia obniżyła perspektywę ratingową Polski do „stabilnej” z „pozytywnej”. Jako powód podano, że okres niepewności politycznej przedłuża się, a perspektywy przyjęcia przez Polskę euro pogarszają się.

- Choć obniżka perspektywy ratingu Polski przez agencję Standard & Poor's nie ma uzasadnienia w fundamentach makroekonomicznych Polski, to długofalowo może ona zaszkodzić rentowności polskich obligacji – powiedział po tej decyzji Jarosław Pietras, wiceminister finansów.

Dodał, że liczy, iż przedstawienie założeń do przyszłorocznego budżetu potwierdzających utrzymanie deficytu na poziomie nie wyższym niż 30 miliardów złotych, może skłonić S&P do poprawy perspektywy ratingu Polski.

- Zmiana perspektywy ratingu jest zaskoczeniem, ponieważ sytuacja makroekonomiczna nie stanowi uzasadnienia do obniżenia perspektywy. Mamy wysoki wzrost gospodarczy i utrzymującą się równowagę zewnętrzną – dodał Jarosław Pietras. - Agencja niestety nie bierze pod uwagę reform finansów publicznych i podatkowych przygotowanych przez panią minister Gilowską.

Dobre wyniki polskiej gospodarki

Tymi względami kierowali się natomiast inwestorzy, którzy w kwietniu chętnie kupowali polskie aktywa, umacniając złotówkę w stosunku do innych walut.

Opublikowane w kwietniu dane pokazały, że produkcja przemysłowa w Polsce rosła w marcu w najszybszym tempie od dwóch lat, podczas gdy inflacja była najniższa od kwietnia 2003 roku. Ponadto, zdaniem analityków, sprzedaż detaliczna wzrosła o 8,7 procent licząc rok do roku, a jak poinformowała minister finansów Zyta Gilowska, wzrost gospodarczy Polski przyspieszył w pierwszym kwartale 2006 roku do 5,2 procent z 4,2 procent w ostatnich trzech miesiącach minionego roku.

- Choć niepewność polityczna pozostaje nadal czynnikiem ryzyka w perspektywie krótkookresowej, to przyspieszająca gospodarka w połączeniu z bardzo niską inflacją i pozostającym pod kontrolą deficytem fiskalnym powinny wspierać złotego - stwierdzili analitycy BNP Paribas.

Tak duża ilość pozytywnych sygnałów sprawiła, że złotówka od 23 marca do 23 kwietnia podrożała w stosunku do wszystkich analizowanych walut - poza koroną norweską i koreańskim wonem, w stosunku do których nie zmieniła ceny. Trzeba jednak zaznaczyć, że obie te waluty silnie drożały w stosunku do euro, dolara i jena.

Dolar taniej, euro drożej

Analizując kursy globalnych walut można było w minionym miesiącu zauważyć następującą prawidłowość. Dolar taniał w stosunku do wszystkich innych głównych walut, a euro drożało. Na spadek wartości dolara złożyło się kilka czynników.





Wewnętrzny to prawdopodobne zakończenie serii podwyżek stóp procentowych w USA. Zewnętrzne to obniżanie przez banki centralne rezerw walutowych w dolarach na rzecz euro i innych walut, apel do władz chińskich, aby uelastyczyły kurs juana, co wzmocni w stosunku do dolara waluty azjatyckie, oraz informacje o kolejnej taśmie nagranej przez Bin Ladena i o kolejnym zamachu bombowym w Egipcie, wymierzonym w zachodnich turystów.

Nie bez znaczenia są oczywiście informacje o poprawiającej się sytuacji gospodarczej Europy. Przejawem tego był m.in. wzrost niemieckiego indeksu Ifo, obrazującego nastroje wśród przedsiębiorców niemieckich. Osiągnął on w kwietniu wartość 105,9 pkt. To najwyższy poziom indeksu od kwietnia 1991 r.

Indeks tworzy firma Ifo z Monachium, która co miesiąc pyta siedem tysięcy niemieckich przedsiębiorców o zamówienia, zapasy towarów, poziom produkcji, ceny i zatrudnienie. Najwyższy poziom zanotowano w listopadzie 1990 roku, kiedy wyniósł 107,4 pkt. Najniższy poziom to 75,7 pkt w 1982 roku.

Tak wysokie wskazania indeksu zdaniem analityków zwiększają prawdopodobieństwo kolejnych podwyżek stóp procentowych w eurolandzie. Analitycy oczekują, że decyzja o podwyżce kosztu pieniądza podjęta zostanie podczas czwarcego posiedzenia Europejskiego Banku Centralnego.

Czekając na droższego juana...

Tak jak w Europie na wzrost kursu waluty największy wpływ mają informacje gospodarcze, tak w Azji motorem wzrostów są informacje polityczne. Podczas spotkania w Waszyngtonie grupy G7 wezwano Chiny do uelastyczenia polityki kursowej, co miałyby pomóc w ograniczeniu nierównowagi w handlu międzynarodowym, w tym głównie ogromnego amerykańskiego deficytu. Efektem tego apelu był spadek USD/JPY do 114,25, co było najniższą ceną dolara wyrażoną w jenach od 23 stycznia br. Z kolei południowokoreański won był najmocniejszy od października 1997 r. (USD/KRW min. ok. 937), a singapurski dolar najsilniejszy od maja 1998 r. (USD/SGD min. ok. 1,5850). Na tej pierwszej parze po spadkach szybko nastąpiła jednak korekta wzrostowa, co w opinii większości dealerów było wynikiem interwencji.

... i Arabski Bank Centralny

Trzecim wspomnianym czynnikiem osłabiającym dolara, a wzmocniającym euro są ostatnie działania banków centralnych. O tym, że rezerwy są zamieniane z amerykańskiej na europejską walutę, w ubiegłym miesiącu poinformował szwedzki Riksbank i bank centralny Kataru. Przy okazji arabscy bankierzy informowali, że państwa regionu Zatoki Perskiej już za kilka lat będą się posługiwać wspólną walutą. Na razie Bahrajn, Kuwejt, Oman, Katar, Arabia Saudyjska i Zjednoczone Emiraty Arabskie zwróciły się z prośbą do Europejskiego Banku Centralnego o pomoc w przygotowaniu unii walutowej. Wprowadzenie wspólnej waluty może być przejawem walki z dominacją amerykańskiego dolara, w którym obecnie jest rozliczany handel ropą.

Unia walutowa ma powstać do 2010 r., a wzorem dla niej ma być strefa euro. Jeszcze nie jest znana nazwa nowej waluty, ani lokalizacja Arabskiego Banku Centralnego. Na razie przy współpracy z EBC ustalone są m.in. kryteria konwergencji, czyli poziomu wskaźników ekonomicznych, które powinny być utrzymane przez wszystkie kraje wchodzące w skład unii walutowej. Dotyczą one m.in. poziomu inflacji, deficytu finansów publicznych i zadłużenia krajów.

Pomysł utworzenia wspólnej waluty pojawia się w wypowiedziach przedstawicieli państw tego regionu już od jakiegoś czasu. Początkowo były to sugestie przejścia z rozliczeń w dolarze na euro przy transakcjach ropą naftową czy innymi surowcami. W momencie wprowadzenia nowego pieniądza to zapewne on zastąpiłby istniejące już waluty.

Gdyby państwa arabskie powołały do życia unię walutową, to byłaby to druga po strefie euro unia walutowa na świecie.

Maciej Goniszewski



Emocje i zaszczyty, czyli jak chrzci się statek



Mama zdenierwowana

Jest ich 175. Pochodzą z całej Polski. Połączyły je słowa „Nadaję ci imię...”, miłość do morza, przyjaźń i Stowarzyszenie Klub Matek Chrzestnych Statków Armatorów Wybrzeża Gdańskiego. W tym roku obchodzi ono swoje 30-lecie.

Na ścianie mieszkania Barbary Berezowskiej, matki chrzestnej należącego kiedyś do PLO statku m/s *Profesor Mierzejewski*, wisi siekierka zamknięta w szklanej gablotce. Trochę większy toporek z torebki wyjmuje Anna Janikowska.

- O, tu jest wygrawerowana data chrztu i nazwa statku - pokazuje. - 19 lipca 1973 roku w Stoczni „Wisła” w Gdańsku zostałam matką chrzestną m/s *Mistral*, statku PRO. To mały statek ratowniczy, ale jestem z niego dumna, bo ratuje innych w potrzebie. W czasie sztormu wszyscy uciekają z morza, a nasi w pogotowiu stoją i czekają. Z narażeniem życia.



Oj, nerwowo...

Kto wie, czy to nie toporek jest ważniejszy od wypowiedzianej podczas chrztu formułki. Strach pomyśleć, co by było, gdyby nie udało się przeciąć linki, na której zawieszono butelkę szampana, gdyby butelka nie rozbiła się o burtę statku... Bo marynarski fach to jeden z najbardziej zabobonnych.

- Podczas całego chrztu myślałam tylko o tym, żeby ta linka się przecięła – śmieje się dziś Barbara Krzyżańska, matka chrzestna m/s *Pasat*, statku PRO. - Byłam jak nieobecna, nawet nie wiem, co wtedy powiedziałam. Bo przecież nigdy nie marzyłam, że mogłabym być matką chrzestną!

Jakie tam nerwy - ktoś by powiedział. Przecież matce chrzestnej wręczano kartkę z formułką, którą miała

wypowiedzieć. Wystarczyło się nauczyć na pamięć...

- Dostałam gotowy tekst, ale trochę go zmieniałam, żeby było bardziej po mojemu – przyznaje Elżbieta Czaplińska, która 18 sierpnia 1989 roku w Stoczni im. Lenina w Gdańsku chrzciła dalmorowski trawler przetwórczy m/t *Alphard*. - Kilka dni przed chrztem robiłam próby. Z koleżanką lekarką! Brałam środek uspokajający żeby wiedzieć, po ilu minutach zadziała, i w którym momencie mam go wziąć, żeby mi się nogi nie trzęsły, jak będę stała na trybunie. Bo proszę pomyśleć - na chrzest do Stoczni im. Lenina przychodziło kilka tysięcy osób! Nawet jeśli stoczniowcy nie byli obecni na samej ceremonii, to stali przy głośnikach, słuchali przemówień. Dla nich to było wielkie święto.

Środki uspokajające – pół butelki neospasminy – uratowały też Janinę Szymczak. Chrzest m/t *Indus*, trwalera przetwórcy PPDiUR Dalmor, wspomina tak:

- Kupiłam nową sukienkę, ale nie miałam butów. Pożyczyłam nowiutkie od siostry. Wchodzę w nich do gabinetu dyrektora Gniecha, idę po grubym dywanie i czuję, że jakoś mi tak za nisko... Jeden z panów, którzy mi asystowali, zapytał „Co, oczko poleciało?” „Nie, gorzej... Obcas się złamał.” W nowiuteńkich bu-

Tak się zaczęło

Pomysł utworzenia klubu narodził się podczas audycji telewizyjnej „Wielki chrzest”, nakręconej w Gdańsku z okazji Dni Morza w 1975 roku. Biorące w nim udział matki chrzestne jednostek pływających postulowały powołanie społecznej organizacji, która zrzeszałaby właśnie to grono osób. Stworzyłoby to możliwość nawiązania wzajemnych więzi między matkami chrzestnymi, wymiany doświadczeń z działalności i kontaktów z chrześniakami.

W październiku 1975 roku Stowarzyszenie Działaczy Kultury Morskiej zorganizowało I Morski Zjazd patronacki (na statku *Edward Dembowski*). Zaproszono nań m.in. matki chrzestne. I to ten zjazd zainspirował matki chrzestne do powołania organizacji. Główna w tym zasługa Stanisławy Górnikiewicz (m/s *Lachowicz*) i Wandy Zielińskiej (m/s *Zygmunt August*).

Ponieważ nie mógł działać samodzielnie, klub matek chrzestnych był ogniwem Stowarzyszenia Działaczy Kultury Morskiej. Gdy SDKM przestało działać, matki chrzestne przeszły na własny garnuszek i zarejestrowały Stowarzyszenie Klub Matek Chrzestnych Statków Armatorów Wybrzeża Gdańskiego Zrzesza matki chrzestne statków należących m.in. do PLO, PRO, Dalmoru, Instytutu Morskiego, Urzędu Morskiego, Zarządu Morskiego Portu Gdańsk.

Stowarzyszeniu przewodniczy Barbara Berezowska.



Anna Janikowska na spotkaniu z nami przyszła z toporkiem. Tym samym, który miała w ręku podczas chrztu m/s *Mistral*.



Barbara Berezowska o tym, by zostać matką chrzestną statku, marzyła od zawsze. Spełniło się!



Elżbieta Czaplńska została matką chrzestną w 1989 roku. Pracowała wtedy na stanowisku kierownika działu inwestycji Dalmoru.

tach! Byłam przerażona. Panowie poprosili, żebym zdjęła buty, to coś wymyśla. Po tych kropelkach zaczęłam się śmiać i zapytałam „Czy jakaś matka chrzestna szła boso?” „Nie”. „To będę pierwsza.” Wyobraźcie sobie, poszli szukać jakiejś pani, która mogłaby mi pożyczyć buty. Potem jednak doszli do wniosku, że najlepiej będzie ten obcas przykleić. I przykleili! „Niech pani założy, tylko proszę ostrożnie chodzić...” Po jakimś czasie pan Kruszewski z Dalmoru zapytał mnie w imieniu stoczniovców, jak się czuje ta matka chrzestna, której się obcas ułamał.

Barbara Berezowska poradziła sobie bez medycznych wspomagaczy. Ale tekst, który miała wypowiedzieć, wypisała długopisem na dłoni. Bo choć nauczyła się go na pamięć bała się, że z wrażeń nic sobie nie przypomni.

Marzenia się spełniają

Jak przyznają, o zostaniu matką chrzestną mniej lub bardziej skrycie marzyła każda z nich.

Barbara Berezowska: - Dla mnie to było marzenie w zasadzie od zawsze. Ale widziałam, że nie do spełnienia. Może zaważył fakt, że człowiek projektował wnętrza, że miał do czynienia z wymaganiami czy prośbami ze strony kapitanów, co do wystroju, miał kontakt z armatorami i stoczną? Przy projektowaniu statków zaczęłam pracować zaraz po studiach. W 1953 roku, jako pierwsza kobieta, z nakazem pracy trafiłam do Stoczni Gdańskiej, do biura projektowego. Chodziłam na wodowania i chrzty, bardzo je przeżywałam.

Marzenie pani Barbary spełniło się w 1977 roku. Stało się to tak: w 1976 roku Stowarzyszenie Inżynierów Mechaników Polskich obchodziło 50-lecie działalności. Jego przedstawiciele nalegali, by jakiś statek nosił imię profesora Mierzejewskiego, założyciela SIMP. Posłano więc list do ministerstwa, a że wtedy stowarzyszenia naukowo-techniczne były prężne – przyszła odpowiedź pozytywna. Pani Barbara działała w SIMP w Gdańsku, udzielała się w NOT. No i w uznaniu za tę działalność poproszono ją, by przyjęła godność matki chrzestnej m/s *Profesor Mierzejewski*. A takiej propozycji się nie odrzucało.

- Do mnie przyjechała delegacja stoczniovców z kwiatami, dostałam prośbę napisaną na papierze czerpanym - Elżbieta Czaplńska wyjmuję z koperty pismo, podpisane przez Jerzego Latanowicza, ówczesnego dyrektora Dalmoru

i Czesława Tołwińskiego, dyrektora Stoczni Gdańskiej im. Lenina.

- A do mnie z pytaniem, czy się zgadzę, zadzwonił kierownik działu inwestycji Dalmoru, pan Kruszewski – wchodzi jej w słowo Janina Szymczak. - Propozycję dostałam we wtorek, chrzest był w sobotę, 10 lipca 1976 roku. Byłam dumna i szczęśliwa, że pomyślano o mnie. Tym bardziej, że na moim statku była cztero-

Najpierw starożytni

Opis uroczystego wodowania królewskiego statku na Nilu odczytano już z hieroglifów egipskich pochodzących z 2100 r. p.n.e.

Przez setki lat tradycja miała charakter religijny. Żeglarze zdani na siły przyrody powierzali opiece bogów nowo budowane łodzie, statki i okręty, licząc na przychyłność. Wikingowie podczas wodowania łodzi bojowych ciężarem ześlizgującej się do wody łodzi łamali grzbiety niewolników, chrzcząc jednostki ich krwią. Wybierano niewolników silnych, bo wikingowie byli przekonani, że ich siła fizyczna przejdzie na stępkę łodzi. Z czasem krew ludzką zastąpiła krew zwierzęca, ludzkie ciała – gliniane naczynia.

W Anglii, za czasów Tudorów, w chrzcie morskim uczestniczył król lub wysocy urzędnicy morscy. Toast wznoszono winem pitym ze złotego lub srebrnego pucharu, który następnie wyrzucano za burtę okrętu. Gdy w XVII wieku uznano to za rozrzutność, o dziób jednostki zaczęto rozbijać butelkę z winem. Po rewolucji ten zwyczaj przyjęli także Francuzi.

We Francji do końca XVIII wieku ceremonię wodowania jednostek morskich według rytuału kościelnego celebrowali księża. Statek błogosławiono, skrapiano wodą święconą, zebranych na uroczystości gościom honorowym podawano do picia wino.

W Stanach Zjednoczonych, w okresie prohibicji, do chrztu używano wody. Butelkę szampana zaczęto tam rozbijać o dziób statku od 1933 roku.

Formułka wypowiedziana przez Janinę Szymczak

Jestem wzruszona, że mnie przypadł w udziale zaszczyt dokonania tradycyjnego aktu nadania imienia statkowi budowanemu w Stoczni Gdańskiej im. Lenina dla armatora polskiego – Przedsiębiorstwa Połowów Dalekomorskich i Usług Rybackich „Dalmor” w Gdyni.

Za zaszczyt ten dziękuję gorąco dyrekcji „Dalmoru” i dyrekcji Stoczni Gdańskiej im. Lenina, a jednocześnie korzystając z milej okazji składam najlepsze życzenia wszystkim stoczniovcóm oraz marynarzóm polskim, którzy w niedalekiej przyszłości będą pływali na tym pięknym statku. Życzę im wielu osiągnięć w ich pięknej, trudnej i pożytecznej pracy na morzu oraz powodzenia w życiu osobistym. Równocześnie życzę przyszłej załodze, aby wiały jej zawsze pomyślne wiatry. Płyn szczęśliwie po morzach i oceanach świata, sław imię polskiego stoczniowca i honor bandery polskiej.

Nadaję ci imię *Indus*.

milionowa tona, którą zbudowali stoczniovcy.

W listopadzie pani Janina wzięła udział w pierwszym Zjeździe Matek Chrzestnych Armatorów Wybrzeża Gdańskiego. Do Gdyni zawitały wtedy m.in. Wanda Broniewska, Nelly Strugowa, Irena Dąbek, Ryszarda Hanin.

Część oficjalna odbyła się w gdyńskim Domu Marynarza, uroczysty obiad – na pokładzie *Batorego*. - Z jednej strony talerza sześć noży, z drugiej sześć widelców – wylicza pani Szymczak. - Zastanawialiśmy się, jak nimi jeść?

Za nazwisko i zastugi

Matkami chrzestnymi zostawały żony prominentów, zasłużone pracownice firm armatorskich. W Dalmorze w ten sposób często doceniano staż pracy i działalność społeczną.

Gdy powstawały statki z miastem w nazwie – *Poznań, Konin, Włocławek* – chrzestną wskazywał odpowiedni urząd miasta. W Poznaniu na przykład głosowali mieszkańcy, konkurs rozpisano bowiem w lokalnej gazecie. Jeśli natomiast statkowi nadawano imię osoby zasłużonej, jednostkę chrzcili ktoś z rodziny. I tak, m/s *Konopnicką* chrzcila prawnuczka Marii.

Polskie Ratownictwo Okrętowe z kolei wybierało panie zatrudnione w instytucjach zajmujących się ratowaniem ludzi - m.in. w PRO, TOPR, pogotowiu lotniczym z Warszawy czy pogotowiu górniczym.

- Ale nie każda chciała być matką chrzestną statku rybackiego – zdradza Janina Szymczak. - W Dalmorze nie było szans wypłynąć w darmowy rejs. I dlatego, jeśli nie mogli znaleźć nikogo wśród VIP-ów, brali pracownice. Z tego, co wiem, nim zwrócono się do mnie, rozmawiano z pięcioma osobami!

Matkom chrzestnym statków należących do PLO przysługiwał przywilej wypłynięcia w darmowy rejs – raz na trzy lata. Cztery razy z tej możliwości skorzystała Barbara Berezowska. Maria Spretke, która w 1992 roku w stoczni we Flensburgu chrzcila *Pol Asię*, nie zdążyła.

- W PLO spędziłam 30 lat, od 1962 do 1992, więc matką chrzestną zostałam zupełnie na zakończenie mojej pracy - mówi. - Wtedy do eksploatacji wchodziły *Pol Europe* i *Pol Asia*, frachtowce wielozadaniowe, które zbudowano w stoczni we Flensburgu jako ostatnie niemalże statki PLO. Oba w eksploatacji PLO były bardzo krótko. Wycarterowano je Belgom, pływały na linii Europa – Afryka Zachodnia. Nawet nie wiem, czy pod tymi samymi nazwami. W rejs popłynęłam na innym statku...

Matczyne obowiązki

Bycie matką chrzestną nie wiązało się tylko z podróżami, przywilejami czy honorami. Klub Matek Chrzestnych Statków Armatorów Wybrzeża Gdańskiego przez lata działał w ramach Stowarzyszenia Działaczy Kultury Morskiej. Matki chrzestne, które automatycznie były członkiniami SDKM, brały udział w jego przedsięwzięciach. Podczas spotkań kapitanów z młodzieżą opowiadały o swojej roli, o tradycji chrztu.

- Gdy pierwszy raz stanęłam przed grupą młodzieży, nie wiedziałam, jak się znaleźć – przyznaje Barbara Krzyżńska.



- Urodziłam się w Zamościu, na Wybrzeże przyciągnęły mnie studia w Wyższej Szkole Handlu Morskiego – mówi Barbara Krzyżńska.



Maria Spretke ochrzciła Pol Asię niemalże na zakończenie swojej 30-letniej pracy w PLO.



Niewiele brakowało, a Janina Szymczak chrzciliby m/t Indus boso...

Za chwilę butelka szampana, trzymana przez Barbarę Chabrowską, rozbije się o burtę Posejdon, jednostki Polskiego Ratownictwa Okrętowego.



Jadwiga Titz-Kosko ochrzciła statek imieniem swojego męża. Drobnicowiec Kapitan Kosko eksploatowały Polskie Linie Oceaniczne.

Chrzest Neptunii, jak wszystkich jednostek należących do Polskiego Ratownictwa Okrętowych, uwieczniono w specjalnym albumie. Matką chrzestną holownika została Stanisława Kusek.



Kwiatami Elżbietę Czaplinską obdarowali Jerzy Latanowicz, dyrektor Dalmoru i Czesław Tolwiński, dyrektor Stoczni im. Lenina.

Cecylia Terlecka spisała się na medal. Po takim chrzcie załoga m/t Carina mogła być spokojna o swój los.



- A potem tak się rozgadałam, że kazali kończyć, bo zbliżał się obiad.

Latem odwiedzały kolonistów w trójmiejskich szkołach. Jak mówią, była wtedy jakaś potrzeba ze strony młodzieży, żeby o morzu opowiadać. Zwłaszcza dzieciakom mieszkającym z dala od morza. Barbara Berezowska jest pewna, że i teraz by je chętnie widziano w głębi kraju. Gdyby chcieli jeździć.

Miały patronat nad liceum w Gdyni - Orłowie. Razem z nauczycielami organizowały konkursy wiedzy o morzu. Na Dni Morza wyjeżdżały do Iławy, do działającego na Jezioraku dużego ośrodka szkoleniowego dla kapitanów. Uczestniczyły w spotkaniach w ministerstwach.

Krystyna Tempska-Cyrankiewicz (m/s *Zawiercie*), lekarz reumatolog, raz do roku organizowała w szpitalu reumatologicznym w Warszawie konkurs malarsko-poetycki. - Przepiękne prace! - uśmiecha się Barbara Berezowska. - Niektóre z dzieci nie były nad morzem, ale miały wspaniałą wyobraźnię. Kilka razy organizowałyśmy wystawę tych prac. Na Dni Morza robiłyśmy podsumowanie. Zawsze byli na nim obecni kapitanowie, opowiadali o morzu. Dzieci oczywiście dostawały nagrody.

I obowiązek najważniejszy - kontakt z chrześniakiem.

Oko na chrześniaka

Barbara Berezowska: - Mam zapisane nazwiska wszystkich kapitanów, po kolei. Wiem, kiedy i gdzie pływali, z wszystkimi w zasadzie mam kontakt. Teraz może rozluźniony, ale przez lata był ścisły. Przychodziłam na każde przybycie statku do portu. W PLO większość matek chrzestnych tak robiła. Pani Nelly Strugowa motorówką jechała na redę, na przywitanie statku. Ja uważałam, że załoga ma przede wszystkim rodzinę, więc przychodziłam na statek dzień czy dwa po zawinięciu. Uważałam, że wtedy kapitan będzie miał dla mnie więcej czasu. Wszystkie starałyśmy się pamiętać o świętach i życzeniach, o drobnych upominkach. Dzięki temu, że patronem *Profesora Mierzejewskiego* było SIMP, potrafiłam załatwić wiele rzeczy. Jak wiedziałam, że czegoś brakuje - telewizora na przykład, bo stary - to po swojemu próbowałam sprawić, żeby patron kupił. O patronaty matki chrzestne starały się same. Pani Rylke załatwiła patronat *Rawaru*, o ile się nie mylę, i dzięki temu *Profesor Rylke* dostał za darmo wspania-

łe urządzenia nawigacyjne. Jako patrona dodatkowego zapewniłam dla *Profesora Mierzejewskiego* Dom Książki. A wtedy był problem z każdą książką kucharską czy encyklopedią. Załoga wiedziała, że jak już będą w Gdyni, przyjadę na kiermasz książki, więc w rejsie robili losowanie. Przywoziłam na przykład dziesięć encyklopedii... Nie dla wszystkich wystarczało, była kolejka. I nie było, że kogoś poza nią wpuścili. To były przy-

jemne działania. Może niektóre pracochłonne, ale wszystko to sprawiało nam przyjemność, że możemy coś dać.

Kontakt był obustronny. Pani Barbara prawie po każdym rejsie „swojego” statku dostawała od załogi pamiątkę – maskę, coś z ceramiki, obrus... PRO przysyła swoim matkom chrzestnym życzenia świąteczne. Dalmor, jak przyznaje pani Szymczak, o chrzestnych nie pamięta.

A one są

Ale one to rozluźnienie kontaktów, które obserwują od kilku lat, rozumieją. I je usprawiedliwiają - coraz mniejszą liczbą statków, przekształceniami w spółkach armatorskich. Tym, że w firmach związanych z morzem coraz częściej pracują ludzie spoza branży.

- Ktoś może się dziwić, że klub działa – mówi pani Barbara. - Na poprzednim naszym zjeździe pojawiły się nieliczne głosy, żeby klub zlikwidować, bo jaki ma sens, skoro nie ma statków? Kiedyś ułatwiał wymianę informacji o sposobach działania, patronach. A teraz? Mimo to, 99 procent z nas zagłosowało, żeby klub istniał.

Pewnie już by go dawno nie było, gdyby nie Anna Janikowska, Barbara Krzyżańska, Jadwiga Szymczak, Elżbieta Czaplinska, Barbara Berezowska, Maria Spretke...Mówią, że takich zaangażowanych jak one jest w klubie „ze dwadzieścia dziewczyn”. Ale zaraz zastrzegają, że to już starsze panie, mieszkające w całej Polsce. I nie wszystkie mogą się udzielać, uczestniczyć w zjazdach.

Dzisiaj już nie wiadomo, co łączy je bardziej - podobne doświadczenia, sentyment do morza czy prawdziwa, babska przyjaźń. Taka, która sprawia, że chce się razem spędzać weekendy, że na plotki przy kawie piecze się ciasto, a na klubową wigilię przygotowuje się świąteczne potrawy. I to ta głęboka więź, która zawiązała się między nimi przez te długie lata sprawia, że tak dbają o swój klub. Starają się pozyskać coraz to nowe matki chrzestne. Nie jest łatwo. Od chrztów np. w Stoczni Gdynia matek nie przybywa. Buduje się tam jednostki dla armatorów zagranicznych, matki chrzestne pochodzą z zagranicy.

Ale z Polkami nawiązują kontakty. Barbara Krzyżańska, sekretarz klubu, do każdej nowej chrzestnej wysyła list z zaproszeniem do klubu. Kilka pań nie odpowiedziało. Co ciekawe, z Wybrzeża... W gro-

Nie tylko panie

Od XIX wieku przywilej chrztu jednostki przysługuje kobietom. Zdarzały się jednak przypadki, gdy imiona statkom nadawało dwoje rodziców chrzestnych, ojciec chrzestny, niekiedy dzieci. W Stoczni Szczecińskiej statek dla armatora indyjskiego *Vishva Bindu* ochrzcił ambasador Indii w Polsce. W 1930 r. żaglowiec szkolny *Dar Pomorza* ochrzcił minister Eugeniusz Kwiatkowski i Maria Janta-Połczyńska.

Za najmłodszą matkę chrzestną na świecie uważa się wnuczkę naczelnego dyrektora japońskiego przedsiębiorstwa żeglugowego Yamashida. Dwuletnia Erico Wada ochrzciła w 1959 roku japoński motorowiec *Yamataka Maru*. Najmłodszym ojcem chrzestnym jest Piotruś Mann, który ochrzcił dla angielskiego armatora motorowiec *La Laguna*.

nie opłacających członkowskie składki była natomiast Jolanta Kwaśniewska.

Miesiąc temu do grona dołączyła profesor Anna Szaniawska, prorektor Uniwersytetu Gdańskiego. Panie starają się też o pozyskanie do swojego grona matek chrzestnych okrętów wojennych.

Urodziny

Teraz pochłania je organizacja jubileuszowego zjazdu stowarzyszenia. Na początku czerwca matki chrzestne zjeżdżają do Jastarni. Wezmą z sobą zdjęcia, pamiątki, wspomnienia. Po raz kolejny pochyla się nad albumami, w których z kronikarską dokładnością uwieczniały wszystkie PLO-skie, dalmorowskie i PRO-wskie chrzty. I pewnie znów będą żałować, że w tych i tak opasłych już tomach od lat nie przybywa kartek.

Aleksandra Dylejko
Zdjęcia: Łukasz Głowala

Informacje w ramach pochodzą z książki „Matki chrzestne statków” wydanej przez Klub Matek Chrzestnych Statków Armatorów Wybrzeża Gdańskiego.

Czymże jest nazwa

Nazwę statku nadaje armator. Jest dopasowana do wielkości i przeznaczenia jednostki. Przez lata wykształciły się w polskiej flocie reguły nazywania jednostek określonych typów:

Drobnicowce – nazwy rejonów kraju, polskich miast, mężów stanu, polskich królów

Masowce – nazwy zawodów, regionów geograficznych, dużych zakładów pracy

Zbiornikowce – nazwy gór

Małe drobnicowce – imiona postaci z bajek

Statki rybackie – nazwy znaków zodiaku, ciał astronomicznych, gwiazd i gwiazdozbiorów

Bazy rybackie – nazwy związane z Pomorzem i Wybrzeżem

Niektóre trawlerzy przetwórci – nazwy ptaków i zwierząt

Trawlerzy zamrażalnic – nazwy ryb morskich i oceanicznych

Statki ratownicze – nazwy groźnych zjawisk atmosferycznych i wiatru

Holowniki portowe - imiona antycznych herosów, ludzi i zwierząt uosabiających moc i siłę. Niektóre holowniki specjalistyczne noszą nazwy związane z ich funkcją, np. *Strażak*, z dodaniem kolejnego numeru.

Statki żeglugi przybrzeżnej – imiona żeńskie

Marynarka Wojenna – niszczyciele noszą nazwy groźnych zjawisk atmosferycznych, a ścigacze okrętów podwodnych nazwy przymiotów żołnierskich

M/s *Batory*

*najstynniejszy
polski transatlantyk*



Wodowanie *Batorego*.

Osiem miesięcy po przekazaniu GAL-owi przez stocznię Cantieri Riuniti dell'Adriatico (CRDA) w Montefalcone *Piłsudskiego*, do eksploatacji wszedł drugi z zamówionych transatlantyków – m/s *Batory*. Przez 33 lata pływał po morzach świata pod biało-czerwoną banderą.

Mimo, że był to bliźniak *Piłsudskiego*, miał lepszą od swego poprzednika stateczność i dzielność morską. Wiele wad *Piłsudskiego*, które szczególnie mocno obnażył silny sztorm podczas drugiego liniowego rejsu tego statku, udało się wyeliminować włoskim stoczniovcem na *Batorym*. Bardzo skuteczna pod tym względem okazała się też specjalna komisja GAL-u, sprawująca nadzór nad budową obu statków.

Luminarze na szlaku

Batory, podobnie jak jego bliźniak, swoją morską karierę rozpoczął od podróży wycieczkowej „Szlakiem Południa” z Wenecji do Gdyni. Wśród 700 pasażerów tego rejsu byli m.in. Wojciech Koszak, Arnold Szyfman, Irena Eichlerówna, Andrzej Strug z żoną Nelly, Melchior Wań-

kowicz, Arkady Fiedler, Izabela Gelbard (Czajka-Stachowicz) oraz Julian Ginsbert (Jim Poker). O swych wrażeniach z tej podróży pisali m.in.: Melchior Wańkowicz (w „Morzu”, „Życiu Warszawy”), Izabela Gelbard (w książkach „Moja podróż” i „Szlakiem Południa”), Julian Ginsbert („Dusza transatlantyku”).

W swoją pierwszą podróż do Nowego Jorku *Batory* wyruszył 18 maja 1936 r. Dzień wcześniej odbyła się uroczystość podniesienia i poświęcenia bandery. Świadcami obu tych wydarzeń były tysiące gdynian przybyłych na nabrzeże Francuskie. Tłumy witały *Batorego* również w Kopenhadze oraz w Nowym Jorku, gdzie zawinął 27 maja. Tutaj wruszające były zorganizowane na jego pokładzie zaślubiny z Atlantykiem. Po przywitaniu przez kpt. E. Borkowskiego przybyłych notabli i wygłoszeniu przemówień

powitalnych, m.in. przez prezesa Ligi Morskiej i Kolonialnej gen. Orlicz-Dreszera i ambasadora RP w USA Potockiego, biskup Karol Niemira ze srebrnego kielicha wlał do oceanu przywiezioną z Bałtyku wodę, zaś minister Franciszek Doleżał wrzucił w wodę bursztynowy pierścień. Uroczystość zakończyło odśpiewanie przez marynarzy „Hymnu do Bałtyku” Feliksa Nowowiejskiego.

Pechowa „13”

Eksploatacja *Batorego* przebiegała zgodnie z planami i bezawaryjnie aż do rejsu nr 13. Trzeciego czerwca 1937 r., w odległości ok. 800 mil morskich od Nowego Jorku, w siłowni wybuchł pożar, ugaszony przez załogę. Ogień spowodował poważne zniszczenia w wyposażeniu siłowni, grodzi, pokładów i części

kabin. Statek został poddany w Nowym Jorku, trwającemu około miesiąca, remontowi. Pożar ten, podobnie jak dwa inne w roku 1938, był przypuszczalnie skutkiem sabotażu.

Pasażerami *Batorego* byli głównie Polacy i Amerykanie polskiego pochodzenia, którzy najczęściej płynęli w odwiedziny do krewnych, przedstawiciele sfer handlowych, uczestnicy wycieczek z USA i Kanady do Polski oraz emigranci udający się do Kanady. Wraz ze zbliżającą się wojną, wśród pasażerów widziało się coraz więcej osób pochodzenia żydowskiego, wyjeżdżających w obawie przed skutkami „nowych porządków”, jakie mogą zaprowadzić w Polsce Niemcy. Niestety, jak pokazała historia, obawy te były uzasadnione.

W dniu wybuchu II wojny światowej *Batory*, który znajdował się blisko brzegów Kanady, 1 września otrzymał polecenie zawinięcia do najbliższego portu, którym był St. John's na Nowej Funlandii. Po krótkim postoju popłynął do Halifaxu, a później do Nowego Jorku, gdzie między 20 a 23 września doszło do buntu załogi spowodowanego zapowiedzią obniżki o 50 procent poborów oraz plotką, że statek będzie odtąd wozić amunicję z Kanady do Anglii, a także dziwnym i ekscentrycznym zachowaniem się kapitana Borkowskiego. W efekcie 2/3 załogi zeszło na ląd. Z załogą uszczuploną do 120 osób statek dowodzony przez starszego oficera Franciszka Szudzińskiego popłynął do Halifaxu, gdzie rozpoczął służbę jako transportowiec wojska.

Wojenna epepeja...

... *Batorego* rozpoczęła się od przewiezienia w grudniu 1939 r., z Halifaxu do Glasgow, pułku kanadyjskiej piechoty. Potem były trzy rejsy ze Szkocji do norweskich fiordów, ewakuacja brytyjskich, polskich i czeskich żołnierzy z Brestu, St. Nazaire i St. Jean de Luz do Wielkiej Brytanii, przewóz 2950 skrzyń złota Banku Anglii i 34 skrzyń arrasów wawelskich, a także kilkuset jeńców niemieckich z Anglii do Kanady. Najgłośniejszym jednak w historii *Batorego* był 7-miesięczny rejs z Liverpoolu do Australii via Capetown i Singapur, z „klejnotami koronnymi Imperium Brytyjskiego”, czyli z 480 dziećmi oraz ich opiekunami. To dzięki tej podróży do *Batorego* przyłgnęło miano „szczęśliwego statku” (lucky ship), a ówczesni pasażerowie tak bardzo się

przywiązali, że byli częstymi gośćmi na pokładzie również po wojnie.

Podczas wojny *Batory* brał jeszcze udział w pierwszej operacji inwazyjnej w Afryce, w rejonie Oranu, a 10 lipca 1943 roku, razem z 221 innymi jednostkami – w inwazji na Sycylię. Kilka razy transportowano nim wojsko amerykańskie do Afryki, odbył kilkanaście rejsów w konwojach na Atlantyku, woził wojsko z krajów północnej Afryki do Indii, południowej Francji i do Włoch. Wśród tych ostatnich były również oddziały z II Korpusu Polskiego gen. Wł. Andersa, które potem walczyły pod Monte Cassino. W 1943 roku z Iranu do Bombaju *Batory* przewiózł kilkaset polskich kobiet i dzieci, które trafiły tam z armią polską gen. Andersa po opuszczeniu ZSRR. W 1945 i 1946 roku statek odbył też kilkanaście podróży, rozwożąc wojska do ojczystych krajów. Swoją służbę wojenną zakończył w kwietniu 1946 r., powracając z powrotem pod zarząd GAL-u.

Duma i uprzedzenie

Gruntownej modernizacji i adaptacji statku dla potrzeb pasażerskiej żeglugi transatlantycznej podjęła się stocznia Mercantile Marine Engineering and Craving Docks Co z Antwerpii.

Remont miał trwać około czterech miesięcy. Jednak 28 lipca na statku wybuchł groźny pożar, który omal nie doprowadził do całkowitego zniszczenia. Spłonęły pomieszczenia oficerskie, część pomieszczeń załogowych, radiostacja i mostek, a także wiele dzieł sztuki stanowiących wyposażenie statku. Pożar przekreślił zaplanowany na 24 września rejs Gdynia – Nowy Jork i opóźnił wejście statku do eksploatacji o przeszło pół roku.

30 kwietnia 1947 roku, po prawie ośmiu latach nieobecności, *Batory* zawitał do Gdyni. Ze wzruszeniem witały go tłumy mieszkańców Trójmiasta, a także Eugeniusz Kwiatkowski – wtedy pełnomocnik rządu ds. odbudowy Wybrzeża, ministrowie żeglugi Stefan Jędrzychowski i Adam Rapacki.

Powojenny powrót *Batorego* na linię nowojorską był udany, zaś jego dobra marka ugruntowana została w następnych podróżach. Mimo rezerwy amerykańskich władz, cieszył się dużą popularnością zarówno wśród Polonii amerykańskiej, jak i Anglików i Duńczyków podróżujących nim przez Atlantyk. Dobra passa polskiego transatlantyku trwała praktycznie do nagłośnionej na cały świat afery z Ger-

hardem Eislerem – niemieckim komunistą podejrzanym o szpiegostwo (był za kaucją na wolności), który miał zakaz opuszczania USA. 3 maja 1949 roku, podczas postoju statku w Nowym Jorku, zablindował się na niego, a potem na pełnym morzu poprosił o azyl polityczny.

Sprawa ta, nagłośniona przez prasę, bardzo *Batoremu* zaszkodziła. Prawdziwy horror rozegrał się podczas następnego jego zawinięcia do Nowego Jorku. Przy podejściu do swojego tradycyjnego nabrzeża towarzyszyła mu eskorta dwóch niszczycieli US Navy oraz kilka okrętów Coast Guard. Razem z pilotem weszli na pokład naszego statku w pełnym rynsztunku, w hełmach i z gotową do strzału bronią, przerzuceni znad kanadyjskiej granicy żołnierze US Border Patrol. Była to nieuzasadniona demonstracja siły wobec polskiego statku. Wkrótce potem 111 pasażerów *Batorego* przeniesiono na Ellis Island, gdzie od lat kontrolowano wszelkich podejrzanych cudzoziemców. Cała załoga statku przez dwa dni była przesłuchiwana. Nie było nawet mowy o zejściu na ląd.

Nagonka

Przeszukania statku i przesłuchanie załogi miały miejsce również podczas następnych postojów *Batorego* w Nowym Jorku. Pracownicy urzędu celnego i stra-



Kapitan żeglugi wielkiej Jerzy Pszenny, wioletni dowódca m/s Batory.

ży przybrzeżnej przeszukiwali wszystkie pomieszczenia, mając do dyspozycji m.in. aparaty Geigera (podobno szukano bomby atomowej!).

Jakby tego było mało, 8 sierpnia 1950 r. po wypłynięciu z Nowego Jorku *Batory* wyłowił wodnopłat, który bez paliwa wylądował w jego pobliżu. Pilot William J. Newton oświadczył, że nie zamierza wracać do Stanów. Wkrótce potem ujawnił się „ślepy pasażer”, niejaki Howard Campbell, podający się za komunistę prześladowanego przez FBI i wyrażający chęć podróży do Polski. Obu przypuszczalnych prowokatorów oraz samolot pozostawiono w Southampton, lecz przypadki te dały asumpt dalszej nagonce w prasie amerykańskiej i szykanom w porcie nowojorskim. W październiku *Batory* spotkał się z odmową wylądunku (oprócz pasażerów zabierał zwykle kilkaset ton drobnicy polskiej i czechosłowackiej oraz pocztę). W styczniu 1951 r. odmówiono zadokowania w miejscowej stoczni statku, który wymagał oczyszczenia i pomalowania kadłuba. Wreszcie 1 marca 1951 r. wymówiono *Batoremu* jego dotychczasowe miejsce postoju (pier 88), oferując w zamian postój w Hoboken, daleko po drugiej stronie Hudsonu, gdzie cumowały statki towarowe. Wszystkie te działania miały zniechęcić armatora do zawijania do Nowego Jorku. Tak też się stało. 15 kwietnia 1951 r., po zakończeniu w Gdyni 55 podróży, linię Gdynia – Nowy Jork zawieszono.

Batory w tropikach

Zawieszając linię PLO, a właściwie ówczesne polskie władze, miały już gotowy inny wariant zatrudnienia *Batorego*. Był nią szlak między Europą a Indiami i Pakistanem – dwoma wielkimi krajami, które kilka lat wcześniej uzyskały niepodległość.

Przygotowania trwały kilka miesięcy. Wreszcie, 23 sierpnia 1951 roku, nastąpiło otwarcie nowej linii, która wiodła z Gdyni do Southampton, Gibraltaru – La Valetty (Malta), Port Saidu – Adenu, Bombaju i Karaczi. Ponieważ z i do Gdyni w zasadzie nie było pasażerów, *Batory* wchodził do portu macierzystego jedynie po zaopatrzenie w prowiant, wodę i paliwo. Normalna

podróż z Southampton do Bombaju trwała 20 dni, a okrężna, zaczynająca i kończąca się w Gdyni, około 50 dni.

Eksploatacja *Batorego* na linii indyjsko-pakistańskiej była pod każdym względem niekorzystna. Statek nie był technicznie dostosowany do długich podróży w warunkach tropikalnych. Dokuczliwy był brak klimatyzacji w pomieszczeniach pasażerskich i załogowych. Niezadowolająca była również efektywność ekonomiczna tej linii.

Niekorzystna była też sezonowość przewozów pasażerskich. Jesienią następowały wyjazdy Anglików i Hindusów z Anglii do Indii, a na wiosnę - w odwrotnym kierunku. Były sytuacje, w których statek udawał się w długi rejs z zaledwie 200 pasażerami, co oznaczało, że było ich mniej niż członków załogi!

Blisko 5,5-letnia służba *Batorego* na linii indyjsko-pakistańskiej byłaby dość



Wyłowienie przez *Batorego* hydroplanu, który bez paliwa wylądował w jego pobliżu.

monotonna, gdyby nie cztery następujące wydarzenia. Pierwszym było zejście ze statku i poproszenie o azyl polityczny sztandarowego po wojnie dowódcy *Batorego*, kpt. ż.w. Jana Ćwiklińskiego. Miało to miejsce 19 czerwca 1953 roku, po zakończonym przeglądzie statku w brytyjskiej stoczni Palmers w Hebburn.

Według artykułu w „Okólniku” – organie emigracyjnego Związku Kapitanów, Oficerów Pokładowych, Maszynowych i Radiotelegrafistów - główną przyczyną pozostania kpt. J. Ćwiklińskiego na Zachodzie była przekazana mu poufnie informacja, że po powrocie do Gdyni zostanie aresztowany. Przypomnijmy, że był to szczytowy okres stalinizmu i szalejącego bezprawia ze strony Urzędu Bezpieczeństwa, którego ofiarą padło już wielu innych oficerów PMH, w tym kilku jego przyjaciół.

Pech i tuł szczęścia

Kolejnym, niezapomnianym zdarzeniem była końcowa część setnego rejsu. Gdy statek po wyjściu z Port Saidu znajdował się na wysokości Krety, od dziobu uderzyła w niego potężna fala, zmywając do wody trzech pracujących na przednim pokładzie marynarzy, a jednego rzucając tak mocno na wanty, że wkrótce zmarł w statkowym szpitaliku. Mimo siedmiogodzinnej akcji poszukiwawczej, nie udało się znaleźć zabranych przez wodę marynarzy. Zdarzenie to miało miejsce 28 października 1954 roku, przy sile wiatru zaledwie 6^o.

Potem długo nic szczególnego się nie działo, aż do rejsu przedostatniego, kiedy to wybuch wojny na Bliskim Wschodzie zastał *Batorego* w Kanale Sueskim. Na szczęście, dzięki pośpiechowi i skróconemu zaledwie do dwóch godzin postojowi w Port Saidzie, udało się opuścić kanał, który niebawem został zablokowany na kilka lat. Dla *Batorego* i jego armatora – PLO - był to koniec linii indyjsko-pakistańskiej. W tej sytuacji musiałby on płynąć do Indii i Pakistanu szlakiem około Afryki, co wydłużyłoby podróż z około 6 do 10 tygodni, znacznie pogorszając i tak już kiepskie wyniki ekonomiczne linii.

W pamięci załogi *Batorego* na długo pozostało również spotkanie z innym statkiem PLO - *Narwik*, które miało miejsce podczas ostatniego rejsu na tej linii. Z *Narwika* przyjęto do szpitala okrętowego rannego marynarza oraz rzeczy pięciu jego kolegów, którzy zginęli na morzu usiłując ratować porzucony, ale jeszcze pływający statek *Janina*. Marynarzami z *Batorego* uzupełniono załogę *Narwiku*, by mógł bezpiecznie kontynuować rejs.

Na morzach Europy

Latem – od czerwca do końca września, gdy na subkontynencie indyjskim trwa dokuczliwa pora deszczowa i ruch pasażerski wyraźnie się zmniejszył, polski „pasażer” był wykorzystywany w wycieczkach, głównie na morzach europejskich. W latach 1951-1956 *Batory* tradycyjnie był też wykorzystywany do przewozu dzieci Polonii francuskiej i belgijskiej, które podróżowały na wakacje do Polski. Rejsów takich, między Hawrem, Zeebrugge, Antwerpią a Gdynią, nasz „pasażer” odbył w sumie 12, przewożąc w obu kierunkach ponad sześć tys. osób. Wycieczki organizowano wtedy tylko dla

M/s Batory



turystów zagranicznych: Francuzów, Brytyjczyków, Skandynawów i Włochów. Najpopularniejsze trasy wiodły z Hawru i Kopenhagi na norweskie fiordy, z Hawru do portów bałtyckich: Kopenhagi, Sztokholmu i Helsinek, a od 1954 roku - również do Leningradu.

Powrót *Batorego* na szlak atlantyczny nastąpił 26 sierpnia 1957 r. Tego dnia tysiące gdynian żegnało przy Dworcu Morskim statek – legendę, który wypływał w podróż inauguracyjną do Montrealu, zawijając po drodze do Kopenhagi i Southampton. Dowodził nim kpt. Fr. Szużiński.

Kierunek – Kanada!

Rejs inauguracyjny zakończył się sukcesem ekonomicznym i propagandowym. Przez Atlantyk płynęło w sumie 848 pasażerów – o 32 więcej niż na statek miał miejsc. W Montrealu *Batorego* początkowo przyjęto chłodno, co było skutkiem niechęci organizacji polonijnych do „komunistycznego statku” i jego załogi. Lody „zimnej wojny” zostały jednak przełamane i już drugiego dnia, w niedzielę przez pokład przewinęło się ponad 20 tys. osób.

Boom na przewozy *Batorym* do Montrealu utrzymywał się również w la-



Ulotka reklamująca ostatni rejs wycieczkowy *Batorego* na Morze Karaibskie.

tach następnych. W kierunku zachodnim zdolność przewozową statku wykorzystywano prawie w pełni, natomiast w kie-

runku odwrotnym – jedynie w ok. 60 proc. Wynikało to z faktu, że wielu pasażerów, zwłaszcza Polaków, podróżowało tylko w jednym kierunku. Oficjalni emigranci stanowili wtedy ok. 7,5 proc. pasażerów z Polski, podróżujących naszym transatlantykiem do Kanady. Wielu Polaków emigrowało do Kanady na pokładzie nielegalnie, załatwiając niezbędne dla uzyskania statusu emigranta formalności po wyokrętowaniu ze statku. *Batory* był w tych latach eksploatowany wg następującego ramowego schematu – od marca do początków grudnia – rejsy liniowe do Kanady, a od trzeciej dekady grudnia do marca wycieczki do Afryki Północnej, na Wyspy Kanaryjskie, Maderę oraz Morze Karaibskie.

Kapitan we mgle

Pechowy dla *Batorego* był pierwszy rejs liniowy w 1967 r. Gdy po przegładzie w Gdańskiej Stoczni Remontowej 17 kwietnia wypłynął z Gdyni w kolejną podróż (nr 203), w pobliżu Kopenhagi, we mgle, zderzył się z fińskim frachtowcem *Arcturus*. Ten ostatni doznał poważnych uszkodzeń, jednak popłynął dalej o własnych siłach. Początkowo wydawało się, że *Batory* wyszedł z kolizji bez

TRANSATLANTYKI POLSKIE



Więcej szczegółów o tym i ośmiu innych liniowcach pasażerskich, którymi uprawialiśmy żeglugę transatlantyczną, znajdziecie Państwo w wydanej w br. przez Pomorską Oficynę Wydawniczo-Reklamową (tel. 058 621 91 91) drugiej edycji książki „Transatlantyki Polskie”.

Na 382 stronach formatu 225 x 300 mm jej autorzy: Jerzy Drzemczewski i Tadeusz Ślebioda opisują 58-letnie dzieje polskich transatlantyków – najpopularniejszych statków w historii naszej żeglugi.

Największym atutem książki jest materiał ilustracyjny, zawierający 870 zdjęć i dokumentów. Duża jej część poświęcona jest ludziom, dzięki którym dzieje naszych liniowców pasażerskich są powodem do dumy i podziwu. Indeks wymienionych w książce nazwisk znacznie przekracza 1000 pozycji.

szwanku, jednak 23 kwietnia, w czasie balu kapitańskiego, wskutek przecieku prawej burty ogłoszono alarm. Pasażerów wyokrętowano w Quebecu, gdzie dokonano również napraw. Skutki kolizji nie były jednak na tyle poważne by nie zakończyć, tak jak zazwyczaj, sezonu dwiema wycieczkami do Gibraltaru, Malagi, Casablanki i na Maderę oraz via Lizbona z powrotem do Londynu, gdzie zabrano uczestników wycieczki na Morze Karaibskie.

Ostatni sezon podróży kanadyjskich rozpoczął *Batory* 20 marca 1968 r. Podróży tych odbył 10, przewożąc w nich 9700 pasażerów. Statek musiał być jednak wycofany z eksploatacji transatlantycznej, zarówno ze względu na coraz gorszy stan techniczny, jak i konieczność przystosowania go do nowych, zastrzonych i kosztownych przepisów przeciwpożarowych wymaganych przez amerykańską administrację.

W okresie zimowym wykonał jeszcze trzy wycieczki na Wyspy Kanaryjskie i Maderę. Kończąc ostatnią z nich, *Batory* zacumował w Tilbury, gdzie odbyła się wyjątkowa uroczystość – pożegnanie statku przez uczestników wojennego rejsu ze starszymi o 29 lat dziećmi z Liverpoolu do Australii, „nałogowych”, wielokrotnych pasażerów naszego transatlantyku, jego dawnych załogantów zamieszkałych w Wielkiej Brytanii, a także byłych żołnierzy przewożonych na różne operacje desantowe, ewakuacyjne i inne.

Jeszcze jeden rok życia

Kilka dni później *Batory* wszedł do Gdańskiej Stoczni Remontowej na swój ostatni przegląd, który wykazał, że statek może otrzymać dokumenty na rok pływania. Podczas tego roku armator zamierzał eksploatować go już wyłącznie w rejsach wycieczkowych dla turystów polskich. Pierwsza taka wycieczka prowadziła do Oslofiordu i z powrotem, dwie następne po Bałtyku oraz ostatnia - od 5 do 19 maja - do fiordów norweskich, via Oslo i Bergen. Słabe wyniki ekonomiczne tych organizowanych wspólnie z PBP „Orbis” wycieczek oraz kłopoty, jakie miał armator w związku z licznymi przypadkami pozostawiania polskich turystów w portach skandynawskich (prośby o azyl), zmusiły PLO do przyspieszenia decyzji o wycofaniu *Batorego* ze służby na morzu i zaadaptowania go na pływający hotel. Było to o tyle łatwiejsze, że od 11 kwietnia 1969 r. na linii z Gdyni do Montrealu pływał już jego następcą – *Stefan Batory*.

Ostateczne pożegnanie statku z czynną żeglugą pasażerską nastąpiło 21 maja 1969 r., przy nabrzeżu Pomorskim w Gdyni, po 33 latach wiernej i chlubnej służby pod biało-czerwoną banderą. W ciągu tych lat odbył 222 liniowe podróże okrężne, na liniach transatlantycznych i pakistańsko-indyjskiej, przewożąc ogółem ponad 270 tys. pasażerów. Ponadto obsługiwał 75 wycieczek i rejsów z dziećmi Polonii francuskiej i belgijskiej, przewo-



Tak w Leningradzie witano płynących *Batorym* uczestników „Rejsu Pokoju”, współorganizowanego przez Światowy Komitet Pokoju.



Salon jadalny I klasy na *m/s Batory*.

żonych na wakacje do Polski, mając na pokładzie w sumie kolejnych 30 tys. pasażerów. Ponadto w służbie wojennej przewiózł ok. 120 tys. osób. Pływał po wszystkich oceanach, zawinął do 150 portów.

Jerzy Drzemczewski

Wszystkie ilustracje pochodzą z książki Jerzego Drzemczewskiego i Tadeusza Ślebiody „Transatlantyki Polskie” oraz Archiwum PLO.

Zdarzyło się

w polskiej gospodarce morskiej...

10 lat temu

maj 1996 r.

14.05. Prezes Rady Ministrów powołał na stanowisko podsekretarza stanu w Ministerstwie Transportu i Gospodarki Morskiej odpowiedzialnego za sprawy gospodarki morskiej i żeglugi śródlądowej Piotra Nowakowskiego, pełniącego wcześniej funkcję dyrektora naczelnego Urzędu Morskiego w Szczecinie.

17.05. Należący do PLO kontenerowiec *con-ro Władysław Sikorski* został uszkodzony podczas kolizji w rejonie Norfolk z amerykańskim okrętem podwodnym *Jacksonville*.



Kontenerowiec con-ro PLO Władysław Sikorski

24.05. W asyście sześciu holowników Stocznia Gdynia opuścił *Leopold LD* – czwarty z serii pięciu zakontraktowanych masowców o nośności 165 tys. ton. Statek ma 283 m długości, 45 m szerokości i 18 m zanurzenia, jest obsługiwany przez 24-osobową załogę. Zamówił go francuski armator Louis Dreyfus. *Leopold LD* jest największym statkiem zbudowanym przez polski przemysł okrętowy.



Leopold LD - największy statek, jaki kiedykolwiek zbudowano w Polsce

26.05. W Stoczni Gdańskiej wodowano kontenerowiec *Cape Natal* - pierwszy z typu B-191.

20 lat temu

maj 1986 r.

07.05. W Gdańsku odbyło się zebranie sprawozdawczo-wyborcze 48 firm udziałowców spółki „Navimor”. Z dokumentów zebrania można się dowiedzieć, że spółka 1985 r. zamknęła zyskiem 320 mln zł. Z kwoty tej 16 mln zł przekazano udziałowcom w postaci dywidendy, natomiast 70 mln zł przekazano w formie niskooprocentowanych kredytów m.in. takim udziałowcom jak Puckie Zakłady Mechaniczne i Stocznia „Wisła”. Wybrano też prezesa i wiceprezesa rady nadzorczej, którymi zostali – Jerzy Pawlak – dyrektor „Nauty” i Stanisław Stateczny – dyrektor Stoczni Północnej.

10.05. W Stoczni Szczecińskiej przekazano armatorowi radzieckiemu pierwszy badawczy statek geofizyczny z serii B-93 – *Akademik Fersman*.

20.05. - zmarł Karol Olgierd Borchardt – wybitny pisarz-marynista i nawigator.



Karol Olgierd Borchardt

23.05. Do służby w PŻM wszedł masowiec *Bronisław Czech*, zbudowany w Stoczni Szczecińskiej (typ B-542/5).

30 lat temu

maj 1976 r.

01.05. Udostępniono społeczeństwu przemianowany na okręt-muzeum niszczyciel *Błyskawica*, który zastąpił wcześniej pełniącą tę funkcję niszczyciela *Burza*.

12.05. W 50. rocznicę powstania portu i miasta Gdynia została odznaczona Krzyżem Komandorskim Orderu Odrodzenia Polski.

14.05. Podpisano umowę między rządami Polski i Kanady w sprawie wzajemnych stosunków w dziedzinie rybołówstwa. Gwarantowała ona polskim statkom rybackim połowy na akwenach morskich objętych 200-milową strefą kanadyjskiej jurysdykcji.

14.05. Masowiec *Varamis* został przejęty w Hamburgu od norweskiego armatora i jako *Huta Lenina* wszedł do służby w PŻM.

15.05. W Stoczni im. Komuny Paryskiej w Gdyni zwodowano pierwszy gazowiec typu B-550 dla armatora norweskiego – *Höegh Swallow*.



Pierwszy gazowiec typu LPG zbudowany w Stoczni im. Komuny Paryskiej

16.05. Podniesienie bandery na okręcie szkolnym Wyższej Szkoły Marynarki Wojennej ORP *Wodnik*.



ORP Wodnik

21.05. W Stoczni „Wisła” w Gdańsku zwodowano zbiornikowiec portowy *Murań*, pierwszy typu ZB-1300, przeznaczony dla CPN.



Zbiornikowiec portowy Murań

40 lat temu

maj 1966 r.

17.05. Kpt. ż.w. Antoni Strzelbicki – dowódca statku PLO *Janek Krasicki* i red. Stanisław Danksza – pasażer tego statku, przekazali Centralnemu Muzeum Morskiemu w Gdańsku kilka przywiezionych z Tasmanii fragmentów wraku statku *Otago*, którym dowodził Józef Conrad-Korzeniowski.

20-24.05. Zespół okrętów Polskiej Marynarki Wojennej, w składzie niszczyciel *Błyskawica* i dwa trałowce - *Albatros* i *Kormoran* - przebywały z oficjalną wizytą w Kopenhadze.



Niszczyciel Błyskawica

50 lat temu

maj 1956 r.

09.05. W Gdyni odbyła się zorganizowana przez Radę Naukowo-Techniczną przy Zarządzie Głównym Związku Zawodowego Marynarzy i Portowców konferencja, z udziałem ministra żeglugi Mieczysława Popiela, podczas której po raz pierwszy od 1950 r. ostro krytykowano działalność resortu żeglugi, domagając się w większym stopniu uwzględnienia przy ważnych decyzjach opinii fachowców. Ocenia się, że konferencja była jednym z pierwszych „politycznych kamieni”, które wywołały „lawinę” zwaną „Polskim Październikiem”.

16.05. Zawarcie przez Polskę i Indie międzynarodowej umowy żeglugowej, przewidującej utworzenie wspólnego polsko-indyjskiego serwisu żeglugowego pod nazwą „Indopol”, obsługiwanego przez statki PLO i armatorów indyjskich (serwis ten faktycznie powstał dopiero 27 czerwca 1960 r.)

60 lat temu

maj 1946 r.

03.05. Ze sprzedanego Anglikom parowca pasażersko-towarowego *Pułaski*, który w ostatnich latach (1939-46) służył pod polską banderą był eksploatowany jako transportowiec wojska w Europie, Afryce i na Dalekim Wschodzie, wykreutowała polska załoga z kpt. ż.w. Edwardem Pacewiczem na czele.

04.05. Przejęcie w Londynie przez przedstawicieli „Dalmoru” trawlera parowego *Kastor*, będącego pierwszym trawlerem eksploatowanym przez to przedsiębiorstwo. Statek ten zawinął do Gdyni 18 maja.

05.05. Złożenie przez GAL pierwszego zamówienia w Zjednoczeniu Stoczni Polskich na budowę 14 statków: 6 rudowłoców o nośności 2500 ton każdy, 2 drobnicowców po 888 dwt, 2 trampów po 4500 dwt oraz 4 holowników pełnomorskich. Zamówienie to stanowiło podstawę do rozwoju polskiego przemysłu okrętowego.

08.05. Wznowienie przez GAL statkiem *Morska Wola* linii do wschodniego wybrzeża Ameryki Południowej.

18.05. Przedstawiciele Zjednoczenie Stoczni Polskich i Zarządu Głównego Związku Zawodowego Pracowników Stocznioch podpisali pierwszy w polskim przemyśle okrętowym zbiorowy układ pracy.

23.05. Ukazał się pierwszy numer miesięcznika „Żagle”.

Uruchomienie stoczni w Ustce, która produkowała początkowo głównie łodzie i kutry rybackie typu KU-128, KU-134 i KU-135 (do roku 1952 zbudowano tam dla polskich rybaków 44 takie kutry).

70 lat temu

maj 1936 r.

08.05. Do portu rybackiego w Scheweningen pojechała pierwsza 25-osobowa

grupa rybaków, która stanowiła główny człon załogi polskiej flotyli śledziowej, bazującej w tym holenderskim porcie.

11.05. Po raz pierwszy przypluwa do Gdyni transatlantyk *Batory* i cumuje przy Dworcu Morskim.



M/s Batory

17.05. Uroczyste podniesienie bandery na *Batorym* i poświęcenie statku, który następnego dnia, pod dowództwem kpt. Eustazego Borkowskiego, wypływa w inauguracyjną podróż przez Atlantyk do Nowego Jorku (do którego przypluwał serdecznie witany 27 maja).

80 lat temu

maj 1926 r.

12.05. Należący do towarzystwa „Sarmacja” drobnicowiec *Wisła* jako pierwszy polski statek towarowy zawinął do portu w Gdyni.



S/s Wisła – pierwszy polski statek handlowy, który zawinął do Gdyni

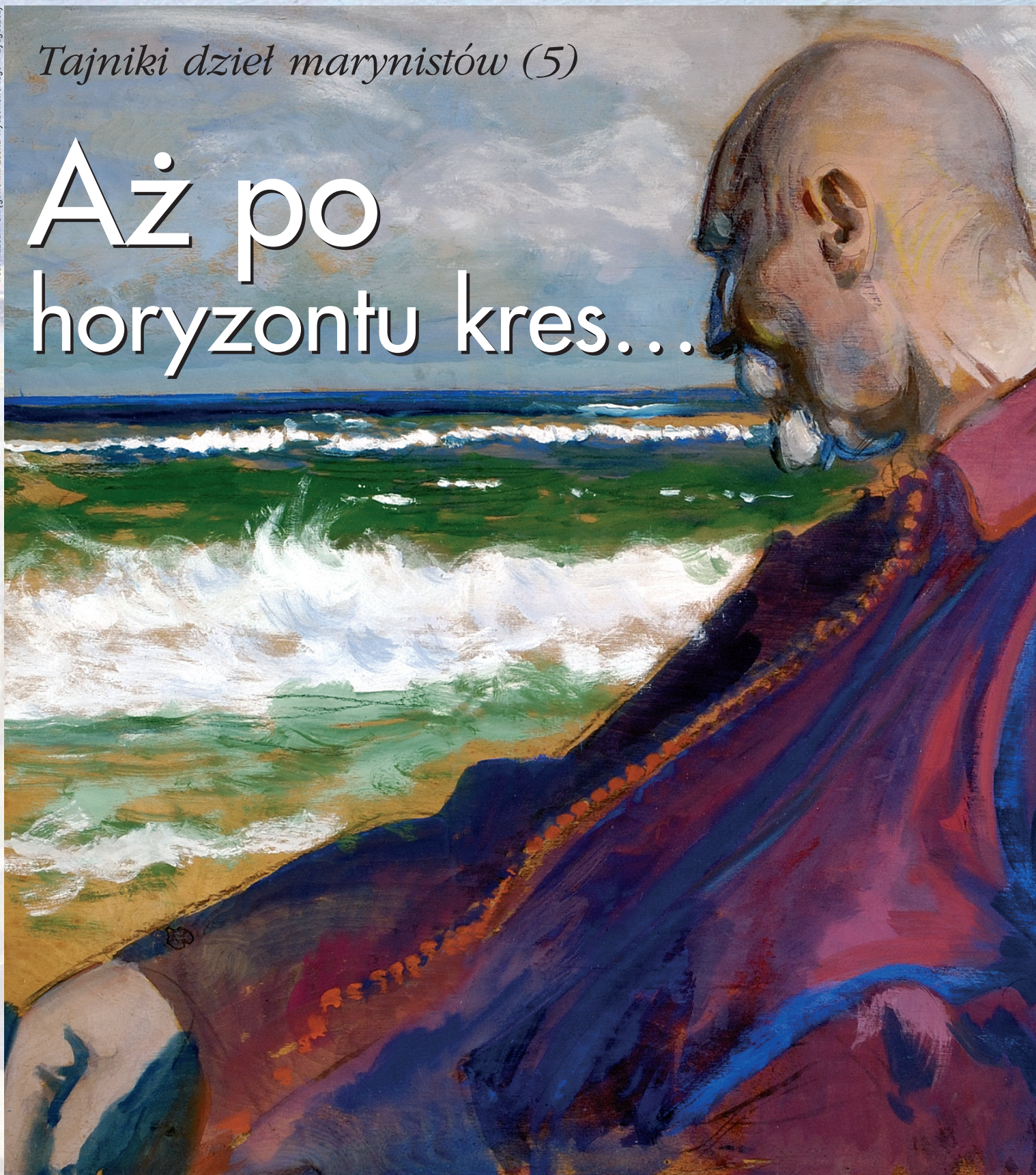
**Jerzy Drzemczewski
Marek Twardowski**

Zdjęcia pochodzą ze zbiorów autorów i Śląskiego Archiwum Morskiego.

Tajniki dzieł marynistów (5)

Aż po horyzontu kres...

Fot.: Muzeum Okręgowe im. Leona Wyczółkowskiego w Bydgoszczy



Podczas tegorocznych wakacji Centralne Muzeum Morskie zaprezentuje wystawę: „Leon Wyczółkowski - nad Prutem, Wisłą i nad Bałtykiem”, czwartą już z cyklu „Polscy artyści o morzu”. Będzie to przegląd twórczości wybitnego artysty, poświęconej morzu i rybołówstwu.

**Autoportret, 1925, własność:
Muzeum Okręgowe im. Leona
Wyczółkowskiego w Bydgoszczy.**



Leon Wyczółkowski urodził się 11 kwietnia 1852 w Hucie Miastkowskiej na Podlasiu w rodzinie Antoniny z Falińskich i Mateusza. Jego dzieciństwo naznaczone było tragicznymi wydarzeniami. W młodym wieku zmarły trzy jego siostry i brat.

Kiedy przyszły malarz miał dziewięć lat, stracił także ojca. Kilka lat później **Antonina Wyczółkowska** wyszła ponownie za mąż i zamieszkała z synem w Warszawie, gdzie rozpoczął naukę w gimnazjum. W tym czasie stworzył swoją pierwszą pracę – portret **Juliusza Słowackiego** wykonany ołówkiem.

Studia malarskie...

...rozpoczął w roku 1869 w Warszawskiej Klasie Rysunkowej, pod kierunkiem **Rafała Hadziewicza** i **Aleksandra Kamińskiego**. W 1872 opiekę nad młodym malarzem przejął **Wojciech Gerson**. Już rok później warszawska Zachęta zakupiła po raz pierwszy obraz Wyczółkowskiego, zatytułowany „Królewicz Kazimierz i Długosz”.

Artysta uzupełniał studia w Akademii w Monachium, a w 1877 zapisał się do Szkoły Sztuk Pięknych w Krakowie. Uczył się tam pod okiem **Jana Matejki**, dzięki czemu był m.in. świadkiem powstawania „Bitwy pod Grunwaldem”. W Krakowie poznał też **Jacka Malczewskiego**, z którego pracowni korzystał. W tym czasie utrzymywał się głównie ze spadku otrzymanego w 1877 oraz z zamówień na portrety. W związku z takimi zamówieniami w 1879 wyjechał do Lwowa, gdzie przebywał blisko rok i zawarł bliższą znajomość m.in. z **Adamem Chmielowskim**, późniejszym bratem Albertem (po latach Wyczółkowski przyznawał, że pod jego wpływem rozważał wstąpienie do zakonu).

Obserwator natury

Artysta cały czas tworzył. Malował sceny religijne, historyczne, fantastyczne, ale nadrzędnym źródłem inspiracji była dla niego obserwacja natury i spotkania z ludźmi. Liczne wyjazdy sprzyjały gromadzeniu różnorodnych spostrzeżeń. Odwiedził Wystawę Powszechną w Paryżu (1878), był na Wołyniu, gdzie tworzył liczne studia rybaków przy pracy, z rodzinnego Podlasia przywiózł serię prac przedstawiających tamtejszych chłopów, malował kwiaty. Gdziekolwiek się udawał, tworzył studia pejzażu i sceny rodzajowe. Wizyta w Warszawie, podczas której artysta oglądał spektakle **Heleny Modrzejewskiej**, zaowocowała portretem aktorki i scenami z życia warszawskiego towarzystwa.

Rosło uznanie dla prac artysty. W 1891 wstąpił do Komitetu Towarzystwa Zachę-

ty Sztuk Pięknych. W 1895 r. nowy dyrektor krakowskiej Szkoły Sztuk Pięknych, **Julian Fałat**, zaproponował mu profesurę tej uczelni. W 1897 r. uczestniczył w Wystawie Osobnej Obrazów i Rzeźb, która zapoczątkowała działalność Towarzystwa Artystów Polskich „Sztuka” – najważniejszego stowarzyszenia twórczego przełomu wieków w Polsce. W następnym roku wziął udział w wystawie Wiedeńskiej Secesji. W tym samym czasie powstały jego pierwsze dzieła inspirowane krajobrazem Tatr.

Obieżyświat

W trakcie swoich licznych podróży Wyczółkowski zetknął się z wieloma postaciami znanymi nam dziś z podręczników historii i literatury, jak np. **Włodzimierz Tetmajer**, gospodarz Bronowic, które malarz odwiedzał dwukrotnie. Był gościem słynnego wesela **Jadwigi Mikolajczykówny** i **Lucjana Rydla**, malował też portrety obojga małżonków. Podczas wizyty w Paryżu na Wystawie Powszechnej w 1900 (gdzie *nota bene* Wyczółkowski otrzymał Wielki Srebrny Medal) poznał **Henryka Sienkiewicza**. Przyjaźnił się z rzeźbiarzem **Konstantym Laszczką**. Krakowski kolekcjoner, teoretyk i miłośnik sztuki **Feliks Jasiński-Manggha** (jego zbiory sztuki dalekowschodniej stanowią obecnie trzon kolekcji Centrum Sztuki Japońskiej w Krakowie) zachęcił go do zajęcia się grafiką. Wspólnie odbyli też wycieczkę kolejową do Hiszpanii (1905). Dwa lata później artysta odwiedził Włochy.

W 1911 roku Wyczółkowski po ciężkiej chorobie przeszedł na emeryturę. Nie znaczy to, że zaczął wieść monotony żywot emeryta. W 1913 podróżował po Anglii, Szkocji, Irlandii i Holandii, odwiedzając m.in. Tate Gallery i British Museum oraz muzea w Amsterdamie, Hadze, Harlemie i Rotterdamie. Początek następnego roku znaczył pojedynek z **Józefem Mehofferem**. Wyczółkowski stawał w imieniu **Józefa Pankiewicza**, sekundowali mu **Feliks Jasiński** i **Władysław Jan Jung**. Panowie bili się na szable, „do pierwszej krwi”, a tłem konfliktu były intrygi w środowisku artystycznym.

Honory i zaszczyty

29 listopada 1916 r. Wyczółkowski poślubił swoją gospodynię, **Franciszkę Panek**. Ślub odbył się w kościele p.w. Św. Floriana w Krakowie. Po odzyskaniu

niepodległości Wyczółkowski po dawne-
mu pracował, uczestniczył w wystawach
sztuki polskiej w kraju i za granicą. W roku
1921 obchodził jubileusz pięćdziesięcio-
lecia pracy twórczej. Z tej okazji zorgani-
zowano wystawy jego prac w Krakowie
i Warszawie, uhonorowano też jubilata Or-
derem Odrodzenia Polski IV klasy i człon-
kostwem kapituły tego Orderu. W czerw-
cu 1927 roku artysta zaangażował się
w prace Krakowskiego Komitetu Obywa-
telskiego organizującego powtórny po-
grzeb **Juliusza Słowackiego** w 75. rocz-
nicę jego śmierci. Szczątki poety prze-
wieziono Wisłą na statku *Mickiewicz* i po
uroczystościach żałobnych w Barbakanie
złożono w krypcie wawelskiej. W roku
1928 Leon Wyczółkowski otrzymał Krzyż
Komandorski Orderu Odrodzenia Polski,

w roku następnym Krzyż Komandorski
z Gwiazdą Orderu Odrodzenia Polski,
a w 1934 - Krzyż Wielki Orderu Odrodze-
nia Polski. W 1931 r. został komandorem
francuskiej Legii Honorowej i członkiem
zagranicznym czeskiej Akademii Nauk
i Sztuk Pięknych. Artysta zmarł 27 grud-
nia 1936 r. w Warszawie.

Zapatrzony w bezkres morza

Ważnym źródłem inspiracji dla jego
twórczości zawsze były podróże. Miejsca,
które odwiedzał i w których mieszkał,
znajdowały odbicie w szkicach, pracach
graficznych i obrazach olejnych. Wizyty
w majątku Tyszkiewiczów w Połędzie,
gdzie artysta po raz pierwszy gościł

w 1908 roku, zaowocowały serią pejza-
ży nadmorskich wykonanych w różnych
technikach. Przede wszystkim widać
w nich fascynację bezkresem morza.
Czynnikiem budującym kompozycję jest
w nich linia horyzontu, nieubłaganie dzie-
ląca płaszczyznę obrazu na strefę spokoj-
nego przeważnie morza, urozmaiconego
delikatnymi grzywkami fal, oraz górują-
cego nad nim nieba, którego zmienność
mocno fascynowała malarza. Wszystko to
utrzymane w tonach soczystego błękitu
i chłodnej zieleni, ze zdecydowanymi ak-
centami bieli. Nawet jeżeli w kompozy-
cji znalazły się inne motywy, takie jak np.
oddalona kępa roślinności, zasadniczą rolę
spełnia nadal linia horyzontu, której pod-
porządkowane są wszystkie elementy
pejzażu, tworząc nastrój melancholijnej
zadumy i odosobnienia, a zarazem –
mimo małego formatu wielu prac – dając
widzowi poczucie ogromu bezkresnego
żywiota.

Rysunki pełne smutku

Spod ręki Wyczółkowskiego wyszły
też przedstawienia sosen nadmorskich.
Sugestywne, malownicze studia rysunko-
we i olejne powyginanych pni i niewia-
rygodnie splątanych koron tych drzew
zdradzają znajomość tradycji sztuki japoń-
skiej, tak modnej wśród europejskich ar-
tystów na przełomie wieków. Tu jednak
także pojawia się linia horyzontu - miej-
sca, gdzie morze spotyka się z niebem -
widoczna poza ażurowym splotem gałę-
zi sosen.

Inny charakter mają rysunki wykona-
ne na Helu w 1926 r. Ich „bohaterami” są
łódzie w bezpiecznym schronieniu zacisz-
nego portu. Ich wizerunki, nakreślone
kilkoma nerwowymi kreskami, okupują
niemal całą powierzchnię kompozycji,
niewiele miejsca pozostawiając dla led-
wo widocznej w tle architektury portu.

W 1909 roku malarz po raz pierw-
szy odwiedził Gdańsk. Z podróży przy-
wiózł serię rysunków architektury, sta-
rego portu nad Motławą, zabytkowych
kościółków i ratusza. Widoki spichlerzy
portowych z zacumowanymi u nabrze-
ży statkami zjednują odbiorcę urodą
i rysunkową perfekcją, choć tchnie
z nich smutek. Nabrzeża są opustosza-
łe, nikt nie krząta się na pokładach stat-
ków. Rysunki z Gdańska posłużyły ar-
tyście do wykonania cyklu autolitogra-
fii, które złożyły się na *Tekę gdańską*.
W 1910 grafiki z tej *Teki* eksponowa-
ne były w warszawskiej Zachęcie.

Fot. Ewa Melsiák



Pejzaż z Połęgi, 1908, własność: Muzeum Narodowe w Gdańsku.

Fot.: Pracownia Fotograficzna Muzeum Narodowego w Krakowie



Motyw z Krakowa - widok na Most Dębnicki, 1914, własność: Muzeum Narodowe w Krakowie.

Portret rybaka

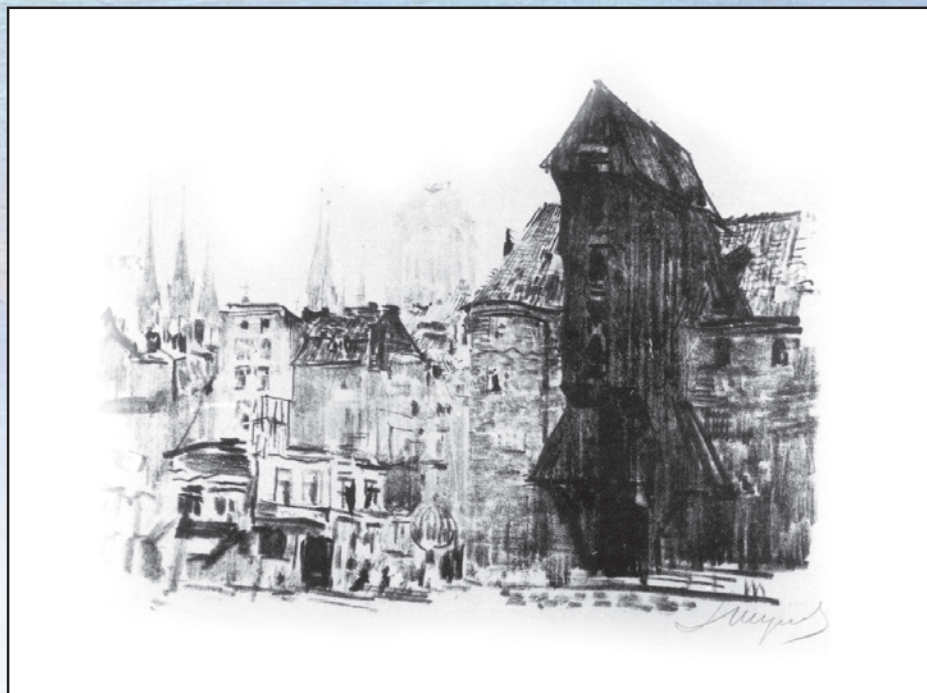
Wyczółkowski lubił obserwować ludzi przy pracy, a potem uwieczniać ich w swoich obrazach i rysunkach. Należą do nich sceny z życia huculskich rybaków, ujmujące prostotą i realizmem. Na kolejnych pracach widzimy ich niosących bądź zarzucających sieci, odpoczywających przy ognisku, przechodzących przez rzekę, zajętych swoimi sprawami i całkowicie obojętnych wobec faktu, że chociaż anonimowi, na trwałe znajdują swoje miejsce w historii polskiej sztuki.

W wielu takich pracach odnajdujemy inspirację japońskim drzeworytem, z jego dominującą rolą konturu o zmiennej grubości w określaniu kształtu postaci i przedmiotów. Ten związek stanie się czytelnym, gdy spojrzymy na litografię „Rybak przy naprawie sieci” - cała sylwetka pracującego starszego człowieka, z wyjątkiem rąk i twarzy, opisana jest przez miękko poprowadzoną linię.

Królowa polskich rzek

Emocjonalny związek artysty z Bałtykiem i Wisłą znalazł swój symboliczny wyraz w dwóch namalowanych przezeń autoportretach: na tle morza oraz dwustronnym „Autoportrecie na tle Wisły”. Wisłę jako bohaterkę swych obrazów artysta przywoływał nie raz. „Motyw z Krakowa - widok na most Dębnicki” to rozległa panorama, jaka ukazuje się oczom widza z lotu ptaka, obejmuje most na rzece, zakole rzeki i zabudowę przedmieścia po prawej. Oszczędny i subtelny koloryt, poparty mistrzowską gradacją barwy na poszczególnych planach przedstawienia sprzyja raczej uchwyceniu ulotnego wrażenia niż drobiazgowej analizie. Ale właśnie to wrażenie jest bardziej realistyczne od najdoskonalszej technicznie fotografii...

W twórczości Leona Wyczółkowskiego nie mogło zabraknąć przedstawień patriotyczno-symbolicznych. Tu również głównym bohaterem jest Wisła. Na wystawie w Gdańsku zaprezentowane zostaną takie prace, jak „Wisła - pejzaż i powiewający sztandar” ukazująca rozległą nizinę, przeciętą jak błyskawicą zygzakowato biegnącym korytem rzeki z powiewającym sztandarem na pierwszym planie. Nad całością góruje świetlista tęcza, symbol optymizmu towarzyszący podniosłym i ważnym wydarzeniom. Rysunek ten powstał w 1920 r., niespełna dwa lata po odzyskaniu przez Polskę niepodległości



Stary Żuraw, 1909, własność: Centralne Muzeum Morskie w Gdańsku.



Rybak przy naprawie sieci, 1912, własność: Muzeum Narodowe w Krakowie.

ści i jest żywiołową manifestacją radości, doskonale wpisującą się w ówczesne nastroje Polaków. Poza wszystkim, jak zwykle u Wyczółkowskiego, jest to interesujące studium pejzażowe.

**Liliana Giełdon,
Monika Jankiewicz-Brzostowska
Cdn...**

Leon Wyczółkowski
- nad Prutem, Wisłą i nad Bałtykiem,
IV wystawa z cyklu
Polscy artyści o morzu
Centralne Muzeum
Morskie w Gdańsku,
26 maja – 31 sierpnia 2006.

Freedom of the Seas – nowa era wycieczkowców

Morze to



Freedom of the Seas z wizytą w Hamburgu.

wolność

W biznesie żeglugowym zabłyśta nowa gwiazda. Luksusowy statek pasażerski *Freedom of the Seas* jest największy na świecie. Jest naj... także pod wieloma innymi względami. Przynajmniej na razie.



Miłośnicy rekreacji na morzu się cieszą i szykują na kolejne ekscytujące eskapady. Niektórzy specjaliści od bezpieczeństwa i techniki okrętowej przestrzegają przed problemami, z jakimi trzeba będzie się zmierzyć przy ewakuacji coraz większych statków w razie zagrożenia atakiem terrorystycznym, czy zwykłym niepowodzeniem technicznym. Prawa ekonomii są jednak nieubłagane i chęć osiągnięcia efektu skali na lukratywnym rynku od lat pcha armatorów statków pasażerskich do wyścigu mierzonego parametrami technicznymi i mnogością atrakcji oraz niespodzianek na pokładach, zdolnych przyciągnąć wciąż więcej i więcej pasażerów.

Kolejnym owocem tego wyścigu jest, zbudowany kosztem ok. 750 mln euro, *Freedom of the Seas*. Już słynny - dzięki doniesieniom mediów z ostatnich dni, ale również za sprawą trwającej od roku kampanii promocyjnej i medialnej. Nie tylko największy, ale i - jak przekonuje sam armator - także najbardziej nowatorski statek wycieczkowy świata, zasilili flotę drugiej co do wielkości (i udziałów w rynku) firmy zajmującej się cruisingiem - Royal Caribbean International.

Statek został oficjalnie zdany przez stocznię dopiero 24 kwietnia, i to nie w Finlandii, gdzie go zbudowano, lecz w... Hamburgu. Zanotowano nawet dokładną godzinę - 10.43. Jednostka znalazła się w Niemczech 17 kwietnia z konieczności. Była dokowana w stoczni Blohm + Voss, po czym odbyła ostateczne próby morskie. W stoczni wymieniono łożysko w jej systemie napędowym.

Widowisko na wodzie

Statek wzbudzał w Hamburgu ogromne zainteresowanie. Już podczas jego wejścia do portu, na bulwary i pomosty wyległo kilka tysięcy widzów. Organizowano specjalne wycieczki statkami białej floty, dające możliwość zbliżenia się do płynącego kolosa i obejrzenia go z wody.

Po przekazaniu armatorowi, 25 kwietnia statek udał się w rejs do Oslo. Po wizytach w norweskim fiordzie (zakończonych 27 kwietnia) i Southampton (gdzie z okazji postoju giganta, między 29 kwietnia a 3 maja, zorganizowano wielki pokaz sztucznych ogni), statek miał się zaprezentować i zadebiutować na rynku amerykańskim przy okazji dziewiczego zawinięcia do Nowego Jorku, przewidzianego na 10-11 maja. Pierwszy rozkładowy, komercyjny rejs statek rozpocznie zgodnie z planem - 4 czerwca, mimo „przygody” z łożyskiem i koniecznej dodatkowej wizyty w stoczni remontowej.

Matka czterystu i jednego dziecka...

Wbrew zwyczajom dominującym w amerykańskim biznesie cruise, tym razem statku nie będzie chrzcila żona dyrektora firmy związanej ze statkiem, celebrytka - np. gwiazda showbusiness'u, czy dygnitarz państwowy. Matkę chrzestną wybrano w plebiscycie widzów „Today” - najpopularniejszego w Stanach Zjednoczonych „śniadaniowego” programu na żywo, nadawanego przez stację telewizyjną ABC. Została nią opiekunka i przybrana matka (w rodzinnym domu dziecka) czterech setek dzieci (na przestrzeni ostatnich 27 lat), a także adwokat adopcyjny - Katherine Louise Calder. 12 maja podczas trzygodzinnego programu, zawierającego m.in. transmisję z ceremonii chrztu dokonanego przez panią Calder, miliony widzów zobaczyły także weterana muzyki pop, piosenkarkę i kompozytora, Barry'ego Manilow'a. Jego występ oczywiście transmitowano z pokładu wycieczkowca.

Czego dusza (i ciało) zapagnie...

Bar McDonald's na wodzie? Lodowa rewia z mistrzynią olimpijską Katheriną Witt w roli głównej na pełnowymiarowym lodowisku na pokładzie statku? Ruchome pole golfowe na środku oceanu? Show z Broadway'u lub kasyno z Las Vegas? Telewizja z programami „on-demand” w kabinie pasażera, czy zasięg zwykłego telefonu komórkowego na środku Atlantyki?... Na wielkich, najnowocześniejszych wycieczkowcach to już niemal dzień powszedni. To wszystko, choć może w mniejszej skali, na zbudowanych wcześniej największych wycieczkowcach już było. Pasażerowie oczekują nowych wrażeń i atrakcji. Amerykańska linia żegluga Royal Caribbean wielokrotnie okazywała się pionierem w branży, dodając do szerokiej gamy atrakcji na pokładach swoich statków ścianki do wspinaczki skałkowej, lodowiska, czy bulwary rozrywki „Royal Promenade”.

Również w przypadku *Freedom of the Seas* wprowadza pasażerów na nowe obszary wolności wyboru atrakcji i sposobów spędzania wolnego czasu. Czasu luksusu, za który nie ma się płacić, jednak wciąż mniej, niż w podobnie wysokiego standardu lądowych kurortach typu spa i pięciogwiazdkowych hotelach. Te jednak nie oferują wielkiego nagromadzenia różnorodnych atrakcji, jak to, z jakim mamy do czynienia na statkach.

Gigantomania

Rekordzista wśród statków pasażerskich, ustawiony pionowo, przewyższyłby słynny budynek Chrysler'a w Nowym Jorku (319 m wysokości) i wieżę Eiffel'a (300 m). Jest jednak nieco krótszy niż dotychczasowa rekordzistka, którą pobili w konkurencji tonażu pojemnościowego

Zawieszona za burtą statku jacuzzi





Fot. Jami Saarisalo/Aler Finnyards

Promenada Królewska. Tu można się „rozerwać” np. robiąc zakupy w markowych sklepach.

- *Queen Mary 2*... (niewiele - zaledwie o 7000 jednostek). Lubiących porównania zainteresuje, że *Freedom*... jest cztery razy większy od *Titanica*.

Statek długi na 339 m (odpowiada to ustawionym - jeden za drugim - 37 autobusom), szeroki na 38,6 m, zanurza się zaledwie na głębokość 8,8 m, co daje dużą elastyczność w korzystaniu z szerokiej gamy portów. W Stanach Zjednoczonych obrazowym jest porównanie wysokości, na jakiej znajduje się szczyt komina gigantycznego statku. Wznosi się on ponad 56 m nad poziomem wody, niemal dwukrotnie przewyższając Statuę Wolności.

W mediach i materiałach promocyjnych najczęściej podaje się, że statek mieści 3600 pasażerów. Prawdopodobnie po to, żeby jeszcze większą ich liczbą nie odstraszać potencjalnych klientów, którzy nie przepadają za tłumami. *Freedom of the Seas* zabiera do 3634 osób przy tzw. double occupancy, czyli gdy zajęte są dwa łóżka w kabinach i apartamentach mieszczących dwóch lub więcej pasażerów. Są i większe kabiny. Przy obłożeniu wszystkich łóżek w 1800 kabinach i apartamentach, statek pomieści na swych 15 po-

kładach aż 4370 pasażerów (według niektórych źródeł 4328). Do tego dochodzi 1360 członków załogi.

Mimo ogromnych rozmiarów i „masowego charakteru” tego pływającego kurortu wypoczynkowego, udało się zachować na nim wysoki standard. Odzwierciedla to nadana mu 4,5-gwiazdkowa klasa.

Ogrom statku nie przeszkodził projektantom w dbałości o szczegóły. W każdej kabinie znajdują się pełnowymiarowe telewizory z płaskimi ekranami. Dzięki nim zapewniono pasażerom wrażenie większej przestronności kabin, mimo pozostawienia ich typowego metrażu.

Fabryka na wodzie

Zamiast tradycyjnych śrub i sterów, statek ma trzy pędniki kierunkowe stosowane na dużych wycieczkowcach od kilkunastu lat, znacznie poprawiające manewrowość. Przenosząc ogromną moc, nadają one statkowi prędkość do 21,6 węzłów, czyli ok. 40 km/h. Okazuje się, że dzięki takim sterom-śrubom na rufie i potężnym sterom strumieniowym na dziobie jednostki tej wielkości potrafią obcy się w portach bez pomocy holowników,

A to ciekawe

Przy budowie wycieczkowca *Freedom of the Seas* zużyto/wykonano:

- 350 000 części stalowych (tylko na kadłub)
- 340 000 m² blach
- 520 km profili stalowych (kształtowników)
- ściegi spawalnicze o łącznej długości 1630 km
- 420 000 litrów farb
- 3500 km kabli
- 160 km rur
- 5800 m² szkła okiennego

Na morzu urządzenia będące na wyposażeniu statku są w stanie uzdatnić/wytworzyć w ciągu doby:

- 1,8 mln litrów wody pitnej
- 35 ton lodu w kostkach lub płatkach

Fot.: Jouni Saaristo/Alter Filmyarvus



Typowa dwuosobowa kabina wewnętrzna

Freedom of the Seas
w norweskim Oslofjordzie.



nawet przy skomplikowanych manewrach „parkowania” przy nabrzeżach w „krętych” i ciasnych basenach portowych.

Na potrzeby elektrycznego napędu głównego, wszystkich systemów okrętowych i dziesiątków tysięcy odbiorników w części hotelowej statku pracuje elektrownia okrętowa, składająca się z sześciu zespołów prądotwórczych o łącznej mocy 75,6 MW. Na lądzie elektrownia o takiej mocy wystarczyłaby dla zaopatrzenia w energię prawie 25-30 tys. gospodarstw domowych.

Fot.: Jouni Saaristo/Alter Filmyarvus



Sterówka

Fot.: Jouni Saaristo/Alter Filmyarvus



Pomieszczenie z urządzeniami utylizacji śmieci

Światowe premiery (przynajmniej na morzu)

Na statku klasy „Freedom” pojawiają się po raz pierwszy na morzach takie cuda techniki i architektury okrętowej, jak pokładowy park wodny z falami dla surferów czy wystające na trzy metry poza burtę statku i oferujące zapierające dech w piersiach widoki baseny jacuzzi, zawieszane 34 m nad poziomem morza. Kolejne, niespotykane dotąd na statkach pasażerskich niespodzianki, to „Fight Club” - pełnowymiarowy ring bokserki Everlast, czy na-

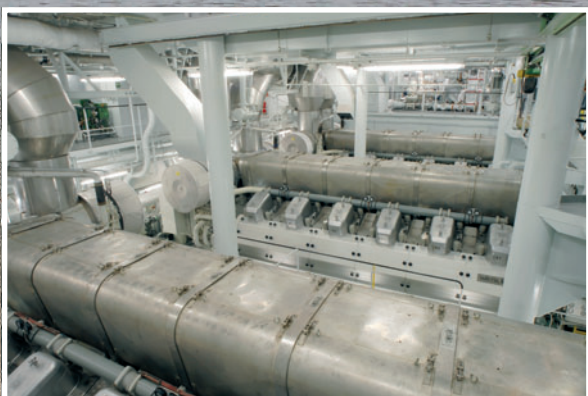


Fot.: Jouni Saaris/Aker Finnyards

Luksusowy apartament Royal Suite



Fot.: Aker Finnyards



Fot.: Jouni Saaris/Aker Finnyards

Silniki spalinowe elektrowni okrętowej



Fot.: Jouni Saaris/Aker Finnyards

Jedno z głównych pomieszczeń kuchni

prawdę duży apartament - dla 14-osobowej rodziny.

W centralnym obszarze statku zaplanowano deptak Royal Promenade. Długa na 135 m uliczka to ciąg kawiarni, barów i markowych sklepów. Służy też noc-

nym parodom startującym ze specjalnego mostka, pośród muzycznych fanfar, feerii teatralnych świateł i dyskotekowych laserów. Nad ciągiem sklepów i lokali, jak to na ulicy, wznoszą się trzy piętra „kamienicy” z oknami wychodzącymi na uli-

cę właśnie. Tak więc część kabin wewnętrznych także posiada okna... To ciekawe rozwiązanie z zakresu architektury okrętu zastosowano po raz pierwszy w roku 1990 na wielkim promie wycieczkowym *Silja Serenade*, zbudowanym przez stocznnię fińską należąca obecnie do Akera.

Przy „Królewskiej Promenadzie” znajdziemy m.in. księgarnię i czytelnię Book Nook, z dostępnymi kilkoma tysiącami woluminów. Można wstąpić do włoskiej pizzerii. Jest tu też Clean Shave - męski salon fryzjerski w stylu retro. Przy „promenadzie” przez całą dobę jest czynna kawiarnia Cafe Promenade.

Poza Royal Promenade również czekają liczne atrakcje, by wspomnieć choćby teatr z przedstawieniami Broadway'owskimi, rewie na lodzie, kasyna, czy karaoke. Zwykle przybytki tego typu to za mało. Na *Freedom of the Seas* każdy amator śpiewania nie tylko będzie mógł wystąpić przed przyjaciółmi, ale również nagrać własne muzyczne video dzięki kamerom, profesjonalnemu oświetleniu studyjnemu i blue box'owi. Cały ten sprzęt zainstalowano w klubie karaoke „On Air”.

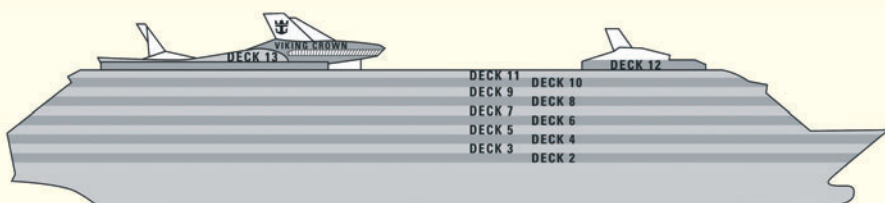
Preferujący profesjonalne występy mają do wyboru cieszący oko wystrojem w stylu *art deco* wielopoziomowy teatr Arcadia (na 1350 miejsc). W pierwszym sezonie wystawiane są w nim „Marquee” - wiązanka występów, magiczny musical „Now You See It!” i „Once Upon a Time”, dzieło narracyjne łączące wątki z baśni braci Grimm.

Surfing 35 m nad... falami

Wycieczkowce stają się tak wielkie, że przypominają bardziej pływające miasta i kurorty spa, niż statki. Jak wynika z badań marketingowych, to nie „morska przygoda” czy morski charakter wycieczki, a raczej możliwość zwiedzania podczas wycieczek organizowanych w portach i typowo lądowe (ewentualnie plażowe) atrakcje skupione na pokładzie statku przyciągają pasażerów. Krytycy (lub, jak kto woli - malkontenci) narzekają na zatracenie przez wycieczki ich naturalnego, morskiego charakteru. I na to znalazła się rada. Skoro opływający w luksusy pasażer jest „odizolowany” od morza, trzeba morskie atrakcje (np. sporty wodne) sprowadzić na pokład. I tak zrodził się pomysł zainstalowania na górnym, słonecznym pokładzie statku basenu z falą, na której można uczyć się surfingu. Podczas postoju w Southampton tzw.

Freedom of the Seas - Charakterystyka podstawowa

Nr IMO	9304033
Sygnal wywoławczy	C6UZ7
Bandera	Bahama
Stocznia	Aker Finnyards, Turku, Finlandia
Stoczniowy nr budowy	1352
Koszt (wartość kontraktowa)	ok. 947 mln USD / 750 mln euro
Armator ostateczny	Anders Wilhelmsen, Norwegia
Armator zarządzający, operator	Royal Caribbean Cruises, USA
Złożenie zamówienia (kontrakt)	wrzesień 2003
Położenie stępki	09.11.2004 (08.11 według innych źródeł)
Wodowanie	22.08.2005 (19.08 według innych źródeł)
Wyjście ze stoczni w Turku	13.04.2006
Oficjalne przekazanie do eksploatacji	24.04.2006
Chrzest (według planów)	12.05.2006
Długość całkowita	338,77 m
Długość między pionami	303,21 m
Zanurzenie	8,80 m
Wysokość boczna kadłuba	11,72 m
Szerokość na wręgach	38,59 m
Wysokość od stępki do szczytu najwyższego masztu	63,7 m
Liczba pokładów	18 (w tym 15 dostępnych dla pasażerów)
Nośność	10 600 t
Wyporność (nasze oszacowanie)	ok. 65 do 72 tys. ton
Tonaż pojemnościowy brutto (GT)	158 000
Tonaż skompensowany brutto (CGT)	197 500
Liczba miejsc pasażerskich (maks.)	4370
Liczba kabin i apartamentów	1800
Załoga	1360 / 1365 (według różnych źródeł)
Rodzaj napędu	spalinowo-elektryczny
Silniki główne elektrowni okrętowej	wysokoprężne, 4-suwowe, 12-cylindrowe, w układzie „V” 6 × Wartsila 12V46C (514 obr./min.)
Łączna moc silników głównych	6 × 17 136 KM (6 × 12 604 kW) = 102 816 KM (75 624 kW)
Liczba / rodzaj pędników	3 / azymutalne (Azipod)
Silniki napędu głównego	zintegrowane z pędnikami
Moc napędu głównego	3 × 19 033 KM (14 MW)
Stery strumieniowe	dziobowe (3 szt.)
Prędkość	21,6 w. (ok. 40 km/h)
Klasyfikacja	Det Norske Veritas
Jednostki siostrzane (zamówione - w budowie)	- Aker Finnyards nr 1354 (planowane przekazanie w 2008 r.) - Liberty of the Seas (planowane przekazanie w 2007 r.)



FlowRider wypróbowywała Emma Skinner, światowej sławy mistrzyni surfingu.

Morze atrakcji

Jakby tego było mało, do dyspozycji gości przewidziano kilkanaście restauracji (w tym trypoziomowa) i barów, winiarnię, lodowisko, dyskoteki, galerię sztuki i galerię fotograficzną, kafejki internetowe, klub fitness, salon spa, tarasy słoneczne z basenami, ścieżki do joggingu (i samoobsługowe kioski informacyjne, służące za trenerów, obliczających i proponujących indywidualne programy treningów), ścianę wspinaczkową (największą z zainstalowanych dotąd na statkach), Adventure Ocean - klub animacji i zajęć dla dzieci, boiska sportowe, symulator do gry w golfa, czy wreszcie bardzo bogato wyposażone centrum konferencyjne (sala multimedialna – z najnowszym sprzętem konferencyjnym; centrum biznesowe – do dyspozycji fax, ksero, drukarka, dostęp do Internetu, sala wykładowa, do dyspozycji projektor, ekran, sprzęt nagłośnieniowy itd.).

W H2O Zone, strefie basenów i kolorowych fontann - rzeźb, odbywać się będą nocne pokazy z zsynchronizowaną muzyką i światłami.

Większy brat Voyagera

Według obserwatorów rynku cruisin-gowego, *Freedom of the Seas*, nie licząc nagłośnionych innowacji, jest powiększoną wersją popularnej, wcześniejszej klasy „Voyager”. Pierwszy statek z tamtej serii, niegdyś największy w świecie, także wprowadzał na morza głośne innowacje, jak pełnowymiarowe lodowisko, pierwszą ściankę do wspinaczki skalkowej, czy pierwszą na statku wycieczkowym wewnętrzną promenadę.

Choć podobny w stylu i charakterze wystroju, *Freedom* pod wieloma względami różni się od „Voyagerów”. Dla przykładu, ma obszerniejsze i głębsze balkony w standardowych kabinach.

Elegancka trójpoziomowa restauracja (każdy poziom ma swoją nazwę - Leonardo, Issac i Galileo) jest nieco większa, ale bardzo podobna pod względem wystroju do jadalni na statkach klasy „Voyager”. Pasażerowie spożywają obiad na dwie zmiany, są na stałe przypisani do określonych stolików.

Znakiem firmowym statków Royal Caribbean był od zawsze Viking Crown Lounge – salon widokowy, jako bryła ar-



Fot. Jouni Saari/Aker Finnyards



FlowRider. Tu można posurfować na pokładzie słonecznym.

Fot. Royal Caribbean International

chitektoniczna zintegrowany na ogół z kominem. Także na *Freedom* pomieszczenie to, zawieszane ok. 40 m nad poziomem morza, oferuje prawie dookólną (niemal 360°) widoczność. Inną charakterystyczną atrakcją znaną z wcześniejszych statków Royal Caribbean jest dwupoziomowa dyskoteka Crypt.

Royal Caribbean International eksploatuje 19 statków i oczekuje na trzy już zamówione.

Za duży na Bałtyk

Portem bazowym *Freedom of the Seas* będzie Miami, skąd statek będzie wypływał w siedmiodniowe rejsy po Zachodnich Karaibach, zawijając do Cozumel w Meksyku, George Town na Grand Cayman, Montego Bay na Jamajce i wreszcie do Labadee - prywatnej posiadłości armatora na Hiszpanioli.

Drugi statek klasy „Freedom”, który także zatrudniony ma być na Karaibach, otrzyma nazwę *Liberty of the Seas*, a pojawi się na rynku wycieczek morskich w maju przyszłego roku.

Mimo, że do portu w Gdyni zawijają największe wycieczkowce, jakie można dziś spotkać na bałtyckich szlakach turystycznych, olbrzymów na miarę *Freedom* czy *Genesis* spodziewać się u nas raczej nie można. Na ich komercyjne wizyty nie mogą jednak liczyć również inne porty Bałtyku. Statki tej wielkości pojawiają się na tych wodach jedynie przy okazji prób morskich i po zdaniu przez stocznię - podczas przejścia z Bałtyku na Morze Północne i dalej, w kierunku ich docelowej rejonu eksploatacji. A są nim naj-

częściej, w przypadku statków pasażerskich rekordowej wielkości, Karaiby - wciąż jeszcze mające największy udział w światowym rynku żeglugi wycieczkowej. Rynek amerykański, już w miarę nasycony, daje się teraz wyprzedzać pod względem dynamiki wzrostu Azji i Europy. Na starym kontynencie z kolei najszybciej rośnie rynek morskich wycieczek na Bałtyk.

Bałtyckie wycieczki nie zaczynają się najczęściej i nie kończą w porcie bałtyckim. Porty nad Morzem Bałtyckim to głównie tzw. destinations (porty docelowe). Do portów wymiany pasażerów na dużych wycieczkowcach zatrudnianych na Bałtyku (turnaround ports, gateways) należą, owszem - także Kopenhaga czy Sztokholm, ale przede wszystkim jednak Southampton (dla największego w świecie rynku pochodzenia pasażerów poza amerykańskim) inne porty brytyjskie (np. Harwich) oraz m.in. Hamburg i Amsterdam.

Jednak to kraj bałtycki - Finlandia - należy do ścisłej czołówki rynkowej i technicznej w budowie wycieczkowców.

Budowa statków pasażerskich to wielki, intratny biznes. Portfel zamówień Aker Yards, zawierający obecnie 18 statków, wśród których co do wartości kontraktowej przeważają statki pasażerskie, wart jest ok. 4,3 miliarda euro.

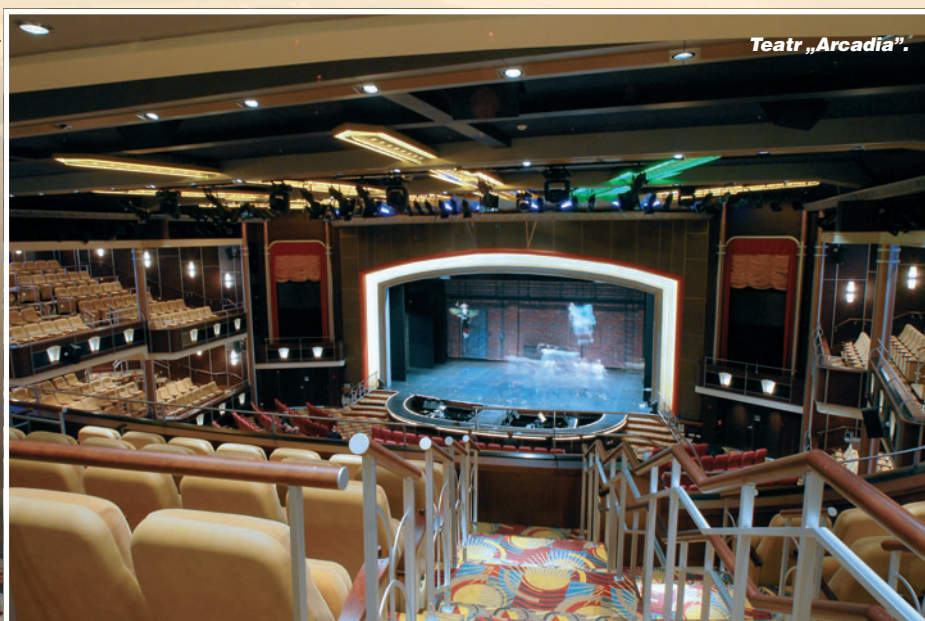
Piotr B. Stareńczak

O bałtyckim i światowym rynku wycieczkowców w następnym numerze „Naszego MORZA”.

14 tysięcy słoni...

Obliczono, że *Freedom of the Seas*, jeden z cudów współczesnej techniki, wycieczkowiec o 158 000 jednostek tonażu pojemnościowego brutto, waży więcej niż 80 tys. samochodów osobowych lub 32 tys. dorosłych słoni. To jednak reklamarskie przekłamanie, które pojawiło się nawet w oficjalnych materiałach prasowych Royal Caribbean. Błąd wynika najprawdopodobniej stąd, że specjaliści od marketingu i PR pomylili wspomnianą pojemność statku (określaną w jednostkach niemianowanych, ale związaną w jakiś sposób z kubaturą statku, a nie z jego ciężarem), zaokrągloną do 160 tys., z wypornością, (do której porównywano np. dwutonowe samochody). Stocznie czasami niechętnie podają do publicznej wiadomości wyporność statku, odzwierciedlającą jego wagę, gdyż - w pewnym sensie - jest to jedna z tajemnic projektowych. Wyporność największego statku świata można oszacować na ok. 70 do 75 tys. ton. To i tak dużo. Oznacza to, że waży on tyle, co, powiedzmy, 35 000 samochodów osobowych lub ok. 14 000 słoni...

Wspomniane przekłamanie nie było jedynym, jakie pojawiły się w związku z *Freedom*... W polskich mediach, w ślad za depeszą PAP, pojawiła się informacja, według której bez bardzo ryzykownej operacji rozpedzenia statku tak, by osiadł głębiej w wodzie, nie udałooby się wyprowadzić go z Bałtyku (pod mostem Oresund). Zjawisko zwiększenia zanurzenia statków wraz ze wzrostem ich prędkości jest znane okrętowcom i specjalistom od hydrodynamiki, jednak oczywiście nie uzależnianoby bezpieczeństwa ludzi i statku wartego 3/4 miliarda euro (i ogromnej wartości mostu) od „rosyjskiej ruletki”, jaką mógł się okazać wspomniany manewr. Wyjaśnimy to szerzej w oddzielnym materiale w następnym wydaniu „Naszego MORZA”.



Od dwóch lat Frontline, operator tankowców, jest częścią wielkiego syndykatu Tankers International LLC. Na zdjęciu zbiornikowiec Front Melody.

Armatorzy, łączcie się

Norwegia znalazła swoją szansę

Pod względem liczby ludności Norwegia zajmuje tysięczne miejsce w świecie. Udział w międzynarodowej wymianie handlowej sytuuje ją na pozycji setnej. Jednocześnie Norwegowie kontrolują dziesiątą część światowej floty handlowej i zarabiają na tym niemałe pieniądze.

Norwegia to kraj pięknych, skalistych fiordów, wielowiekowych tradycji morskich i bogatych złóż podmorskich ropy naftowej i gazu. Drugim po przemyśle naftowym sektorem eksportowym Norwegii jest nowoczesna flota handlowa - trzecia w świecie spośród wszystkich bander narodowych. Szacuje się, że w tym roku dochody z żeglugi wyniosą około

95 miliardów koron norweskich i będą stanowiły 13 procent wpływów z handlu zagranicznego kraju. Tonaż pływający pod banderą norweską i kontrolowany przez Norwegów to 1730 statków o łącznej wartości 22,4 mld USD. W skład norweskiej floty handlowej pływającej pod narodową banderą wchodzi 760 statków o łącznej pojemności prawie 21,8 mln GT. To oznacza, że ponad połowa statków będących własnością Norwegów pływa pod innymi, zwykle tanimi banderami. I o ile w przypadku jednostek znajdujących się pod banderą norweską nie można mieć zastrzeżeń do niezawodności statków i ich wyposażenia oraz wie-

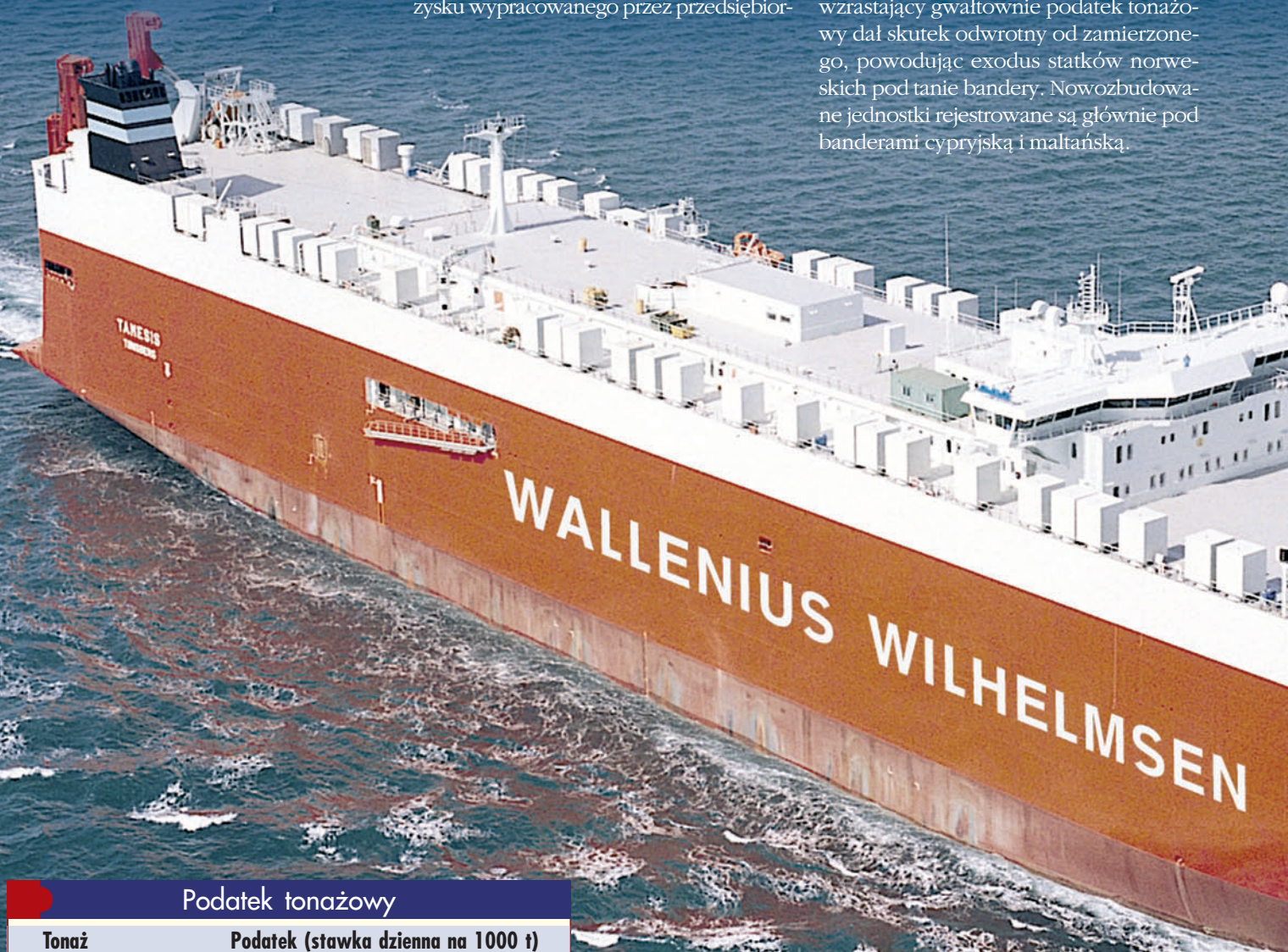
dzy i doświadczenia marynarzy, to wiele do życzenia pozostawiają warunki panujące na jednostkach należących do armatorów norweskich, a pływających pod tanimi banderami. Tu za niskie opodatkowanie i inne udogodnienia płaci się obniżeniem poziomu bezpieczeństwa na morzu.

Podatkowe za i przeciw

Norwegia była jednym z pierwszych krajów morskich, które wprowadziły podatek tonażowy dla swej żeglugi (w 1996 roku). To uproszczona metoda opodatkowania armatorów w formie opłat wyliczanych na podstawie tonażu statków zarejestrowanych pod banderą narodową, a nie zysku wypracowanego przez przedsiębior-

stwa żeglugowe. Zdaniem Brytyjczyków, wprowadzenie takiego rozwiązania w ich kraju zatrzyma rodzime statki w kraju i zahamuje ich ucieczkę pod tanie bandery. W Norwegii jednak ta, wydawałoby się, korzystna zmiana, jest krytykowana przez armatorów. I trudno się dziwić, skoro w ciągu ostatnich pięciu lat wysokość podatku tonażowego wzrosła w Norwegii pięciokrotnie. W efekcie norwescy armatorzy płacą znacznie wyższe podatki niż ich koledzy w Unii Europejskiej. Ostatnio jednak rząd norweski, pod presją środowisk żeglugowych, zdecydował o satysfakcjonującym armatorów obniżeniu podatku tonażowego (stawki w tabelce).

Kristian Baervahr, szef Norweskiego Stowarzyszenia Armatorów twierdzi, że wzrastający gwałtownie podatek tonażowy dał skutek odwrotny od zamierzonego, powodując exodus statków norweskich pod tanie bandery. Nowozbudowane jednostki rejestrowane są głównie pod banderami cypryjską i maltańską.



Podatek tonażowy

Tonaż	Podatek (stawka dzienna na 1000 t)
Pierwszy tysiąc	0 NOK
1000 - 10 000	18 NOK
10 000 - 25 000	12 NOK
25 000 i więcej	6 NOK

Tamesis to ro-ro samochodowiec zbudowany w 2000 roku, o nośności 39 400 dwt, który może przewieźć jednorazowo 5310 aut. To jeden ze statków potężnej floty Wallenius Wilhelmsen, największego na świecie przewoźnika pojazdów i ładunków ro-ro, który powstał po połączeniu firm: norweskiej Wilhelmsen Lines i szwedzkiej Wallenius Lines.

Źródło: 2005 KPMG Law Advokatfirma DA, the Norwegian member firm of KPMG International

Kto z kim

Armatorzy norwescy mają się dobrze (działa tu 12 dużych firm), ich kondycja biznesowa jest znakomita. Zamówili 120 nowych statków i sześć platform wydobywczych o łącznej wartości 53,2 mld Nkr. Analitycy przewidują jednak fuzje i alianse.

Łączą się firmy norweskie, dochodzi też do dużych konsolidacji ponad granicami państwowymi. W wyniku najbardziej spektakularnego połączenia renomowanych armatorów skandynawskich - norweskiego Wilhelmsen Lines i szwedzkiego Wallenius Lines - powstał największy na świecie przewoźnik pojazdów i ładunków ro-ro, dysponujący globalną siecią dystrybucyjną i wszechstronnym zapleczem logistycznym. Fuzję tę niejako wymusiły szybko postępujące procesy globalizacyjne w światowym przemyśle samochodowym - choćby powstanie potężnej firmy motoryzacyjnej Daimler Chrysler. Na usługach takich potentatów muszą stać wielcy przewoźnicy, zapewniający transport „door to door”. Wilhelmsen -Wallenius dysponuje flotą ponad 70 specjalistycznych statków. Przedstawiciele armatora przekonują, że w nie-

dalekiej przyszłości firma stanie się totalnym dostawcą morskich usług transportowych. Będzie to możliwe dzięki wspomnianemu już zapleczu logistycznemu i profesjonalnej kadry pracowniczej.

Inne znamienne przejście ponad granicami to połączenie norweskiego armatora Bona Shipholding i kanadyjskiego Teekay Shipping, dysponującego dużą flotą tankowców. Obie firmy są bardzo dobrze ulokowane na rynku transportu paliw płynnych. Norweska Bona ma ugruntowaną pozycję na szlakach atlantyckich, Teekay dominuje na Oceanie Spokojnym. Ich komplementarność jest oczywista.

Kupić, żeby sprzedać

Konsolidację norweskiego świata żeglugowego wstrzymuje w dużym stopniu erozja kapitałowa. Skoro okazało się, że łatwo sprzedać na pniu pachnący jeszcze farbą statek, wielu armatorów koncentruje się na spekulacyjnych zakupach nowego tonażu. Korzystają z sytuacji, w której ceny nowobudowanych statków spadają o 3-5 procent rocznie, w zależności od typu. Analitycy uważają, że takie transakcje mogą doprowadzić do nadwyżki norweskiego tonażu handlowego nad realnym popytem na usługi transportowe.

Mimo tych tendencji, w ubiegłym roku doszło do dziewięciu fuzji i alian-

sów między mniejszymi firmami armatorskimi. Komentatorzy uważają, że jest to tendencja rozwojowa.

Dwa lata temu Frontline, operator tankowców eksploatujący zarówno jednostki typu VLCC (Very Large Crude Carrier, z ang. bardzo duże zbiornikowce - o nośności powyżej 200 tys. dwt) jak i suezmax (o nośności 120 tys. -160 tys. dwt, mogące przejechać przez Kanał Sueski), został włączony do globalnego megaoperatora Tankers International LLC (TI). Frontline wykupił papiery dłużne armatora tankowców Golden Ocean, znajdującego się w poważnych tarapatkach finansowych. Dwanaście należących do tej firmy tankowców zostanie wycarterowanych przez wielkie firmy naftowe.

Znak czasu

Norweski analityk rynkowy Bjorn Knutsen uważa, że tworzenia wielkich syndykatów i karteli żeglugowych typu pool na przyjacielskich zasadach jest trendem charakterystycznym dla pierwszej dekady XXI wieku. Jego zdaniem, z czasem TI stanie się dla świata żeglugowego tym, czym dla branży nie tylko spożywczej jest Coca Cola.

Konsolidacja w sektorze morskiego transportu paliw płynnych już teraz pozwala na osiąganie większych zysków, biorąc pod uwagę fakt, że jedna trzecia armatorów kontroluje 80 procent tonażu zbiornikowców w segmencie transportu paliw płynnych wielkimi tankowcami VLCC. Nawet znikoma liczba transakcji może w takiej sytuacji naruszyć delikatną równowagę. Można się spodziewać, że gdy ta tendencja się umocni, firmy armatorskie będą tworzyć coraz większe i mniej liczne ugrupowania żeglugowe, pracujące na rzecz coraz mniejszej liczby dużych dysponentów ładunków.

Globalizacja rozprzestrzenia się w szybkim tempie także w gospodarce morskiej. Taka nowa konfiguracja załadowców i przewoźników wpłynie na obniżanie kosztów i zwiększanie przepływu ładunków. Wszystko wskazuje na to, że zaawansowane w sektorze transportu paliw procesy globalizacyjne przeniosą się także na rynek suchych ładunków masowych. Tworzenie struktur o charakterze oligopolu z udziałem armatorów norweskich z pewnością spowoduje, że poziom wykorzystania zdolności przewozowej tonażu handlowego znacznie wzrośnie.

Grażyna Milewska

Białe plamy Marynarki

*Lista tajnych
współpracowników
Informacji Marynarki
Wojennej – bez nazwisk...*

Z dr. Piotrem Semkowem z gdańskiego oddziału IPN rozmawia Tomasz Falba

- Przez cały okres PRL przed nazwami polskich okrętów wojennych dodawano skrót „ORP” oznaczający „Okręt Rzeczypospolitej Polskiej”. Niektórzy twierdzą, że to dowód na to, iż Marynarka Wojenna, w przeciwieństwie do innych rodzajów Wojska Polskiego, w czasie komunizmu nie zhańbiła się, że przechowała tradycje II RP. Jak było naprawdę?

- Jeżeli chodzi o skrót to przyznam, że też się nad tym zastanawiałem. Nie potrafię sobie tego jednak wytłumaczyć.

W każdym bądź razie nie jest to żaden dowód na wyjątkowość MW. Zbadalem okres obejmujący lata 1945-1957 czyli czas, w którym działała Informacja MW (wojskowy odpowiednik Urzędu Bezpieczeństwa dla MW, organ kontrwywiadu wojskowego - przyp. red.) i mogę powiedzieć z całą stanowczością, że nie ma żadnego powodu, aby traktować MW inaczej niż inne rodzaje sił zbrojnych w czasach PRL. Można w niej znaleźć przypadki wielkiej podłości, ale także dowody oporu przeciw komunizmowi. To praw-

da, że w latach 1945-1948 we flocie wojennej służyli także oficerowie wywodzący się z przedwojnia, ale potem zostali z niej usunięci. Dla tych, którzy przyszli po nich, nie byli oni wzorami.

- Czy zgadza się Pan z opinią, że kadre MW stanowili sowieccy oficerowie w polskich mundurach?

- Do pewnego stopnia. Wielu Rosjan służyło w polskiej MW, bo brakowało kadr. Ale po 1956 roku, na fali tzw. „odwilży październikowej”, wrócili oni do ZSRR. W jakim stopniu polscy oficerowie

agentury Informacji MW określono na 769 osób. To mało w porównaniu z „wyczynami” UB, ale pamiętajmy, że w MW służyło w tym czasie zaledwie ok. 17 tys. osób.

- W swojej najnowszej publikacji pod tytułem „Informacja Marynarki Wojennej w latach 1945-1957”, która jest pierwszą książką na ten temat, nie podaje Pan jednak nazwiska ani jednego z nich. Dlaczego?

- Bo ich nie znalazłem.

- Jak to? Przecież przejrzał Pan zapewne całe tomy dokumentów.

- W żadnym z nich nie ma nazwisk. W większości tajni współpracownicy występują pod nic nie mówiącymi pseudonimami. Ale czasem też wymieniona jest ich funkcja. Dzięki temu w jednym, czy drugim przypadku można się „przybliżyć” do danej osoby. Ale pewności nie ma.

- Co się stało z ich teczkami?

- Wiele wskazuje na to, że dosyć wcześnie, być może już w połowie lat pięćdziesiątych, zostały zniszczone. Z tego co wiem, część została przeniesiona na mikrofilmy, ale gdzie one są, tego na razie nie wiadomo.

- Może ciągle w archiwach Wojskowych Służb Informacyjnych?

- Może. Ale to tylko domysły. Wojsko zazdrośnie strzeże swoich archiwaliów. Mam np. złe doświadczenia choćby ze współpracy z Centralnym Archiwum Wojskowym. Szefostwo tej instytucji wręcz utrudniało mi na pewnym etapie badania, nie chcąc np. udostępnić przechowywanych tam teczek funkcjonariuszy Informacji MW. Powoływali się przy tym np. na ustawę o ochronie danych osobowych. Nie wiem, czym tłumaczyć takie zachowanie.

- Może po prostu boją się, że naukowcy dokopią się do jakiś znanych nazwisk, że obalą kilka mitów i zszargają opinię MW?

- Nie chciałbym spekulować na ten temat. Prawdą jest, że wiele postaci, choćby tacy ludzie jak dowódca MW w latach 1947-1950 kontradmirał Włodzimierz Steyer, nie doczekali się jak dotąd solidnych monografii na swój temat. Steyer z jednej strony był bohaterem dowódcą obrony Helu w 1939 roku, z drugiej wydawał negatywne opinie o swoich kolegach w okresie powojennym. Na tej podstawie wielu z nich aresztowano. Nie wiadomo, jakimi pobudkami się kierował. Co dziwne, historycy specjalnie nie kwapią się, aby to wyjaśnić. Dowodem na to jest

przecież także moja książka. Taka praca mogła powstać już kilkanaście lat temu. Ale nie powstała.

- W swojej książce umieścił Pan wykaz funkcjonariuszy i pracowników cywilnych Informacji MW. Po co? Nie boi się Pan reakcji czytelników? Może ktoś znajdzie na tej liście swojego dziadka albo sąsiada?

- To pierwszy taki wykaz. Ktoś go musiał zrobić. Bez tego praca byłaby niekompletna. Jak na to zareagują czytelnicy? Nie mam na to wpływu. Na swoją obronę mogę powiedzieć, że nie wrzucam tych wszystkich ludzi do jednego worka. Wyraźnie zaznaczam, kto co robił w Informacji MW, kto i za co odpowiadał. Czy był oficerem śledczym, czy sprzętaczka. Każdy przypadek trzeba traktować indywidualnie.

- Z kilkoma byłymi oficerami Informacji MW udało się Panu porozmawiać. Jak z perspektywy czasu oceniają swoją działalność?

- Charakterystyczne było jedno spotkanie. Z jednym umówiłem się pod blokiem, w którym mieszka. Rozmawialiśmy na klatce schodowej. Mówił, że nie musi się niczego wstydzić, że może chodzić po mieście z podniesioną głową. Traf chciał, że nagle do klatki weszła młoda dziewczyna. On natychmiast odwrócił się do ściany, jakby się czegoś bał. To był człowiek, który przesłuchiwał podczas

Piotr Semków:
- Szefostwo Centralnego Archiwum Wojskowego wręcz utrudniało mi badania, nie chcąc np. udostępnić teczek funkcjonariuszy Informacji MW. Nie wiem, czym tłumaczyć takie zachowanie.

MW zostali przez nich zsovietyzowani, choćby mentalnie? Udzielenie odpowiedzi na to pytanie wymagałoby osobnych badań. Należy jednak pamiętać, że w tamtych czasach dla wielu nowy ustrój oznaczał możliwość awansu społecznego.

- Ilu oficerów, podoficerów i marynarzy współpracowało z Informacją MW?

- To pierwsze z serii pytań, na które nie ma pełnej odpowiedzi. To zależy od okresu. Liczba tajnych współpracowników zmieniała się, np. w 1955 roku stan

Kim jest

Piotr Semków ma 41 lat. Urodził się w Gdyni, mieszka w Gdańsku. Ukończył historię na Uniwersytecie Gdańskim. Tam też się doktoryzował. Pracuje w gdańskim oddziale Instytutu Pamięci Narodowej, wykłada też na Pomorskiej Akademii Pedagogicznej w Słupsku. Jest autorem ponad 70 publikacji, w tym trzech książek. Poza „Informacją Marynarki Wojennej w latach 1945-1957” wydał jeszcze „Politykę Trzeciej Rzeszy wobec ludności polskiej na terenie byłego Wolnego Miasta Gdańska w latach 1939-1945” i „Dzieje Sopotu 1939-1945”.

Prywatnie: miłośnik dobrej muzyki, literatury i filmu (szczególnie komedii). Wędruje też po górach.

śledztwa jednego z marynarzy, (*notabene* z objawami choroby psychicznej) skazanego potem na karę śmierci. Wyrok wykonano.

- Informacja MW ma opinię wyjątkowo okrutnej służby. Czy taki obraz wynika też z pańskich badań?

- Na opinię o Informacji MW rzutuje przede wszystkim działalność jej pionu śledczego. Pod względem brutalności nie odbiegała ona chyba jednak od, jeśli tak można powiedzieć, pewnej bezpieczeństwa „normy”. Aresztowania, brutalne traktowanie więźniów były na porządku dziennym nie tylko w Informacji MW. Co najwyżej można mówić o okrucieństwie poszczególnych oficerów, o ich sadystrycznej inwencji. Tacy rzeczywiście się zdarzali.

- Czy któryś z nich został za to skazany?

- Z tego co wiem - nie.

- To może chociaż, w imię dziejowej sprawiedliwości, należałoby odebrać im emerytury?

- Na ten temat niech się wypowiada wymiar sprawiedliwości. Pomijając fakt, że zapewne niewielu oficerów śledczych Informacji MW z lat czterdziestych czy pięćdziesiątych jeszcze żyje.

- Informacja MW była, przynajmniej w założeniach, kontrwywiadem wojskowym. Czy jej oficerom udało się kiedykolwiek złapać prawdziwego szpiega?

- Żadne zachowane dokumenty tego nie potwierdzają. Nie świadczy to wcale o jej nieudolności. Po prostu bardziej interesowali ją wrogowie wewnętrzni niż zewnętrzni.

- Z Pana książki wynika, że jednak nie wszystkich oficerów, podofi-

cerów czy marynarzy MW udało się złamać.

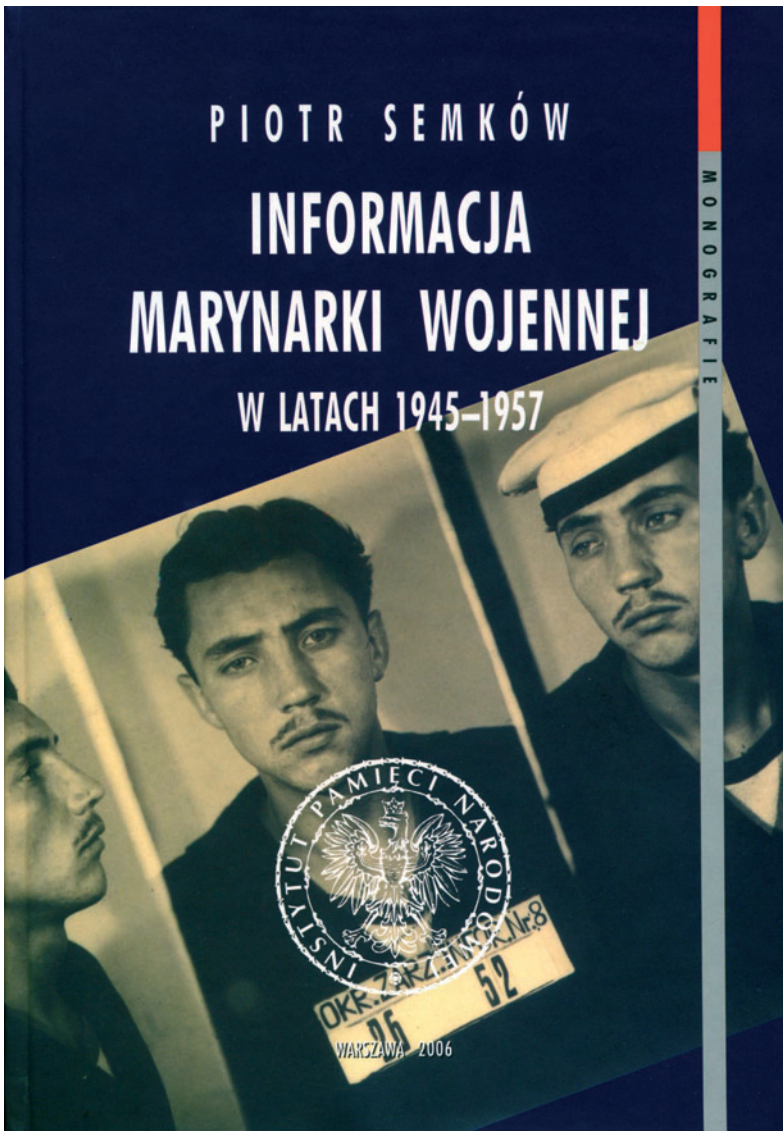
- To prawda. Świadczą o tym choćby podejmowane przez nich spektakularne ucieczki. Można się doliczyć przynajmniej kilku. Najślawniejsze były dwie. W 1949 roku ppor. pilot Arkadiusz Korobczyński wraz z mechanikiem bosm. Zbigniewem Kaczorowskim z eskadry morskiej MW porwali i uciekli do Szwecji samolotem „H-2”. Dwa lata potem grupa marynarzy porwała, w tym samym kierunku, okręt hydrograficzny *Żuraw*. Udało mi się porozmawiać z dwoma uczestnikami tej drugiej ucieczki. Obaj mieszkają za granicą. Jeden przywitał mnie słowami: „Może pan teraz na własne oczy zobaczyć, jak wygląda zdrajca ojczyzny”. Chętnie wspominał swoją ucieczkę. Drugi nie chciał rozmawiać o tym wątku swojego życia. Miałem wrażenie, że nawet po tylu latach od tamtego wydarzenia wciąż boi się mówić cokolwiek na ten temat. Trzeba dodać, że w MW istniała także konspiracja. Najbardziej znana organizacja podziemna działająca w latach czterdziestych na terenie floty to była grupa o nazwie „Semper Fidelis Victoria”. Została ona rozbita przez Informację MW. Na karę śmierci skazano jednego z członków tej grupy, por. Adama Dedio. Co ciekawe, dowódcą plutonu egzekucyjnego, który go rozstrzelał, był kpt. Witold Bramczewski, którego Dedio chciał wcześniej zlikwidować jako „wybitnie szkodliwą jednostkę”. Najprawdopodobniej Bramczewski szukał w ten sposób zemsty. Tak to chyba należy interpretować, bo oficerowie Informacji MW zwykle nie byli dowódcami plutonów egzekucyjnych.

- Lata 1945-57 to tylko niewielka część powojennej historii MW. Kiedy należy spodziewać się tomu drugiego dotyczącego działalności jej następczyni, czyli Wojskowej Służby Wewnętrznej w latach 1957-1989?

- Opracowanie historii Informacji MW zajęło mi cztery lata. Na razie muszę trochę odpocząć od tej tematyki. Nie wykluczam jednak, że będę kontynuować temat.

- Jeśli uda się Panu stworzyć listę funkcjonariuszy wojskowej „bezpieki” działającej w MW w tym drugim okresie, opublikuje ją Pan tak jak to z lat 1944-1957?

- Tak, nie mam najmniejszych wątpliwości.



„Informacja Marynarki Wojennej w latach 1945-1957” to najnowsza publikacja gdańskiego historyka i pierwszy taki wykaz. Ktoś musiał zrobić pierwszy krok...

Polski pionier podwodnej żeglugi

Dzięki komu kadłuby współczesnych okrętów podwodnych mają taki a nie inny kształt? Kto jako pierwszy na świecie zastosował na nich silniki elektryczne i dieslowskie? Peryskopy i wyrzutnie torped? Mało kto w naszym kraju udzieliłby poprawnej odpowiedzi na te pytania. A szkoda. Autorem tych wszystkich wynalazków jest bowiem nasz rodak Stefan Drzewiecki.



Fot. Archiwum

Stefan Drzewiecki,
pionier aeronautyki, budowniczy
samolotów i okrętów podwodnych.

Żaden inny Polak nie dał tyle podwodnej technice morskiej co on. Lista jego osiągnięć z tego zakresu obejmuje kilkadziesiąt pozycji. Większość zaproponowanych przez niego rozwiązań znalazła praktyczne zastosowanie i nie zdezaktualizowała się do dzisiaj.

Od dorożek do okrętów

Stefan Drzewiecki urodził się 26 lipca 1844 roku w rodzinie szlacheckiej na Podolu, znajdującym się wówczas pod zaborem rosyjskim. W bardzo młodym wieku został wysłany na naukę do Francji. Tam ukończył szkołę średnią i uzyskał dyplom inżyniera w paryskiej Ecole Centrale. Przerwał studia tylko raz. Jako gorący patriota wrócił do kraju, aby wziąć czynny udział w powstaniu styczniowym.

Zdolności wynalazcze Drzewieckiego dały znać o sobie bardzo szybko. Już w 1867 roku wynalazł licznik kilometryczny dla dorożek. Rozpoczęto nawet jego

produkcję, ale przerwała ją wojna francusko-pruska w 1870 roku. Po tym doświadczeniu Drzewiecki przeniósł się do Wiednia. W 1872 roku Polak dokonał dwóch wynalazków, które przyniosły mu sławę: wymyślił specjalny cyrkiel do wykreślenia przekrojów stożkowych i paraboliczny regulator silników parowych, pozwalający automatycznie kontrolować prędkość parowozów. Oba zostały dostrzeżone i nagrodzone na wystawie powszechnej w Wiedniu w 1873 roku.

Na tej samej wystawie zaprezentował Drzewiecki jeszcze dwa inne urządzenia: system automatycznego sprzęgu wagonów kolejowych i dromograf służący do automatycznego kreślenia na mapie kursu płynącego statku. Ten ostatni przyrząd zwrócił uwagę przebywającego na wystawie Wielkiego Księcia Konstantego Mikołajewicza, brata panującego wówczas w Rosji cara Aleksandra II, który był nim tak zachwycony, że z miejsca zakomunikował polskiemu inżynierowi: „Mia-

nuję pana członkiem i doradcą Komitetu Technicznego Marynarki Rosyjskiej z uposażeniem 500 rubli miesięcznie. Proszę też złożyć kosztorys na wykonanie dromografu. Odpowiednia kwota zostanie panu wypłacona po przyjeździe do Petersburga”.

Drzewiecki skorzystał z propozycji. Przybył do Rosji. Po drobnych ulepszeniach jego dromograf znalazł powszechne zastosowanie na okrętach floty rosyjskiej. Nie zakończyło to jednak jego współpracy z Rosjanami. W międzyczasie Polak zainteresował ich bowiem możliwościami broni podwodnej.

Twórca seryjny

O pływaniu pod wodą ludzie marzyli od starożytności. Niemal od początku dostrzegano też wielkie możliwości bojowe łodzi do takiej żeglugi. Jednak na pierwsze poważniejsze próby ich zastosowania do tego celu trzeba było pocze-

kać aż do wojny o niepodległość Stanów Zjednoczonych, a potem secesyjnej.

Kiedy na okręty podwodne zwrócił uwagę Drzewiecki, były one wciąż jeszcze konstrukcjami prymitywnymi, w większości napędzanymi siłą ludzkich mięśni. Początkowo polski inżynier też poszedł tym śladem. W 1877 roku w Odessie nad Morzem Czarnym zaprezentował swój pierwszy okręt podwodny. Była to jednoosobowa jednostka napędzana śrubami poruszonymi pedałami nożnymi, kształtem do złudzenia przypominająca żółwia. Pierwszą jej załogę stanowił sam konstruktor, który na oczach publiczności przepłynął pod okrętem wojennym zacumowanym w porcie.

Łódź Drzewieckiego spodobała się dowództwu rosyjskiej floty. Przez następnych kilkanaście lat doskonalił więc tę konstrukcję, dodając do niej ciągle coś nowego. Jako pierwszy na świecie wyposażył ją m. in. w peryskop. W końcu,

w 1881 roku, powstała czteroosobowa jednostka o długości niemal 6 metrów, wyporności 6 ton, mogąca zanurzyć się na głębokość 9 metrów i osiągnąć pod wodą prędkość 3 węzłów. Do wypierania wody z balastów służyło sprężone powietrze. Łódź została skierowana do masowej produkcji. Powstało ich pół setki i była to pierwsza na świecie seria okrętów podwodnych. Służyły we Flocie Czarnomorskiej i Bałtyckiej. Do dzisiaj zachował się tylko jeden egzemplarz tego okrętu, przechowywany w Muzeum Marynarki w Sankt Petersburgu. Drzewiecki nie poprzestał jednak na tym. Od 1888 roku zaczął konstruować okręty podwodne z silnikiem elektrycznym. Aby zmniejszyć opór kadłuba, zmienił jego wygląd nadając mu wrzecionowaty kształt i ograniczając do minimum wystające z niego elementy. Jako pierwszy na świecie uzbroił też jednostkę w wyrzutnie torpedowe własnej konstrukcji.

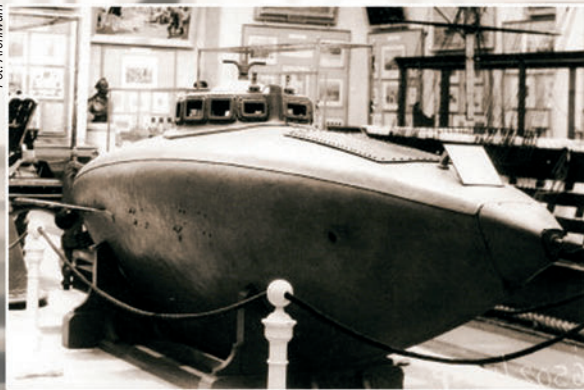
Rosja nie miała pieniędzy na realizację wszystkich pomysłów Polaka. Dlatego w 1892 roku przeniósł się do Francji. Nie zrezygnował jednak z konstruowania okrętów podwodnych. W 1896 roku wziął nawet udział w konkursie francuskiej marynarki na projekt nowej jednostki i zdobył pierwszą nagrodę. Zastosował silnik spalinowy, w późniejszych konstrukcjach postawił jednak na silnik dieslowski. Ukoronowaniem wysiłków genialnego inżyniera była budowa w Rosji w 1908 roku okrętu własnego projektu o nazwie *Pocztowyj*, o wyporności 350 ton.

Wieża Drzewieckiego

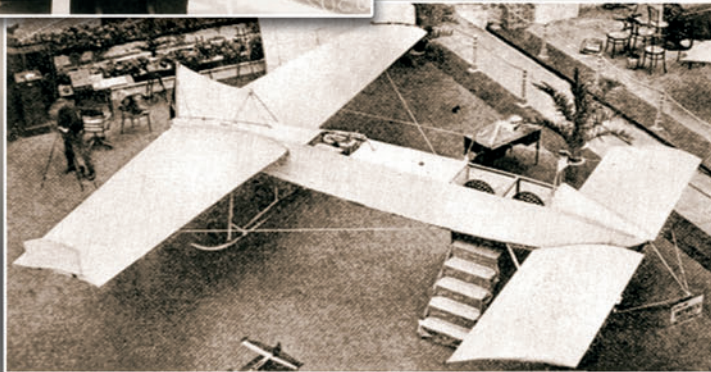
Po wyjeździe z Rosji i powrocie do Francji, Drzewiecki skierował swoje zainteresowania w zupełnie inną stronę. Zafascynowała go aeronautyka. Zajmował się nią teoretycznie i praktycznie. Był pierwszym uczonym, który stwierdził, że możliwy jest lot maszyny cięższej od powietrza. W 1911 roku odbył się pierwszy lot płatowca „Canard” jego konstrukcji. Drzewiecki zwrócił też uwagę na potrzebę prowadzenia badań laboratoryjnych w przemyśle lotniczym. To właśnie z jego inicjatywy powstały w Paryżu pierwsze tunele aerodynamiczne.

Przez wiele lat był popularną postacią we francuskim świecie nauki, a jego dom stał zawsze otworem dla innych naukowców. Jego przyjaciółmi byli m.in. wybitny matematyk, późniejszy prezydent Francji Raimond Poincaré, rosyjski naukowiec Dmitrij Mendelejew (ten od tablicy z pierwiastkami) czy inżynier Gustaw Eiffel. Niemal do końca pierwszej wojny światowej Drzewiecki pracował w swoim laboratorium doświadczalnym w słynnej wieży, którą ten ostatni zbudował w Paryżu. Bardzo długo utrzymywał się w dobrym zdrowiu (do tego stopnia, że pewnego razu usłyszał od agenta ubezpieczeniowego: „Monsieur Drzewiecki, pan zrujnuje nasze towarzystwo!”). W chwili śmierci miał 94 lata.

Drzewiecki do końca myślał o ojczyźnie, choć na powrót do kraju się nie zdecydował. Wspierał polskie badania naukowe w dziedzinie aeronautyki, a w testamentie zapisał polskiemu państwu swą pracownię. W 1929 roku otrzymał tytuł Honorowego Członka Ligi Obrony Powietrznej Państwa. Zmarł w Paryżu 23 kwietnia 1938 roku.



Jedyny egzemplarz okrętu podwodnego z 1881 r. zaprojektowanego przez genialnego Polaka przechowywany jest dziś w Muzeum Marynarki w St. Petersburgu.



Aeroplan skonstruowany wg pomysłu Drzewieckiego, Francja, 1913 rok.

„Lorelei: Ostatni U-Boot”

Przejęty przez Japończyków
niemiecki prototyp nowego okrętu
podwodnego wyposażony w tajną
broń – Lorelei System...

Imperium kontratakuję

Po tym, jak pierwsze dwie bomby atomowe spadły na Hiroszimę i Nagasaki, Amerykanie zamierzali zrzucić trzecią na Tokio, aby w ten sposób ostatecznie unicestwić japońskie imperium. W realizacji planów przeszkodził im jednak japoński okręt podwodny wyposażony w supertajną broń – Lorelei System.

Brzmi to zbyt fantastycznie? I tak właśnie ma być! To tylko historia wymyślona przez japońskiego pisarza Harutoshi Fukui, na podstawie której w ubiegłym roku powstał film „Lorelei: Ostatni U-Boot” (tytuł oryginalny: „Lorelei: The Witch of the Pacific Ocean”). Okazał się on jednym z największych kinowych przebojów 2005 roku w Kraju Kwitnącej Wiśni i właśnie wydano go w Polsce na płytach DVD (premiera - 10 maja 2006).

Japońskie kino tylko na DVD

Na zdominowanym przez hollywoodzkie produkcje polskim rynku filmowym japońskie tytuły goszczą bardzo rzadko. Z pomocą kinomanom przyszedł niezwykle chłonny ostatnimi czasy rynek DVD.

Stale rosnąca popularność filmów na płytach sprawiła, że dystrybutorzy sięgnęli również po doskonale dalekowschodnie tytuły. Zaczęło się od horrorów (seria „The Ring”), potem przyszła kolej na filmy animowane (np. oscarowy „Spirited Away”, czy długo oczekiwany „Ghost in the Shell” – ukazał się w Polsce dopiero 10 lat po premierze japońskiej). Dziś dostępnych jest już w naszym kraju kilkadziesiąt znakomitych japońskich filmów na płytach DVD, a liczba tego typu premier stale rośnie.

U-Boot w wodach Pacyfiku

Najnowszym japońskim tytułem, jaki trafia w ręce polskich widzów, jest „Lorelei: Ostatni U-Boot”, z Koji Yakusho (ja-

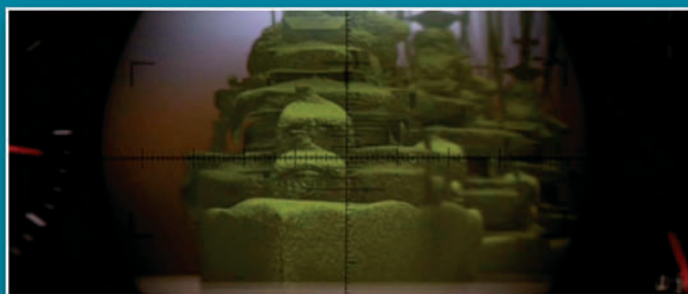
Dzięki Lorelei
tytułowy U-Boot
potrafił skutecznie
ominać kilkanaście
torped wystrzelonych
w niego niemal
jednocześnie!

W roli kapitana
japońskiej łodzi
podwodnej wystąpił
Koji Yakusho.

... nie strasze mu nawet bomby głębinowe...



... ani armada amerykańskich okrętów wojennych!



pońskim aktorem, znanym m.in. z wyświetlanych w naszych kinach „Wyznań Gejszy”) w roli kapitana japońskiej łodzi podwodnej. Gdyby porównać ten film ze znanymi nam już tytułami, klimatem przypomina słynny „Das Boot” Wolfganga Peterse-
na, a rozmachem realizacji i efektownymi scenami amerykański „U-571”. Miłośnicy okrętów podwodnych powinni więc być zadowoleni!

Akcja filmu rozgrywa się pod koniec II wojny światowej, w sierpniu 1945 roku. Po tym, jak Amerykanie zrzucili bombę atomową na Hiroszimę, japoński wywiad zdobył informacje o planowanym przez wroga kolejnym ataku nuklearnym. Aby temu zapobiec, Japończycy postanawiają wykorzystać przejęty od Niemców prototyp nowego okrętu podwodnego (stad „U-Boot” w polskiej wersji tytułu), wyposażony w niezwykle skuteczną, tajną broń – Lorelei System. Oczywiście nie zdradzimy, co się pod tą nazwą kryje... Możemy jednak ujawnić, że to dzięki niej U-Boot będzie w stanie jednym celnym strzałem unieszkodliwić dwa amerykańskie krążowniki, a także skutecznie ominąć kilkanaście wystrzelonych w niego niemal jednocześnie torped!

Podwodni kamikadze

Gdy japońska łódź podwodna płynie w kierunku amerykańskiej bazy, w której znajdują się kolejne bomby atomowe, druga z nich zostaje zrzuciona na Nagasaki. Kiedy kapitan otrzymuje informację, że w ciągu kolejnych 24 godzin trzecia bomba spadnie na Tokio, zdesperowana załoga postanawia poświęcić się w samobójczej misji zniszczenia za wszelką cenę amerykańskiej broni nuklearnej i ocalenia w ten sposób swojej stolicy. Przy pomocy Lorelei udaje im się cało przejść przez blokadę kilkudziesięciu amerykańskich jednostek i wypłynąć do portu niemal w ostatniej chwili, gdy jankeski Liberator z bombą atomową na pokładzie stoi już na pasie startowym. W tym momencie... – w tym momencie przerywamy nasz opis, aby nie psuć potencjalnym widzom przyjemności z oglądania filmu.

Yamato

„Lorelei: Ostatni Uboot” to nie jedyny ubiegłoroczny morski przebój kinowy w Japonii. Kolejnym jest superprodukcja „Yamato: The Last Battle”, nakręcona z okazji 60. rocznicy za-

Zdesperowana załoga postanawia poświęcić się w samobójczej misji zniszczenia za wszelką cenę amerykańskiej broni nuklearnej.



kończenia II wojny światowej. Film w niezwykle emocjonujący sposób opowiada dzieje pancernika *Yamato*, zatopionego pod koniec wojny razem z trzema tysiącami marynarzy, którzy znajdowali się na jego pokładzie.

Wraz z bliźniaczym *Musashi*, były to największe pancerniki w historii świata. Obydwa pod koniec wojny zostały zatopione przez amerykańską flotę i lotnictwo. Jako pierwszy zatonął *Musashi*, zaatakowany przez amerykańskie samoloty startujące z pięciu lotniskowców: *Cabot*, *Enterprise*, *Essex*, *Franklin* i *Intrepid*, 24 października 1944 roku. Pomimo wielu trafień - aż 19 bomb i 17 torped - *Musashi* jeszcze przez długi czas utrzymywał się na powierzchni morza. Pół roku później w niemal identyczny sposób los swojego „brata” podzielił *Yamato*. W wyniku zmasowanego ataku amerykańskich samolotów także startujących z lotniskowców, trafiony 11 torpedami i siedmioma bombami, największy pancernik świata poszedł na dno. Data

Największe pancerniki w historii

Początkowo Japończycy zamierzali zbudować aż pięć superpancerników o wyporności 69,5 tys. ton oraz turbinach o mocy 200 tysięcy koni mechanicznych i prędkości 31 węzłów. Ostatecznie powstały dwa kolosy - *Yamato* i *Musashi*, a ich wyporność wyniosła po 65 tys. ton, moc do 150 000 KM, a prędkość do 27 węzłów. Aż jedną trzecią ciężaru obu okrętów stanowiło niezwykle grube opancerzenie. Najgrubszy pancerz miały wieże - 650 mm, burty - 410 mm, a pokład 200-230 mm.

Jako pierwszy, już w grudniu 1941 roku, do służby wszedł *Yamato*, natomiast *Musashi* dopiero po bitwie o Midway, w czerwcu 1942 roku. Obydwa okręty miały długość 263 metrów, szerokość 36,9 m i zanurzenie 8,9 m.

Uzbrojenie pancerników było imponujące. Główną artylerię stanowiło dziewięć dział kalibru 460 mm (w okrętach amerykańskich i brytyjskich było to najwyżej 406 mm) rozmieszczonych w trzech trzydziałowych wieżach. Ich donośność maksymalna wynosiła aż 42 kilometry! Ponadto, *Yamato* i *Musashi* posiadały po 12 dział kalibru 155 mm oraz artylerię przeciwlotniczą składającą się z 12 dział 127 mm i 24 działek szybkostrzelnych kalibru 25 mm. Podczas wojny okręty były modernizowane i ich uzbrojenie nieco się zmieniło (m.in. wzmocniono artylerię przeciwlotniczą).

Superpancernik
Yamato w pełnej krasie.



Tytułowy ekran filmu „Yamato: Ostatnia bitwa”.



Uzbrojenie pancerników było imponujące.
Główną artylerię stanowiło dziewięć dział kalibru 460 mm rozmieszczonych w trzech trzydziałowych wieżach.
Ich donośność maksymalna wynosiła aż 42 kilometry!

zatopienia *Yamato* - 7 kwietnia 1945 - uważana jest za koniec ery pancerników.

Czy i kiedy film „Yamato” trafi do Polski? Na razie nie wiadomo. Miejmy jednak nadzieję, że obejrzymy go przynajmniej na DVD, chociaż oczywiście na dużym ekranie dostarczyłby widzom o wiele większych emocji.

Tomasz Konopacki



Łowcy móż:
Poszukiwanie fregaty
Bonhomme Richard



„Łowcy móż” wyruszają na poszukiwania słynnego amerykańskiego okrętu *Bonhomme Richard*, posługując się najnowocześniejszym sprzętem oraz używając map morskich prądów i prądów, opracowanych przez dr. Clive’a Cusslera.

Emisja

Poniedziałek, 15 maja, godz. 12.00
Niedziela, 21 maja, godz. 15.00
Środa, 24 maja, godz. 12.00

Tuż przed tragedią:
Katastrofa promu z *Zeebrugge*



6 marca 1987 roku prom *Herald of Free Enterprise* wyruszył w rejs z portu w Zeebrugge i 20 minut później wywrócił się do góry dnem. W tej jednej z największych katastrof morskich w historii Wielkiej Brytanii zginęły 193 osoby.

Emisja

Poniedziałek 15 maja, godz. 18.00
Piątek, 9 czerwca, godz. 11.00

Łowcy móż:
Plaże Normandii

„Łowcy móż” i wojskowi eksperci przybywają do Normandii, by zbadać plażę Juno oraz przylegające do niej wody, posługując się urządzeniami hydrolokacyjnymi i kamerami wideo. Przenosimy się w czasie do czerwcowego poranka 1944 roku.

Emisja

Wtorek, 16 maja, godz. 12.00
Czwartek, 25 maja, godz. 12.00
Niedziela, 28 maja, godz. 14.00
Piątek, 2 czerwca, godz. 12.00

Wielkie konstrukcje:
USS Ronald Reagan



Zaproszenie na pokład najnowszej amerykańskiej lotniskowca, który właśnie wyrusza w swój pierwszy rejs. Poznamy kulisy funkcjonowania tego olbrzymiego pływającego miasta, od przygotowywania posiłków po utylizację śmieci.

Emisja

Środa, 17 maja, godz. 9.00, 14.00
Niedziela, 21 maja, godz. 20.00
Wtorek, 23 maja, godz. 20.00

Łowcy móż:
Poszukiwanie pierwszych
łodzi podwodnych

Poszukiwania wraków dwóch XIX-wiecznych łodzi podwodnych w nowojorskiej East River oraz wodach Pearl Islands niedaleko Panamy. Oba statki są ważnymi krokami milowymi w historii zdobywania przez człowieka morskich głębin.

Emisja

Czwartek, 18 maja, godz. 12.00
Poniedziałek, 29 maja, godz. 12.00

Duchy Bałtyku



Podczas operacji Hannibal (styczeń - maj 1945), ewakuowano z regionów nadbałtyckich w głąb Niemiec ponad dwa miliony niemieckich cywilów. Humanitarna akcja pochłonęła tysiące ofiar. Zatonęło 250 statków i zginęło 40 tysięcy ludzi.

Emisja

Piątek, 19 maja, godz. 10.00, 15.00
Piątek, 9 czerwca, godz. 20.00

Łowcy móż:
Wrak *Esmeraldy* Artura Prata

U wybrzeży Chile, w chłodnych wodach Oceanu Spokojnego, spoczywają szczątki *Esmeraldy*. „Łowcy móż” badają miejsce zniszczenia legendarnego okrętu, zatopionego w bitwie Iquique w XIX wieku.

Emisja

Piątek, 19 maja, godz. 12.00
Wtorek, 30 maja, godz. 12.00

Łowcy móż:
Patrol trwa: Poszukiwanie
hitlerowskiej U-215

Poszukiwanie niemieckiego U-Boota, okrętu podwodnego, którego misją podczas drugiej wojny światowej było szerzenie spustoszenia wśród amerykańskich konwojów, wyruszających na długie rejsy po Atlantyku.

Emisja

Niedziela, 21 maja, godz. 14.00
Wtorek, 23 maja, godz. 12.00
Czwartek, 1 czerwca, godz. 12.00

PREMIERA

**Kraksy pod lupą:
Grecki prom**



Wstrząsające kulisy katastrofy greckiego promu *Express Samina*. W wyniku ludzkich zaniedbań i błędów śmierć poniosło 80 pasażerów.

Emisja

Niedziela, 21 maja, godz. 21.00
Wtorek, 23 maja, godz. 21.00, 00.00
Niedziela, 28 maja, godz. 18.00
Wtorek, 30 maja, godz. 09.00, 14.00
Sobota, 3 czerwca, godz. 15.00
Sobota, 10 czerwca, godz. 22.00
Wtorek, 13 czerwca, godz. 22.00, 01.00

PREMIERA

**Czysta Nauka:
Trójkąt Bermudzki**



Tajemnice Trójkąta Bermudzkiego i kulisy zaginięcia pięciu bombowców *Avenger*. W 1945 roku bombowce opuściły Fort Lauderdale i nigdy nie powróciły do bazy. Na pokładzie zabytkowego samolotu *Avenger* lecimy tą samą trasą.

Emisja

Piątek, 26 maja, godz. 21.00, 00.00
Niedziela, 28 maja, godz. 23.00
Piątek, 2 czerwca, godz. 9.00, 14.00
Niedziela, 4 czerwca, godz. 16.00

**Sztormowe opowieści:
Huragan Ivan**



Wrzesień 2004 r. Trzydziestu mieszkańców Pensacola na Florydzie postanawia przetrwać nadejście huraganu *Ivan* w swoich domach. Ostatni huragan o podobnej sile spowodował tylko powódzie. Tym razem wiatr okaże się bardziej okrutny.

Emisja

Piątek, 2 czerwca, godz. 18.30, 01.30
Sobota, 3 czerwca, godz. 10.30

**Łowcy mórz:
Poszukiwanie
Tonquina i Isabelli**

Historia tragicznego incydentu, którego ofiarą padł statek handlowy *Tonquin*. Pierwszy oficer wysadził statek w powietrze w odwecie za morderstwa i grabieże, dokonane na jego pokładzie podczas zażartego sporu kupieckiego.

Emisja

Poniedziałek, 22 maja, godz. 12.00
Środa, 31 maja, godz. 12.00

**Wielkie konstrukcje:
Kopalnia ropy naftowej**



Na północy Kanady kryją się złoża ropy naftowej, które mogłyby w ciągu 9 lat zapewnić USA i Kanadzie samowystarczalność i niezależność od Arabii Saudyjskiej. Ale wydobycie cennego surowca jest nie lada wyzwaniem dla inżynierów.

Emisja

Środa, 31 maja, godz. 21.00
Środa, 7 czerwca, godz. 9.00, 14.00
Sobota, 10 czerwca, godz. 13.00
Wtorek, 13 czerwca, godz. 20.00

**Morskie maszyny:
Na ratunek**



Profesjonalne służby ratownicze spełniają swoje zadania dzięki odpowiedniemu sprzętowi. Nowością są patrolowe samoloty, które mogą przyjść z pomocą zagrożonym statkom, niezatopialne łodzie ratownicze i wzmocnione helikoptery.

Emisja

Sobota, 3 czerwca, godz. 11.00

**Wielkie konstrukcje:
Tunel pod kanałem
La Manche**

Podczas budowy tego najdroższego tunelu kolejowego w historii zdarzały się powódzie i zawalenia dachu konstrukcji. Jednak myśl techniczna zwyciężyła i to ryzykowne przedsięwzięcie zakończyło się sukcesem.

Emisja

Piątek, 26 maja, godz. 20.00

**Łowcy mórz: Zaginiona
flota z Santiago de Cuba**

„Łowcy mórz” prowadzą podwodne poszukiwania okrętów hiszpańskiej floty zatopionych u wybrzeży Kuby, 120 km od Santiago de Cuba. Na dnie morza spoczywają niszczyciele, krążowniki i okręty wojenne.

Emisja

Poniedziałek, 5 czerwca, godz. 12.00

Dwadzieścia lat z delfinami



Historia życia atlantyckiego delfina plamiastego. Towarzyszymy Chopperowi od chwili, kiedy skończył rok aż do pełnej dojrzałości w wieku 20 lat. Kronika życia delfina to dzieło dwóch znanych morskich filmowców.

Emisja

Wt, 6 czerwca, godz. 8.00, 13.00, 19.00

Łowcy mórz: Wrak Foxa - arktyczne dziedzictwo Franklina

W lodowatych wodach zachodniego wybrzeża Grenlandii grupa nurków rozpoczyna badania wraku statku Fox. Tym niewielkim statkiem sir John Franklin wyruszył na poszukiwania Północno-Zachodniego Przejścia.

Emisja

Czwartek, 8 czerwca, godz. 12.00

Morskie maszyny: Broń

Program „Morskie maszyny” prezentuje postęp badań oceanów na naszej planecie. Ich zrozumienie, dzięki poświęceniu ekspertów i nowoczesnej technice, jest warunkiem ochrony tych cennych zasobów Ziemi.

Emisja

Sobota, 10 czerwca, godz. 11.00

Polowanie na myśliwego: Ataki rekinów

Kiedy oceany stały się miejscem odpoczynku i rekreacji, pojawiły się doniesienia o atakach rekinów na ludzi. Przyjrzyjmy się, w jakich okolicznościach żarłacz ludojad może zaatakować pływającego w morzu człowieka.

Emisja

Czwartek, 8 czerwca, godz. 22.00

Sobota, 10 czerwca, godz. 17.00

Czwartek, 15 czerwca, godz. 10.00, 15.00

Łowcy mórz: Ludzkie torpedy: Wrak USS Mississinewa



Wrak amerykańskiego tankowca USS Mississinewa leży na dnie u wybrzeży atolu Ulithi na południe od wyspy Guam. „Łowcy mórz” schodzą na dno, aby ustalić, czy jest to na pewno amerykański tankowiec.

Emisja

Wtorek, 6 czerwca, godz. 12.00

Łowcy mórz: Statek Katarzyny Wielkiej

W 1771 r. pełen skarbów statek carycy Katarzyny Wielkiej zatonął na wodach archipelagu wysp należących do Finlandii. Poszukiwania wraku trwały od lat. Odnalazł go fiński historyk. „Łowcy mórz” muszą potwierdzić tożsamość statku.

Emisja

Piątek, 9 czerwca, godz. 12.00

Łowcy mórz: SMS Dresden z Wyspy Robinsona Crusoe

W marcu 1915 roku niemiecki krążownik Dresden wpadł w pułapkę zastawioną przez brytyjskie niszczyciele. Zatonął koło Wyspy Robinsona Crusoe u wybrzeży Chile. Łowcy mórz nurkują, by obejrzeć ten wrak z czasów I wojny światowej.

Emisja

Środa, 7 czerwca, godz. 12.00

PREMIERA

Czysta Nauka: Ataki rekinów

Opowieści o okrutnych atakach rekinów na pływaków i surferów oraz film „Szczęki” sprawiły, że zwierzęta te cieszą się bardzo złą sławą. Prawda o tych prastarych drapieżnikach może być jeszcze bardziej przerażająca...

Emisja

Piątek, 9 czerwca, godz. 21.00, 00.00

Niedziela, 11 czerwca, godz. 23.00

Wielkie konstrukcje: Palmowa Wyspa w Dubaju



W Zatoce Perskiej trwa realizacja ogromnego projektu, który na zawsze zmieni oblicze linii brzegowej tego regionu. Olbrzymie sztuczne wyspy ułożone w kształcie palmy to jedno z najambitniejszych wyzwań inżynierii

Emisja

Sobota, 10 czerwca, godz. 12.00

Flota skarbów: Morska przygoda Zheng He, część 1

Wyprawa szlakiem floty skarbów dowodzonej przez chińskiego admirała Zheng He, od wybrzeża Chin, poprzez porty Azji aż do wybrzeża Afryki Wschodniej. Podczas tej niezwykłej podróży w czasie poznamy wiele tajemnic epoki.

Emisja

Niedziela, 11 czerwca, godz. 09.00, 14.00

Łowcy mórz: Zatonięcie Wilhelma Gustloff

W lodowatych wodach Bałtyku spoczywa wrak niemieckiego liniowca, którym tysiące Niemców uciekało przed posuwającą się na zachód Armią Czerwoną. Statek został zatopiony przez trzy rosyjskie torpedy i nigdy nie dopłynął do celu.

Emisja

Poniedziałek, 12 czerwca, godz. 12.00

Łowcy mórz: Fortuna z morskiego dna

Głęboko na dnie północnego Atlantyku spoczywają wraki dwóch okrętów wojennych, zniszczonych nie przez wrogą torpedę, ale przez brytyjskiego przedsiębiorcę, który dorobił się fortuny, przeszukując dna oceanów.

Emisja

Środa, 14 czerwca, godz. 12.00

Łowcy mórz: Zaginiona flota Kubilaja

Kubilaj, wnuk Czyngis-chana, dwa razy podejmował zakończone niepowodzeniem próby opanowania Japonii. Ataki udaremnił boski wiatr kamikaze. Łowcy mórz schodzą na dno, aby przeszukać zatopione statki mongolskiego chana.

Emisja

Czwartek, 15 czerwca, godz. 12.00

Kiedy wyprawa się nie powiedzie...: Zatopiona łódź podwodna

Dzień Ojca, 1973 rok. Łódź podwodna z czterema oceanografami na pokładzie zaplątuje się we wrak zatopionego okrętu wojennego. Tylko dwóch ojców przeżyje. Mają mało powietrza. Filtry nie działają. Kto przetrwa i dlaczego?

Emisja

Poniedziałek, 12 czerwca, godz. 18.00

Kiedy wyprawa się nie powiedzie...: Dryfująca rodzina



W 1972 roku orki zaatakowały łódź SY *Lucette*, pływającą dom rodziny Robertsonów. Łódź szybko zatonięła. Rodzina znalazła schronienie w pontonie. Na samym środku morza mieli tylko jedzenie na trzy dni i... zdrowy rozsądek.

Emisja

Środa, 14 czerwca, godz. 18.00

Wielkie konstrukcje: USS *Virginia*



Zaproszenie na pokład atomowego okrętu podwodnego. USS *Virginia* to supernowoczesna łódź amerykańskiej armii, wyposażona w najnowszy sprzęt na miarę XXI wieku.

Emisja

Czwartek, 15 czerwca, godz. 20.00

PREMIERA

Flota skarbów: Morska przygoda Zheng He, część 2

Wyprawa szlakiem floty skarbów dowodzonej przez chińskiego admirała Zheng He, od wybrzeża Chin, poprzez porty Azji aż do wybrzeża Afryki Wschodniej. Podczas tej niezwykłej podróży w czasie poznamy wiele tajemnic epoki.

Emisja

Poniedziałek, 12 czerwca, godz. 21.00, 00.00

Wielkie konstrukcje: Statek olbrzym



Po morzach i oceanach świata pływa jednocześnie prawie 30 tysięcy statków. Około 3200 z nich to olbrzymie kontenerowce. Zapraszamy na pokład OOCL *Atlanta*, kontenerowca o długości ponad 300 metrów.

Emisja

Środa, 14 czerwca, godz. 21.00, 00.00

Łowcy mórz: *Malahat* - statek przemysłowców rumu

Wśród zatopionych statków, tworzących sztuczny falochron na zachodnim wybrzeżu Kanady, leży wrak *Malahatu*. Razem z grupą nurków wyruszymy na spacer po tym słynnym statku przemysłowców alkoholu z czasów prohibicji.

Emisja

Wtorek, 13 czerwca, godz. 12.00

Zdjęcia: National Geographic Channel

Redakcja nie odpowiada za zmiany w programie wprowadzone przez stację po oddaniu numeru do druku.

- codziennie aktualizowany serwis prasowy

- 500 000 odsłon miesięcznie

- serwis polskiej gospodarki morskiej

PORTALMORSKI.PL
SERWIS POLSKIEJ GOSPODARKI MORSKIEJ

Patron medialny: Baltexpo 2005, Balt-Military-Expo 2005, Polish 2005

Start Szukaj O Portalu Morskim ShippingLogistics.net Reklama Kontakt

WIADOMOŚĆ DNIA

Trwają prace końcowe nad od dawna zapowiadanyymi nowymi działami na Portalu Morskim. Użytkownicy naszego serwisu będą mogli niebawem zapoznać się z nowymi działami Stocznie Polskie oraz Stocznie Świata, a także znacznie odświeżonym działem dot. polskich portów.

Z NAD BAŁTYKU

06.02 **Nowy przedstawiciel Reynold'a w Polsce**
Przedsiębiorstwo żeglowne Reynold Van Lines Ltd, będące filią Sun Hing Group, ...

02.02 **Współpraca duńsko-indyjska**
Po długich negocjacjach duński przewoźnik Nord Scan Line KS i firma ...

Z EUROPY

06.02 **Hanjin Shipping otwiera biuro w Belgii**
Koreański przewoźnik kontenerowy, Hanjin Shipping, otwiera w Antwerpii swój oddział, drugi ...

03.02 **Statki do przewozu skrzydeł**
Dwa ogromne statki zostaną wybudowane specjalnie w celu transportowania skrzydeł najnowszych ...

ZE ŚWIATA

06.02 **Chiny wyprzedzają Japonię**
W roku ubiegłym, pod względem otrzymanych zamówień, przemysł stoczniowy Chin okazał ...

04.02 **Katastrofa egipskiego promu**
Egipski prom „Salam Boccaccio 98” zatonął wczoraj na Morzu Czerwonym. Na ...

KATALOG FIRM

Stocznie
produkcyjne remontowe ...

Remonty
statków urzędzeń ...

PORTY POLSKIE

06.02 Inwestowanie w porty
06.02 Imponujący start gdańskich portowców
03.02 Czy państwo dopłaci do inwestycji

ŻEGLUGA MORSKA

06.02 Zdobywają kwalifikacje
06.02 Najgorsze są stojące baby
06.02 Most w Przegalinie nie będzie utrudniał żeglugi

PRZEMYSŁ OKRĘTOWY

06.02 Praca jest, wystarczy być dobrym
06.02 Stocznia rozwiązuje budowę gazowców LNG
03.02 Rozwód dwóch biedaków

LOGISTYKA I SPEDYCJA

27.01 Bez pomysłu na dywersyfikację
26.01 Dobry start biur morskiego Polfro
26.01 Polfrost przyniemozrozoną drobn

MARINA

31.01
23.01
16.01 Rok 200 saperów

RYBOLÓWSTWO MO

www.PortalMorski.pl

REMONTOWA

Gdańska Stocznia "Remontowa"
im. J. Piłsudskiego Spółka Akcyjna



statki
jednostki offshore
konstrukcje stalowe
projektowanie
budowa
remonty
przebudowy