

nasze MORZE

maritime magazine

Cena 9,50 zł
(w tym 0% VAT)

Nr 7 (7) lipiec 2006
NR INDEKSU 211214

O nowym kursie dla polskiej gospodarki morskiej rozmawiamy z Pawłem Brzezickim, prezesem Agencji Rozwoju Przemysłu S.A.



Ostatnia obietnica premiera nad morzem



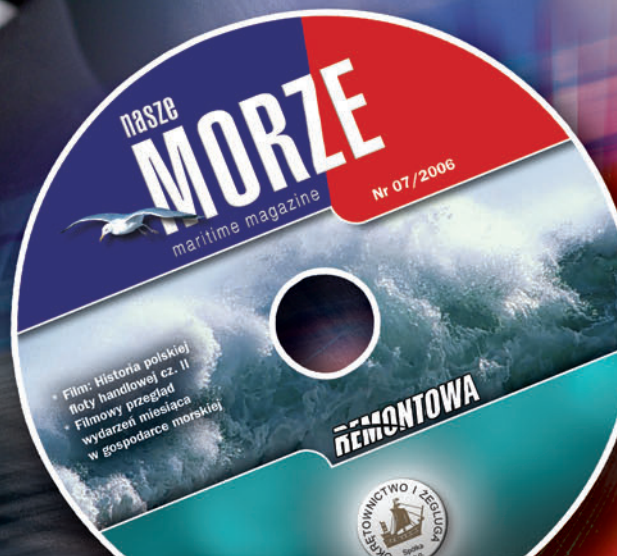
Transatlantyki: Poczłówka z Sobieskim



Wycieczkowiec do Gdańska wpłynął... tyłem

Nakład 4000 egz.

STERNIK AGENCJI





Obowiązkowa pozycja w bibliotece prawdziwego shiplovera!

Wydanie specjalne w języku angielskim
na Targi SMM w Hamburgu (26-29 września 2006)
oraz dla prenumeratorów miesięcznika „Nasze MORZE”!

- wszystko o statkach aktualnie zamówionych, budowanych, przebudowywanych i przekazywanych armatorom w polskich stoczniach
- dane techniczne, charakterystyki, opisy, zdjęcia, plany, rysunki
- portfele zamówień, nowe kontrakty, najciekawsze projekty, ciekawostki

shipbuilding

nasze

MORZE

maritime magazine

special issue

Polish-built

SHIPS



JUŻ WE WRZEŚNIU DRUGA EDYCJA - POLISH-BUILT SHIPS 2006

2006

www.naszemorze.com.pl



Nr 7 (7) 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 15 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 adjustacji tekstów oraz zmiany ich tytułów,
a także do zamieszczenia kopii materiałów
drukowanych w „Naszem Morzu”
i „Budownictwie Okrętowym”
na stronie WWW bez dodatkowego
wynagrodzenia.



Gry nad morzem

Z nieba lał się żar, w telewizorze emocje piłkarskie, a nad morzem atmosfera też gorąca.

„Były szef największego polskiego armatora został głównym sternikiem polskiego przemysłu”. Pod takim tytułem znana w światowej branży shippingowej norweska gazeta TradeWinds opublikowała tekst poświęcony temu, co obecnie dzieje się wokół polskich stoczni produkcyjnych. Według Norwegów jedną z głównych ról w polskim przemyśle okrętowym gra teraz Paweł Brzezicki, nowy prezes Agencji Rozwoju Przemysłu S.A.

Tak zmiana na stanowisku szefa najważniejszej państwowej agencji zaangażowanej kapitałowo w restrukturyzację państwowych stoczni w Polsce odbierana jest na świecie. Także w Polsce, powołanie nowego prezesa ARP było ostatnio jednym z najważniejszych wydarzeń w naszej gospodarce morskiej. Obudziło wielkie nadzieje, ale chyba jeszcze większe oczekiwania. Tym bardziej, że nastąpiło w czasie rozstrzygającym o przyszłości stoczni produkcyjnych w Gdyni i w Gdańsku. Pierwsza rozpaczliwie potrzebuje kapitału (wszystko jedno – państwowego lub prywatnego), druga chce się oddzielić od tej pierwszej i usamodzielnic, a obie (razem ze zrenacjonalizowaną Stocznią Szczecińską Nową) czekają na 1 grudnia 2006 r., kiedy to Komisja Europejska zakończy śledztwo w sprawie zgodności z procedurami unijnymi pomocy, jaką państwo udzieliło do tej pory tym stoczniom.

Komisja Europejska najchętniej wdziałałaby w niedalekiej przyszłości polskie stocznie sprywatyzowane. Nowy szef ARP, posiadającej udziały w stoczniach produkcyjnych na ten temat wypowiada się bardzo ostrożnie (czyt. wywiad z Pawłem Brzezickim na str. 20-24). A znawcy tematu nie mają najmniejszych wątpliwości, że właśnie jego zdanie w tej materii będzie się bardzo liczyło.

W Stocznię Gdynia chcieliby się zaangażować inwestorzy zewnątrz. Izraelski armator Rami Ungar, który w Gdyni buduje swoją flotę samochodowców – najwytrwalej zabiega o akcje tej stoczni (już w 2004 roku odkupił jej długi od Kredyt Banku, dziś ma w niej ponad 16 proc. udziałów). Jak podał 11 lipca „Puls Biznesu”, Ungar złożył także konkurencyjną ofertę wobec ARP/Energi i spółki pracowniczej Stoczni Gdańska Holding, na zakup Stoczni Gdańskiej. Najwyraźniej więc bardzo mu zależy na kontrolowaniu obu stoczni. Gdyby jed-



nak Ungar wygrał w Gdyni i w Gdańsku, to ich rozdzielenie, na którym tak zależy Stoczni Gdańskiej stanęłoby pod znakiem zapytania... Ta gra, w której liczą się interesy, polityka i zwykle ludzkie emocje, robi się coraz ciekawsza. Tym bardziej, że nie wszyscy zawodnicy grają tu do jednej bramki (o Stoczni Gdynia czyt. na str. 10-13).

A *propos* emocji, pełno ich było w wypowiedziach protestujących na ulicach Gdyni związkowców z Portu Gdynia (czyt. na str. 29-32). Powtarzające się od kilku lat protesty pracowników portowych spółek pokazują jak wiele jeszcze nieporozumień, uprzedzeń i strachu budzi słowo „prywatyzacja”. Tu trzeba naprawdę nie lada umiejętności menedżerskich, dyplomatycznych, politycznych i Bóg wie jakich jeszcze, żeby się porozumieć. Kto w tym sporze ma rację? Zarząd, związki, a może tzw. milcząca większość? Każdy ma swoją rację. I nawet, jeśli w porcie gdyńskim, zgodnie z logiką ostatnich zmian kadrowych w spółkach skarbu państwa, wymienią zarząd, to przecież problem sam nie zniknie.

- To bardzo trudna sprawa, zarządowi portu nie zazdroścę – skomentował sprawę poseł PiS Zbigniew Kozak, którego trudno posądzać o sympatię do, kojarzonego z poprzednim układem politycznym, obecnego kierownictwa Portu Gdynia. I trudno się z nim nie zgodzić...

Grzegorz.Landowski@naszemorze.com.pl



OD REDAKTORA

Gry nad morzem

..... str. 3

O TYM SIĘ MÓWI

O dalszy pomyślny rozwój...

O tym czym zajmie się resort Gospodarki Morskiej mówił w Gdyni minister Rafał Wiechecki. str. 6

Daleko do ratunku

Choć akcjonariusze Stoczni Gdynia S.A. podjęli decyzję o podwyższeniu kapitału, sytuacja daleka jest od normalności. str. 10

Potknięcie na azbeście

S/s Rotterdam dostał nakaz opuszczenia Polski, ale na statku jakoś nikt nie pakował walizek str. 13



16

Tramwajem wodnym na Hel

Po długich przymiarkach ruszyły tzw. tramwaje wodne zapewniające sezonowe połączenia trójmiasta z Helem. str. 14

Solidarność i „Polityka”

„Co się stało z naszą Solidarnością” – na to pytanie próbowali odpowiedzieć uczestnicy panelu w Gdańsku podczas Festiwalu Gwiazd. str. 15

Prinsendam odwiedził Gdańsk

Przyplłynął największy z zagranicznych wycieczkowców, które w tym sezonie zawijają do Gdańska. str. 16

Wieści z kraju

..... str. 18

ROZMOWA MIESIĄCA

Na kłopoty – Brzezicki!

O polskich stoczniach, banderze i gazoporcie rozmawiamy z Pawłem Brzezickim, prezesem Agencji Rozwoju Przemysłu S.A. str. 20

WYDARZENIA

MORZE FIRM

Tygrys zaatakuje z Gdyni

W Gdyni oficjalnie otwarto terminal kontenerowy należący do Hutchison International Port Holdings Ltd. str. 25

Nowocześni i ekologiczni

Nowe inwestycje w Morskim Terminalu Masowym Gdynia. str. 29



20

KONTROWERSJE

Pokazali pazury

Związkowcy i zarząd Portu Gdynia nie potrafią się dogadać. Nad portem wisi groźba strajku. str. 30

WOKÓŁ MORZA

Rybitwy stanęły okoniem

Ptaki, które obsiadły falochron gdyńskiego portu, zastopowały inwestycję za 80 milionów złotych. str. 34

NAD MORZEM

Lazurowe Pomorze

Plaże, rozrywka, zabytki, krajobrazy. Atrakcje polskiego wybrzeża, zaspokoją najróżniejsze gusta. str. 38

Drukarnia przeprasza...

W ostatnim, 6 numerze „Naszego MORZA”, zdarzył się bardzo poważny błąd techniczny, w wyniku którego wydrukowana została niewłaściwa wersja strony 29, z której „wypadł” ważny fragment tekstu. Za ten błąd wszystkich Czytelników i Wydawcę bardzo przepraszamy.

Drukarnia Spartan Sp. z o.o.

MORZE TRADYCJI

Pod żaglami Zawiszy

Słynny żaglowiec obchodzi w tym roku jubileusz 45-lecia pływania pod harcerską banderą. str. **42**

MORZE PIENIĘDZY

Estończyk kupił Fina

Armator estoński Tallink zamiast walczyć z konkurencyjnym operatorem promowym Silja Line, postanowił go przejąć. str. **43**

POCZTÓWKA Z MORZA

M/s Sobieski**waleczny i bez wad...**

...czyli o słynnym polskim transatlantyku „zwrótnym do niewiarygodności”. str. **46**



ARCHIWUM MORZA

Zdarzyło się w polskiej gospodarce morskiej.

Przypominamy ważniejsze lipcowe daty wydarzeń związanych z morzem. str. **52**

OBRAZY MORZA

Kolorowy świat

Prace wybitnego polskiego marynisty Jana Rubczaka rozsiane są po całym świecie. str. **54**

Pomocna dłoń Azjaty

Szukając pracowników, amatorzy coraz częściej spoglądają w kierunku krajów Dalekiego Wschodu. str. **58**

Światło z przeszłości

Czy dziś, w czasach satelitarnego systemu nawigacyjnego GPS latarnie morskie są jeszcze potrzebne? str. **60**

MORZE ROZRYWKI

Książki i gry na PC.

Prezentujemy nowości wydawnicze. str. **66**

MORZE TAJEMNIC

Zapomniana flota

Mariusz Borowiak ujawnia

MORZE - ŚWIAT

MORZE W TV

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

**Dodatek branżowy o stoczniach i statkach**

PRZEBUDOWY

Lucky Lady się odchudza...

W Gdańskiej Stoczni Remontowa S.A. trwa unikatowa przebudowa tankowca na statek do przewozu ładunków ciężkich. str. **1**

HEAVY LIFT VESSELS

Statki wagi superciężkiej

Krótką historią statków, których dziś w stoczniach na świecie powstaje coraz więcej. str. **3**

Aktualności z rynku stocznioowego i żeglugowego

..... str. **8**

SIGNIFICANT SHIPS OF 2005

Uniwersalny siłacz

Tak można nazwać statek klasy „R” armatora Beluga Shipping GmbH wyróżniony przez Royal Institution of Naval Architects. str. **11**

SIGNIFICANT SMALL SHIPS OF 2005

Prezentujemy kolejne najciekawsze małe statki zestawione na prestiżowej liście RINA. str. **13**

ŻEGLUGA

Pod polską banderą

Floty małych prywatnych armatorów, tworzą nowy wizerunek polskiej floty handlowej. str. **15**

Na okładce:

Paweł Brzezicki, Prezes Agencji Rozwoju Przemysłu S.A.

Zdjęcie: Łukasz Glowala

O dalszy pomyślny rozwój...

Rozwój polskiej żeglugi, także śródlądowej i więcej statków zarejestrowanych pod polską banderą marzą się Rafałowi Wiecheckiemu, niedawno mianowanemu ministrowi gospodarki morskiej.

Podczas swojej czerwcowej wizyty w Gdyni minister Rafał Wiechecki mówił o organizacji swojego resortu, inwestycjach i zmianie przepisów, które miałyby doprowadzić do rozwoju polskiej floty, a także o sprawach kadrowych. Zapewnił, że nie będzie wymiany kierownictwa w Urzędzie Morskim w Gdyni. Po tym, jak w szczecińskim Urzędzie Morskim kapitana Piotra Nowakowskiego zastąpił Józef Gawłowicz, środowisko związane z branżą morską żywo na ten temat spekulowało.

O rybołówstwie

- Pracę gdyńskiego Urzędu Morskiego oceniam dobrze – skomentował pojawiające się tu i ówdzie informacje Wiechecki.

Podczas czerwcowej wizyty w Gdyni minister Rafał Wiechecki mówił o sprawach, którymi w pierwszej kolejności ma się zająć kierowany przez niego nowy resort.

Uchylił się natomiast od odpowiedzi o przyszłość polskich rybaków. - Sprawy te podlegają Ministerstwu Rolnictwa i nie biorę za nie odpowiedzialności - odparł pytany o tę kwestię przez dziennikarzy. - Niestety jestem zdania, że niektóre, dotyczące rybaków obietnice ministra rolnictwa, mogą nie pokrywać się z rzeczywistością.

Stanowisko Wiecheckiego jest o tyle zastanawiające, że kilka tygodni wcześniej, podczas wizyty w Morskim Instytucie Rybackim w Gdyni, obiecywał, że rybakom i związanym z branżą rybołówstwa przetwórcom będzie pomagał. Deklarował m.in., że postara się ułatwić im uzyskanie należnych odszkodowań za okresy limitów połowowych na Bałtyku, z czym były poważne problemy w zeszłym roku. Stowarzyszenie przetwórców procesuje się teraz z państwem o ich wypłatę.

○ przekopaniu Mierzei

Rafał Wiechecki kolejny raz zadeklarował natomiast, że jest przychylny pomysłowi przekopania Mierzei Wiślanej i połączenia Zalewu Wiślanego z Bałtykiem.

- Potrzebuję w tej sprawie mocnych argumentów, przede wszystkim ekonomicznych - mówił. - Niezbędne jest przygotowanie konkretnego studium wykonalności przekopu. Muszę mieć pewność, że tak poważna inwestycja rzeczywiście przyczyni się do rozwoju portu morskiego w Elblągu. Obok przychylnych głosów elbląskich samorządowców ważne jest także stanowisko reprezentantów mieszkańców przyległych gmin. Wiadomo, że niektórzy z nich są przeciwni przekopowi. Chcę mieć pewność, że planowane prace nie przyczynią się do degradacji środowiska, więc będę się wsłuchiwał w głosy ekologów.

Wiechecki podkreślił, że inwestycja powinna być realizowana ze środków w ramach programów unijnych na lata 2007-2013.

- Nie jest za późno, aby złożyć stosowny wniosek, ale im szybciej się go sporządzi, tym większa szansa uzyskania pokaźnych pieniędzy - mówił. - Chcę podkreślić, że rząd może wspierać ideę przekopania mierzei, jednak największą rolę powinny odgrywać lokalne samorządy. To one muszą być beneficjentami funduszy z UE i wnieść niezbędny wkład własny, aby pieniądze te pozyskać. Jestem też zdania, że inwestycja ta nie jest

lekarstwem na wprowadzony przez Rosjan zakaz żeglugi. To dwie zupełnie odrębne kwestie. Przekopanie Mierzei Wiślanej nie załatwi problemu, bo port w Kaliningradzie będzie dalej dla Polaków zablokowany. Z Rosjanami trzeba rozmawiać i ułożyć odpowiednio stosunki dyplomatyczne, z korzyścią dla obu stron.

○ ministerstwie

Nowy minister będzie dążył do rozszerzenia swoich kompetencji. Chce m.in. wydzielenia z Ministerstwa Transportu i włączenia pod jego pieczę żeglugi śró-

dładowej. Opracowywany jest już stosowny projekt ustawy sejmowej.

- Obecnie tematyką żeglugi śródlądowej zajmują się w polskiej administracji dwie osoby - mówi Wiechecki. - Nic dziwnego, że ta gałąź gospodarki jest zaniedbana. Zdaję sobie sprawę, że trudno będzie odwrócić tę sytuację i że wodne szlaki śródlądowe mogą dalej zanikać. Warto jednak poważniej podejść do tematu. Nalegałem, abyśmy starali się uzyskać 80 mln euro z programu operacyjnego UE na rozwój żeglugi śródlądowej i udało się. W Sejmie trwają prace, by Ministerstwu Gospodarki Morskiej podlega-

Dlaczego gazoport?

O konieczności budowy w Polsce gazoportu i zdywersyfikowaniu dostaw gazu rząd zdecydował w styczniu. Stało się tak po tym, jak Rosja demonstracyjnie przykręciła kurki z tym surowcem, aby wymóc na Ukrainie większe opłaty. Decyzja o lokalizacji gazoportu ma zostać podjęta do października tego roku. Według strony rządowej, do tego czasu opracowane zostanie studium wykonalności projektu, mówiące, która lokalizacja - w Gdańsku, czy Świnoujściu - jest korzystniejsza. Inwestorem ma być Polskie Górnictwo Naftowe i Gazownictwo lub spółka Gaz - system, zarządzająca krajową siecią gazowniczą.

Porty w Gdańsku i Świnoujściu podpisały już listy intencyjne z PGNiG. Wielka inwestycja kosztować będzie prawdopodobnie ok. 400 mln euro. Zdolność przeładunkowa gazoportu wynosiłaby ok. 4 mln ton skroplonego gazu ziemnego (LNG), czyli ok. 5 mld metrów sześciennych. Pracę w gazoporcie znajdzie około 400 osób.

„Tak” dla Świnoujścia

- bliskość Cieśnin Duńskich, co zapewnia krótszą drogę morską dla gazowców i zmniejszenie ryzyka kolizji lub katastrofy ekologicznej
- bezpośrednie sąsiedztwo dużych odbiorców gazu, przede wszystkim Zespołu Elektrowni Dolna Odra i Zakładów Chemicznych Police
- obecność w Szczecinie Polskiej Żeglugi Morskiej, która mogłaby być armatorem dla gazowców
- wskazywany przez specjalistów ds. gospodarki morskiej nierówny pod względem infrastrukturalnym rozwój Wybrzeża Gdańskiego i Szczecińskiego. Lokalizacja gazoportu w Świnoujściu mogłaby przyczynić się do zmiany tego stanu rzeczy.

„Tak” dla Gdańska

- opracowana już w 1996 roku koncepcja lokalizacji terminalu LNG w Porcie Północnym
- bliskie położenie portu w stosunku przyszłej kawerny - podziemnego zbiornika na skroplony gaz, tworzony poprzez wypompowanie pokładów soli nad Zatoką Pucką oraz węzła krajowej sieci gazowniczej pod Pszczółkami
- oszczędności. W Gdańsku, w miejscu, gdzie powstać miałby gazoport, istnieją już falochrony i pirs z nabrzeżami. W Świnoujściu trzeba by je zbudować. Do gdańskiego portu mogą też zawijać największe statki, jakie wpływają na Bałtyk.

Dlaczego przekopać Mierzeję?

Przekopanie kanału przez Mierzeję Wiślaną jest z punktu widzenia polskiej żeglugi ważny przede wszystkim dlatego, że właśnie otwarto zbudowany kosztem 4,6 mln euro, praktycznie od podstaw, port morski i basen jachtowy w Elblągu. Inwestycję w 80 procentach sfinansowała Unia Europejska. Wkład własny w wysokości 20 procent wyasygnowali elbląscy samorządowcy. W ramach inwestycji, w Elblągu powstał m.in. plac składowy o powierzchni 4 ha, magazyny o powierzchni 3 tys. m kw, stanowisko postojowe dla samochodów ciężarowych oraz długie na 200 m nabrzeże przystosowane do cumowania statków morskich o maksymalnej ładowności do tysiąca ton. Po ukończeniu budowy port w Elblągu może przyjąć do 600 tys. ton towarów masowych w skali roku.

Przewiduje się, że głównymi przeładowywanymi w nim surowcami będą węgiel, piasek i żwir. Port przystosowany jest do przeładunków do 150 tys. ton drobnicy, do 100 kontenerów, a także odpraw pasażerów. W Elblągu wybudowano przyczółek promowy i budynek odpraw granicznych. Jedno-

razowo obsługiwanych może być w nim 300 podróży, schodzących z promu, i 25 aut osobowych. W zmodernizowanym basenie jachtowym Bryza przy kei znalazło się miejsce dla 80 łódek. Port znajduje się w bardzo dogodnej lokalizacji, przy przeprawie drogowo-mostowej nad rzeką Elbląg, także współfinansowanej przez Unię Europejską. Na Zalew Wiślany jednostki wypływają z niego po pokonaniu 6-kilometrowego odcinka rzeki Elbląg. Do Zatoki Gdańskiej z kolei droga wiedzie przez cieśninę Pilawską na Mierzei Wiślanej, albo poprzez rzekę Szkarpawę i Wisłę. Ładunki z portu w głąb lądu wywożone są drogą nr 1, łączącą Gdańsk z południem kraju albo drogą nr 7 Gdańsk- Warszawa.

Obecnie jednak rejsowy ruch żeglugowy na Zalewie Wiślanym całkowicie zamarł, ponieważ strona rosyjska zamknęła na początku maja cieśninę Pilawską. Samorządowcy pomorscy, a przede wszystkim warmińsko-mazurscy, apelują do polskiego rządu, aby przekopać Mierzeję Wiślaną i stworzyć dodatkowe połączenie Zalewu z Bałtykiem.

świnoujskim połączony. Wiechecki przytaczał przy tym emocjonalne argumenty na poparcie swoich racji. Sugerował m.in., że gazoport w Świnoujściu sprawi, iż... przygraniczny region będzie w przyszłości bardziej zintegrowany z Polską, niż z Niemcami.

W Gdyni wypowiedzi ministra gospodarki morskiej na ten temat były bardziej wyważone.

- Zapoznając się z przedstawionymi mi argumentami za budową gazoportu w Gdańsku - mówił. - Najważniejsza w tej sprawie będzie nie moja prywatna opinia, lecz zapisy studium wykonalności, sporządzane przez Polskie Górnictwo Naftowe i Gazownictwo. Dokument ten będzie obiektywnym raportem, czy i gdzie budować gazoport. Przygotowują go niezależni eksperci. Zanim będę współdecydował o lokalizacji gazoportu, chętnie zapoznam się z tym dokumentem.

O personaliach

Wiechecki przyznał też, że ma ograniczony wpływ na typowanie członków zarządów i rad nadzorczych w strategicznych dla polskiej gospodarki morskiej spółkach Skarbu Państwa.

- Staram się, aby wyznaczanie tych osób leżało w mojej gestii i podobne decyzje są zazwyczaj ze mną konsultowane - mówił. - Jednak często słyszę argument, że po to powołano ministerstwo Skarbu Państwa, aby to ono miało w tej sprawie decydujący głos. Jeśli każdy minister chciałby typować członków zarządów i rad nadzorczych do przedsiębiorstw, z którymi z racji pełnionej funkcji współpracuje, powstałby bałagan.

Kolejny pomysł Wiecheckiego to wprowadzenie w kilku polskich ambasadach radców morskich.

- Będzie to 4-5 osób - wyjaśnia minister gospodarki. - Chciałbym, żeby rezydowali m.in. w takich krajach, jak Grecja, Szwecja, Wielka Brytania. Gdy zacząłem przyglądać się podobnym sprawom, okazało się, że w kwestii tej panuje drobny bałagan. Dla przykładu, radcę morskiego z konsulatu w Hamburgu próbowano przenieść do Berlina. Pomysł taki uważam za niefortunny.

ło też wspomniane już wcześniej rybołówstwo. Sprawę uda się sfinalizować najprawdopodobniej w październiku.

O rozwoju gospodarki morskiej

Według ministra, szereg korzystnych dla przedstawicieli branży morskiej zapisów znaleźć ma się w rządowym programie rozwoju gospodarki morskiej.

- Przygotowywane są m.in. projekty ustaw o tzw. biało-czerwonej banderze, czyli drugim rejestrze statków, i o podatku tonażowym - mówi Wiechecki. - To wszystko może ożywić polską żeglugę morską. Zajmiemy się uregulowaniem sytuacji ubezpieczeniowej polskich marynarzy pracujących za granicą. Niezwykle ważną sprawą jest, aby na wysokim poziomie utrzymać polskie szkolnictwo morskie. Polscy oficerowie już teraz są znani na całym świecie z wysokich kwa-

lifikacji, a chcę, aby było jeszcze lepiej. Zawód marynarza trzeba promować już w szkołach gimnazjalnych, będą do tego dążył. Polskie porty muszą być nowoczesne, aby wpływało dni nich jak najwięcej statków i pieniędzy.

Wiechecki podczas wizyty w Gdyni wyraził zadowolenie, że Polski Rejestr Statków został uznany przez Komisję Europejską jako w pełni suwerenna organizacja.

O gazoporcie

Wbrew wcześniejszym deklaracjom, minister gospodarki morskiej powściągliwie wypowiadał się na temat lokalizacji gazoportu, o który walczą Gdańsk i Świnoujście. Wcześniej dawał kilka razy do zrozumienia, że skłania się raczej ku drugiemu z tych miast. Zarzucano mu, że faworyzuje Świnoujście, bo pochodzi z pobliskiego Szczecina, którego port jest ze

Jerzy Szymoniewski

*Pierwsze decyzje personalne
Rafała Wiecheckiego*

„Fachowcy” od ministra

Rafał Wiechecki, najmłodszy minister w obecnym rządzie, po dwóch miesiącach zdążył już obsadzić kilka ważnych w gospodarce morskiej stanowisk. Niektóre z tych nominacji budzą jednak zaciekawienie...

Wojciech Łuczak, działacz, podobnie jak Wiechecki, szczecińskiej Ligi Polskich Rodzin, jego rzecznik prasowy. 1 czerwca minister powołał go na stanowisko zastępcy do spraw technicznych dyrektora Urzędu Morskiego w Szczecinie. To bardzo ważna funkcja - odpowiada za pogłębianie toru wodnego i ochronę nabrzeży. To stanowisko bardzo specjalistyczne, dotąd nieobsadzone z partyjnego klucza, bowiem liczyły się tu kompetencje. Do tej pory piastował je Andrzej Borowiec, pracownik z 26-letnim stażem pracy w Urzędzie, absolwent inżynierii środowiska Politechniki Szczecińskiej. Ukończył studia ekonomiczne o specjalności transportowej. Funkcję, z której został odwołany, pełnił od 1991 r. Borowcowi nie przedstawiono zastrzeżeń co do wykonywanej pracy ani nie uzasadniono odwołania.

Tymczasem nowy wicedyrektor nie ma żadnego doświadczenia w branży morskiej - wcześniej bowiem... handlował rajstopami i telefonami komórkowymi. Jednak według przedstawicieli Urzędu Morskiego Wojciech Łuczak spełnia wymagane kryteria, gdyż ma wykształcenie wyższe. Oficjalny komunikat Urzędu: „Jest magistrem ekonomii o specjalności transport i ma sześciolletnie doświadczenie na stanowiskach menedżerskich w firmach prywatnych”. Według „Gazety Wyborczej” to doświadczenie Łuczak zdobywał w Idei, gdzie był doradcą klienta biznesowego, a wcześniej był kierownikiem oddziału firmy produkcyjnej (Levante) i odpowiadał za sprze-

daż rajstop i podkolanówek. Pracował także w spółce oferującej kredyty (Provident) oraz jako przedstawiciel handlowy Coca-Coli.

To nie koniec kadrowych posunięć ministra Wiecheckiego. Również 1 czerwca ze stanowiskiem zastępcy dyrektora UMS ds. inspekcji morskiej rozstał się kapitan żeglugi wielkiej Mirosław Szajkowski. Na jego miejsce powołano Henryka Ramędę, absolwenta WSM, który wcześniej pracował w wielu firmach armatorskich, ostatnio w Euroafrice. Ramęda nie jest jednak kapitanem żeglugi wielkiej, który to tytuł formalnie jest warunkiem kandydowania na to stanowisko. Nowy wicedyrektor jest starszym mechanikiem. Oficjalne uzasadnienie brzmi, że Henryk Ramęda będzie jedynie pełnił obowiązki zastępcy dyrektora.

Minister Wiechecki znalazł czas nie tylko na rozszady personalne. W przyszłym roku, jak zapowiedział, mają ruszyć, przewidziane na lata 2007-2013, inwestycje związane z żeglugą śródlądową. Jest na to 80 milionów euro. Pieniądze mają pochodzić ze środków unijnych i mają być przeznaczone głównie na udroźnienie dolnego odcinka Odry i jej ochronę przeciwpowodziową. Minister ma nadzieję, że do 2013 roku prace powinny doprowadzić do tego, by po rzece mogły pływać lekkie i ciężkie barki.

THE
GDYNIA
MARITIME
SCHOOL LTD

SZKOŁA MORSKA W GDYNI

ul. Hryniewickiego 10, 81-340 Gdynia
tel./fax. (58) 621 75 41; 661 26 55
e-mail: szkola@morska.edu.pl
www.morska.edu.pl



Policealna, 2,5-letnia Szkoła Morska kształcąca w zawodach:

- oficer nawigator statku morskiego,
- oficer mechanik statku morskiego.

Egzaminy wstępne:

30 czerwiec, 14 lipiec,
18 sierpień, 01 wrzesień 2006 r.

Kursy kwalifikacyjne dla działu pokładowego i maszynowego na poziomy zarządzania i operacyjny.

Kursy specjalistyczne wymagane konwencją STCW 78/95 i przepisami krajowymi.

Kursy i szkolenia według programów uzgodnionych ze zleceniodawcą.

Wyposażenie:

- Pełnozadaniowy symulator mostka z wizualizacją firmy Kongsberg Norcontrol
- Symulator łączności GMDSS firmy Transas.
- Symulator siłowni okrętowej firmy Unitest
- Multimedialne programy szkoleniowe firmy Seagull AS.
- Symulator operacji ładunkowych na zbiornikowcach firmy L3 SHIP ANALYTICS



Cze



W Stoczni Gdynia daleko do ratunku

Ostatnia obietnica premiera

Choć 29 czerwca akcjonariusze Stoczni Gdynia S.A. podjęli decyzję o podwyższeniu kapitału zakładowego spółki o kwotę od 40 do 500 mln zł, sytuacja w firmie daleka jest od unormowania. Pomoc dla stoczni zadeklarował nawet premier Kazimierz Marcinkiewicz. I była to ostatnia obietnica premiera, który kilka godzin później zapowiedział swoją dymisję...



Premier w Sopocie 8 lipca. Tego samego dnia wieczorem już w Warszawie Kazimierz Marcinkiewicz zapowiedział, że opuszcza rządowy „kapitański mostek”.

nansowo w rozdzieleniu Stoczni Gdynia od Stoczni Gdańskiej. Miała też - zapewnienia na ten temat padały już w końcu maja - przekazać gdyńskiemu zakładowi pożyczki. Najpierw 19 mln zł na dokończenie jednego ze statków, a później w dwóch transzach w sumie 60 mln zł. Te pieniądze miały trafić na konto stoczni do końca czerwca.

Kapitał na papierze

Decyzja o podwyższeniu kapitału nie skutkuje tym, że stocznia od razu „dostanie” pieniądze. Pierwotnie planowano jego podniesienie o 300 mln zł, ale ostatecznie zdecydowano się na większą kwotę. Choć pieniędzy jeszcze nie ma, bez tej uchwały akcjonariuszy gdyńskiemu zakładowi najprawdopodobniej groziłaby upadłość. Firma jest zadłużona na ponad miliard złotych, z czego większość to np. pożyczki na budowę statków. Suma tzw. długów wymagalnych, między innymi niespłaconych zaległości wobec ZUS, to około 500 mln zł.

- Bez uregulowania tego długu przez obecnego właściciela, czyli Skarb Państwa, trudno będzie o pozyskanie inwestora - mówi Kazimierz Smoliński, prezes Stoczni Gdynia. - Jest naturalne, że potencjalny kupiec firmy będzie chciał przeznaczyć swoje pieniądze na inwestycje, a nie na spłacanie starych długów.

Podwyższony kapitał muszą objąć nowi lub obecni akcjonariusze. Mówi się o inwestorze zagranicznym. Bardzo wstępne zainteresowanie firmą wyraził ukraiński Donbas, który jest już właścicielem Huty Częstochowa, głównego dostawcy stali na statki budowane w Gdyni. Zainteresowany akcjami jest też już obecny współwłaściciel firmy, izraelski armator Rami Ungar, który od 1999 r. buduje w Gdyni samochodowce.

Decyzja o podwyższeniu kapitału uspokoiła nieco związki zawodowe. Zakładowa „Solidarność” pod koniec czerwca pikietowała w Warszawie Kancelarię Premiera i Ministerstwo Skarbu Państwa, domagając się decyzji ratujących zakład (w tym pożyczek z ARP). Związkowcy zapowiadali też wielką manifestację przemysłu okrętowego w stolicy.

- Jesteśmy zdeterminowani - podkreśla Dariusz Adamski, szef stoczniowej „S”. - Upadek Stoczni Gdynia oznaczałby upadek całego przemysłu okrętowego i utratę kilkudziesięciu tysięcy miejsc pracy.

Niecierpliwy armator

O ile związkowcy są po ostatnich decyzjach spokojniejsi, to nerwowo zrobiło się w przypadku jednego z armatorów. Na jaw bowiem wyszło, że w londyńskim sądzie arbitrażowym leżą dokumenty Gearbulka - firmy należącej do Norwegów i japońskiego Mitsui OSK Lines - zgodnie z którymi domaga się on od Stoczni Gdynia 120 mln dolarów za niewybudowanie dla niego statków.

- Sprawa nie jest nowa, papiery w sądzie arbitrażowym leżą od około roku, a trzy kontenerowce miały być zbudowane w latach 2002-2003 - wyjaśnia Dariusz Adamski.

Według przedstawicieli gdyńskiego zakładu statki nie mogły zostać zbudowane, bo w tym okresie stocznia miała poważne kłopoty finansowe - które zresztą trwają do dziś. Ich powodem był m.in. brak obiecanej już wtedy pomo-

Interwencja prezydenta

Ministerstwo Skarbu Państwa wesprze każde działanie, które pomoże zdobyć dla Stoczni Gdynia wiarygodnego inwestora - zapewnił Wojciecha Szczurka Wojciech Jasiński. Prezydent Gdyni pojechał do Warszawy, by osobiście przekonać ministra Skarbu Państwa o tym, że znajdująca się w fatalnej kondycji stocznia potrzebuje szybkiej i konkretnej pomocy.

Mówił, że ten największy w regionie zakład i pracodawca (zatrudnia prawie pięć tysięcy osób) jest jednocześnie jednym z ważniejszych dla polskiej gospodarki przedsiębiorstw.

Zdaniem prezydenta Szczurka, ratowanie stoczni poprzez ogłoszenie jej upadłości nie będzie dobrym rozwiązaniem.

Decyzją akcjonariuszy Stoczni Gdynia, nowym członkiem Rady Nadzorczej zakładu został Paweł Brzezicki, niedawno wybrany nowy prezes Agencji Rozwoju Przemysłu S.A. Na obecnym etapie ARP jest kluczowym dla ratowania Stoczni Gdynia podmiotem. Ma uczestniczyć fi-



- Bez oddłużenia stoczni przez obecnego właściciela, czyli Skarb Państwa, trudno będzie o pozyskanie inwestora - mówi Kazimierz Smoliński, prezes Stoczni Gdynia. Obok członek zarządu Arkadiusz Aszyk.

cy ze strony państwa w postaci dokapitalizowania firmy. Jak podkreśla Adamski, od tego czasu stocznia renegotjowała swoje kontrakty ze wszystkimi armatorami poza Gearbulkem.

- Jestem spokojny, powinniśmy dojść do porozumienia - uważa Kazimierz Smoliński.

Straszq Uniq

Kluczowe decyzje dla Stoczni Gdynia ma też wydać Unia Europejska. Wiążąca decyzja, czy nasze stocznie korzystały, czy też nie, z takiej pomocy publicznej, która w Unii Europejskiej jest niedozwolona, ma być wydana do końca tego roku. Możliwe jednak, że stanie się to nieco wcześniej, już jesienią. - Na dziś sprawa wygląda nieco kuriozalnie - przyznaje Adamski. - W Polsce ciągle słyszymy, że jakiegolwiek pożyczki rządowe dla zakładu będą traktowane jako niedozwolona pomoc publiczna i będzie trzeba je zwracać. Tymczasem w Brukseli słyszymy, że nie ma przeciwwskazań, aby rząd ratował firmę. Wychodzi na to, że Bruksela jest nam przychylniejsza...

Premier zdążył obiecać...

Pomoc dla Stoczni Gdynia obiecywał także premier Kazimierz Marcinkiewicz, który 7 i 8 lipca przebywał w Trójmieście. Ostatnim akordem tej wizyty było spotkanie z zarządami Stoczni Gdynia i Stoczni Gdańskiej. Nie było na nim jednak prezesa tej ostatniej - Andrzeja Jaworskiego. Premier zadeklarował pomoc w jak najszybszym rozdzieleniu obu zakładów. Zapowiedział też powołanie specjalnej komisji ekspertów, w której skład mają wejść m.in. szefowie obu stoczni, przedstawiciele ministerstw - skarbu oraz gospodarki, a także prezes Agencji Rozwoju Przemysłu S.A. Komisja zajmie się inwentaryzacją majątku obu stoczni, a jej raporty raz w tygodniu będą składane premierowi. Tyle, że... nie

będzie nim już Kazimierz Marcinkiewicz. Zaledwie kilka godzin po powrocie z Gdańska do Warszawy, na posiedzeniu Komitetu Politycznego PiS, premier Marcinkiewicz zapowiedział bowiem podanie się do dymisji. Co też uczynił. Nowym premierem, po rekomendacji PiS, został prezes tej partii Jarosław Kaczyński.

Michał Lewandowski
„Dziennik Bałtycki”



Andrzej Drania
ADWOKAT

Kancelaria Adwokacka, założona w 1990 r., specjalizuje się w świadczeniu usług prawnych w zakresie prawa gospodarczego i handlowego, na rzecz podmiotów krajowych i zagranicznych.
W ramach powyższego Kancelaria przygotowuje projekty kontraktów handlowych, uczestniczy w ich negocjacjach, prowadzi spory sądowe zarówno przed sądami powszechnymi, jak i arbitrażowymi, jak też sporządza opinie prawne.
Kancelaria Adwokacka prowadzi obsługę prawną w językach: angielskim, francuskim i rosyjskim.

www.adwdrania.pl

ul. Świętojańska 87, 81-389 Gdynia, Polska
tel.: + 48 58 620 65 58, + 48 58 620 25 79, + 48 58 620 24 65 fax.: + 48 58 620 13 56
e-mail: kancelaria@adwdrania.pl

Długie pożegnanie z s/s Rotterdam

Potknięcie na azbeście

Andrzej Królikowski, dyrektor Urzędu Morskiego w Gdyni, wydał 22 czerwca holenderskiemu transatlantykowi *Rotterdam* nakaz opuszczenia w ciągu dwóch tygodni polskich wód terytorialnych. Termin minął, a statek z Gdańska nie wypłynął.

Rotterdam miał zostać przeholowany do portu macierzystego, gdzie - tym razem już zgodnie z decyzją Wojciecha Stawianego, Głównego Inspektora Ochrony Środowiska - musi oddać do utylizacji ok. 500 m sześć. materiałów zanieczyszczonych azbestem, które pod koniec kwietnia kontrolerzy znaleźli ukryte w chłodniach i magazynach jednostki. Zgodnie z przepisami międzynarodowymi, odpady azbestu znajdują się na tzw. czerwonej liście odpadów, a ich wwiezienie na teren Polski nie zostało wcześniej zgłoszone.

- Do GIOŚ nie wpłynęło zgłoszenie wysyłki odpadów dotyczące przywozu azbestu na teren Polski, dokonane przez firmę Rederij de Rotterdam B.V. - napisał w uzasadnieniu decyzji Wojciech Stawiany. -W związku z powyższym należy uznać, że zatrzymany transport jest transportem nielegalnym, a winnym nielegalnego transportu jest firma Rederij de Rotterdam B.V. Po kwietniowym odkryciu w chłodniach i magazynach nielegalnie wwiezionych odpadów, sprawą zajęła się także Prokuratura Okręgowa w Gdańsku. Jednak prowadząca sprawę prokurator zadecydowała, że nie będzie wszczynać postępowania, gdyż nie dopatrzyła się znamion przestępstwa. W ten sposób właściciele statku - choć przywiezienie do Polski azbestu było nielegalne - nie poniosą za to odpowiedzialności kamej.

Rotterdam stoi od końca lutego przy Pirsie Rudowym w Porcie Północnym w Gdańsku. Holendrzy zamierzali przy

nabrzeżu Portu Północnego, czyli w „stoczni pod chmurką”, usunąć ze statku ok. dwa tysiące ton materiałów skażonych azbestem. Na to nie zgodził się jednak wojewoda pomorski, który kazał armatorowi szukać prawdziwej stoczni.

Mimo konsekwentnie powtarzanego komunikatu wojewody Piotra Ołowskiego, holenderski armator parowca *Rotterdam*, zawierającego 1500 ton odpadów azbestowych, długo sprawiał wrażenie, jakby liczył na cofnięcie zakazu. Najpierw przysłał wojewodzie ekspertyzę, z której wynika, że usuwanie azbestu w porcie nie zagraża środowisku, a następnie wybudował na statku zaplecze remontowe, co spotkało się z ostrą reakcją Urzędu Wojewódzkiego. Holendrzy twierdzili, że jedynie przygotowują się do podjęcia prac przed wejściem do niezdefiniowanej wcześniej stoczni. Utrzymywali, że prowadzą w tej sprawie rozmowy z Gdańską Stoczną Remontową (skąd przyszło natychmiast kateryczne zaprzeczenie), za szczecińską „Gryfią” oraz Stoczną Gdańską. I z nią to właśnie 22 czerwca (czyli w dniu wydania przez

Urząd Morski nakazu opuszczenia Gdańska) armator *Rotterdamu* podpisał list intencyjny.

- Nie jest to jeszcze kontrakt, ani też nasza zgoda na przebudowanie statku w Stoczni Gdańskiej - zastrzega Jerzy Czarniecki, dyrektor techniczny SG. - Jak sama nazwa wskazuje, obie strony wyrażają intencję, by zasiąść do konkretnych rozmów. Strona holenderska proponuje, by sam proces usuwania azbestu był prowadzony przez profesjonalną firmę Algader Hofman, która ma zgodę władz Gdańska na wytwarzanie odpadów. Holenderski armator s/s *Rotterdam*, dysponując listem intencyjnym, zamierzał odwołać się od decyzji Urzędu Morskiego do ministra gospodarki morskiej Rafała Wiecheckiego.

- Właściciel statku ma prawo się odwoływać, ale nakaz opuszczenia polskich wód jest obarczony rygorem natychmiastowej wykonalności - tłumaczył dyrektor Andrzej Królikowski z Urzędu Morskiego. - Oznacza to, że *Rotterdam* z azbestem na pokładzie powinien opuścić Gdańsk do 10 lipca. Nie chcemy, by ktoś zaśmiecał nasz rejon. Jedyne kataklizm mógłby usprawiedliwić pozostanie statku w porcie, ale na to bym na miejscu Holendrów nie liczył.

Dyrektor Królikowski miał rację. Z Ministerstwa Gospodarki Morskiej nadszedł jednoznaczny komunikat - zgody na dłuższy pobyt azbestowej jednostki w Gdańsku nie ma.

Mimo to, 11 lipca *Rotterdam* wciąż cumował w gdańskim porcie i nic nie wskazywało na to, że przygotowuje się do wypłynięcia. Kolejnym terminem opuszczenia Polski, wyznaczonym w upomnieniu wydanym przez Urząd Morski, był 18 lipca.

Doroła Abramowicz



Fot. Jolanta Bogucki

Pechowy statek dostał nakaz odpłynięcia z Polski.

Tramwajem wodnym na Hel

Po długich przymiarkach i szumnych zapowiedziach ruszyły w końcu tzw. tramwaje wodne. W sezonie przy dobrej pogodzie można nimi popłynąć z Trójmiasta na Hel.



Agat i Rubin
pływają na Hel z Gdyni.



Idea tramwajów wodnych jako wakacyjnego połączenia Trójmiasta z Helem jest stara jak świat. Do tej pory po Zatoce Gdańskiej pływały statki białej floty Żegluga Gdańskiej S.A. Jednak cena za rejs – ok. 60 zł za podróż w dwie strony – skutecznie odstraszała. Dofinansowanie takiej formy komunikacji udało się wprowadzić w życie dopiero w tym roku. Dzięki temu teraz na półwysep można się dostać taniej, szybciej i przyjemniej – omijając zakorkowaną zwykle przez tysiące samochodów drogę nr 216.

Tramwajem na Hel można popłynąć z Gdańska, Sopotu lub Gdyni.

Gdańsk był pierwszy

Gdańsk i Sopot mają swoje trzy linie tramwajowe obsługiwane przez Żegluga Gdańską S.A., przy pomocy trzech średniej wielkości jednostek: *Ewa*, *Marina* i *Smiltyne*, pływających pomiędzy Sopotem, Gdańskiem i Helem.

„Gdańskie tramwaje” mają kilka istotnych ograniczeń, które już w pierwszych dniach dały o sobie znać. Falstartem rozpoczęto sezon 15 czerwca. Na przeszkodzie stanęła pogoda. Jednostki mogą bowiem pływać tylko przy stanie morza do czterech stopni w skali Beauforta. Inny

problem to ich wielkość. Na pokład zabierają tylko ok. 200 pasażerów, co przy sprzyjającej pogodzie i wielu chętnych jest niewystarczające. Rower można zabrać bezpłatnie, ale na pokładzie mieści się ich zaledwie 10. W dodatku bilety na konkretny rejs sprzedawane są na godzinę przed jego rozpoczęciem, co uniemożliwia zaplanowanie wyjazdu na Hel z wyprzedzeniem. Natomiast plusem jest fakt, że gdańskie połączenie będzie funkcjonowało aż do połowy września, kiedy to jeszcze sporo turystów przebywa w mieście (tramwaje „gdynskie” kursują tylko w lipcu i sierpniu). Choć z Gdańska rejs jest najdłuższy, to płynąc przez kanał portowy znakomicie można obserwować pracę portu, stoczni, a także oglądać zacumowane przy nabrzeżach statki. Może warto by było wprowadzić dodatkowy „międzyprzystanek” tramwaju przy nabrzeżu Ziółkowskiego, u wejścia do gdańskiego portu. Stąd czas rejsu na Hel byłby krótszy o ok. 35 min. Innym plusem jest przestronny parking usytuowany na nabrzeżu oraz dobre skomunikowanie z kilkoma dzielnicami Gdańska – jak Przybrzeże, Zaspą, Brzeźno. Oczywiście ten

| Trasa | Nr linii | Czas rejsu | Jednostka | Pasażerowie | Cena os. dorosła/dziecko/rower |
|--------------------|----------|------------|-----------|-------------|--------------------------------|
| Gdańsk - Hel | F1 | 120 min | Smiltyne | 179 | 16 zł/8 zł/- |
| Sopot - Hel | F2 | 65 min | Ewa | 207 | 12 zł/6 zł/- |
| Gdańsk - Sopot | F3 | 90 min | Marina | 200 | 8 zł/4 zł/- |
| Gdynia - Hel | 520 | 60 min | Rubin | 450 | 10 zł/5 zł/2 zł |
| Gdynia - Jastarnia | 530 | 75 min | Agat/Opal | 450 | 10 zł/5 zł/2 zł |

pomysł straci na atrakcyjności, gdy statki białej floty będą mogły już przybijać do rozbudowanego mola na Zaspie, ale na to poczekamy jeszcze minimum dwa sezony.

Koszt całego projektu, czyli ok. 1,6 mln zł, zostanie pokryty z funduszy samorządów Gdańska i Sopotu oraz przy pomocy władz Helu.

Gdynia – druga, ale przygotowana

Gdynia bardzo dobrze przygotowała się do wprowadzenia tramwajów wodnych. Do obsługi skierowano pojemne katamarany należące do Żeglugi Gdańskiej S.A. Na stałe pływają dwa, a trzeci czeka w pogotowiu, gdyby trafiła się jakaś niespodziewana awaria. 1 lipca sezon w Gdyni rozpoczęły katamarany *Rubin* i *Agat*, natomiast trzeci – *Opal* (najprawdopodobniej zastąpi on *Agata* w regularnych rejsach) był przygotowywany do sezonu w Gdańskiej Stoczni Remontowa S.A. Dużym plusem tych jednostek jest ich pojemność – zabierają one na pokład aż 450 pasażerów i 50 rowerów – oraz dzielność morską, gdyż mogą pływać przy zdecydowanie gorszej pogodzie niż jednostki gdańskie. Przedsięwzięcie zaplanowano i zrealizowano bardzo sprawnie, a na oddalone od dworca PKP nabrzeże Pomorskie, skąd odpływają tramwaje, pasażerów co pół godziny dowozi bezpłatny autobus linii nr „050”. Bilety można kupować na dowolny rejs z wyprzedzeniem. Tak sprzedawanych jest 80 proc. biletów, a pozostałe 20 proc. można kupić tylko w dniu rejsu. Już drugiego sprzedano łącznie aż cztery tys. biletów! Pierwszy tydzień działalności tramwajów wodnych, jak poinformował nas Marcin Gromadzki, rzecznik ZKM Gdynia, to średnio 80 proc. sprzedanych miejsc w każdym rejsie.

Gdyński projekt kosztował 3 mln zł. Dofinansowany będzie z funduszy Gdyni, Jastarni, Helu i z dotacji od Marszałka Województwa Pomorskiego.

Swój tramwaj wodny ma także Puck. Stateczek *Iwa* należący do Miejskiego Ośrodka Sportu i Rekreacji kilka dni temu rozpoczął regularne rejsy do Chałup.

Tekst i zdjęcia: Jakub Bogucki

Szczegółowe informacje o rozkładach rejsów można znaleźć na:
<http://www.ztm.gda.pl/ferry.html>
<http://www.zkmgdynia.pl/>

Solidarność według „Polityki”

Przy wyjątkowo pięknej pogodzie i ciszy w mediach ogólnopolskich odbył się w Gdańsku, w pierwszych dniach lipca, Festiwal Gwiazd. Czas na pełne podsumowanie jego efektów przyjdzie, już teraz proponuje chwilę refleksji nad cyklem dyskusji panelowych, jakie w ramach Festiwalu przeprowadzili dziennikarze tygodnika „Polityka”.

Wspólnym tematem dyskusji była próba znalezienia odpowiedzi na następujące pytanie – „Co się stało z naszą Solidarnością”. Trudne pytanie, szczególnie w Gdańsku. Niestety, przyjęta forma dyskusji panelowej oraz zastanawiająca godzina tych spotkań (12. w południe), przesądziły o raczej festiwalowym, niż merytorycznym ich wyniku. Za sukces uznać należy sam fakt, że przy wspaniałym, wręcz włoskim słońcu, foyer Filharmonii Bałtyckiej zgromadziło blisko sto osób. To pierwszy, prosty i mierzalny wynik. Znacznie bardziej skomplikowanym okazał się problem zawarty w pytaniu zawieszonym na ekranie, za stołem zaproszonych do dyskusji panelistów – „Co stało się z naszą Solidarnością”.

Pierwszy problem, jaki uderza czytającego, to słowo „naszą”. Jeżeli autorzy programu proponują zaproszonym dyskutantom rozmowę na tak postawione pytanie, to mogli oni zrozumieć, że temat dotyczy tego, co stało się z ich Solidarnością, jak miało to miejsce w dyskusji przedstawiciele środowiska dziennikarskiego. Dyskusja, a nawet spór, jaki toczyli „historyczni” dziennikarze w osobach redaktorów: W. Giełżyńskiego, J. Jankowskiej, J. Surdykowskiego z udziałem moderatora Jacka Żakowskiego, odbiegała od oczekiwań publiczności, która zasiadła we foyer filharmonii. Jej nie interesowały problemy środowiska dziennikarzy w strajku, w pierwszym „romantycznym” okresie tworzenia Solidarności,

czy w trudnych dniach stanu wojennego, publiczność chciała odpowiedzi na to, co stało się z ich solidarnością, rozumianą jako więź międzyludzka, która łączyła strajkujących stoczniovców i ludzi stojących po drugiej stronie bramy, ludzi podających żywność i papierosy strajkującym.

I w tym rzeczywisty problem, tu nie chodzi o Solidarność pisaną charakterystyczną czcionką, nie o Związek Zawodowy ani nawet o Ruch Społeczny, chodzi o rzecz znacznie ważniejszą o zrozumienie tego, co stało się w wyniku rewolucji solidarnościowej w Polsce, która, jak każda rewolucja, pożarła własne dzieci.

Myśląc jeszcze o pytaniu „Co stało się z naszą Solidarnością?” pragnę zauważyć, że jeśli ktoś użył słowa „naszą” to trochę tak, jakby zawłaszczając coś, co było udziałem 10 milionów członków. Jeżeli może być nasza Solidarność, to może być i wasza – to jest fałsz, to się źle słyszy.

I na koniec jeszcze jedno. Słowo „Solidarność” pisane historyczną już czcionką nie pozostawia żadnego złudzenia – autorom programu chodziło o Solidarność – związek zawodowy, ten związek zawodowy, który stał się zaprzeczeniem tamtego zrywu społecznego robotników stoczni i zakładów pracy Gdańska, Gdyni, Elbląga, Szczecina i całej Polski. Publiczność dyskusji panelowych Festiwalu Gwiazd w Gdańsku w jednoznaczny sposób dała wyraz temu, że interesuje ją to, co stało się z solidarnością rozumianą jako relacja międzyludzka a nie to, co dotyczy instytucji czy centrali związkowej. I taki jest wstępny wynik panelu na temat „Co stało się z naszą Solidarnością”, panelu odbywanego w trakcie Festiwalu Gwiazd w Gdańsku w lipcu 2006 roku.

Zbigniew Szczypiński

Prinsendam odwiedził Gdańsk

Gdańsk odwiedził największy z zagranicznych wycieczkowców, które w tym sezonie zawijają do tego miasta.

Prinsendam, pływający w barwach Holland America Line, został powitany na Nabrzeżu Oliwskim przez orkiestrę dętą. Nie każdy wycieczkowiec jest tak witany, ale ten o długości 205 m i tonażu brutto wynoszącym 38 tys. jednostek z pewnością na to zasłużył. Każdego lata do Gdańska zawija ok. 30 wycieczkowców, a *Prinsendam* od kilku lat jest największym z nich.

16-dniowy rejs po Bałtyku o nazwie „Scandinavian Sumer” *Prinsendam* rozpoczął w Amsterdamie, odwiedzając kolejno Bornholm, Gotlandię, Sankt Petersburg, Tallin i Sztokholm. Do Gdańska przyплыł 5 lipca, na dwa, dni o godzinie 15:40. Chwilę wcześniej został obrócony przed główkami portu i przeholowany przez nie rufą! Taki manewr stosowany jest tylko przy dobrej pogodzie. Dzięki

niemu oszczędzono ok. godziny, jaką statek by stracił na dopłynięcie do dużej obrotnicy położonej niedaleko Gdańskiej Stoczni Remontowej, aby tam się obrócić. Po Gdańsku kolejnymi portami statku są Warnemunde, Kopenhaga i Oslo, po czym zamknie on pętlę zawijając ponownie do Amsterdamu.

Prinsendam zbudowany został za 125 mln USD w 1988 roku w stoczni Wartsilla w Finlandii. Do 1994 roku właścicielem statku, który nosił nazwę *Royal Viking Sun*, było Royal Viking Line. Potem został sprzedany armatorowi Cunard White Star Line. Od 1999 był czarterowany przez Seabourn Cruise Line i przemianowano go wtedy na *Seabourn*

Sun. W 2002 roku został z kolei kupiony przez HAL i nazwany *Prinsendam*.

Nowy właściciel skierował go do stoczni, gdzie przeszedł gruntowną renowację, dzięki której zyskał wystrój i styl znany z pozostałych statków tego samego armatora. Nowe wnętrza oceniono na 5 gwiazdek (lub 4,5 zależnie od rankingów). Na pokładzie tego luksusowego statku można znaleźć standardowe „wyposażenie” wycieczkowców: liczne restauracje, dwa baseny, centrum spa, kluby fitness oraz salę widowiskową The Queen’s Show Lounge.

93 proc. kabin ma widok na morze, z czego 44 proc. dysponuje wyjściem na prywatny balkonik. Najbardziej luksusowe apartamenty mają powierzchnię prawie 70 mkw.!



Fot. Willem van der Leek



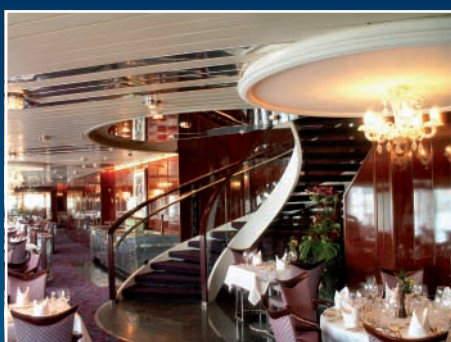
Apartment Titus Penthouse.

Fot. Willem van der Leek



Sala widowiskowa Queen's Lounge.

Fot. Willem van der Leek



La Fontaine Dining Room – jedna z luksusowych restauracji.

Fot. Willem van der Leek



Explorers Lounge – jeden z wielu eleganckich klubów na pokładzie.

Za luksus trzeba jednak płacić i to słono. Ceny za rejs, w którym *Prinsendam* zawinął do Gdańska, zaczynają się od 3669 USD. Statek ma jeden z największych w branży współczynnik powierzchni przypadającej na jednego pasażera. Armator reklamuje go jako przestronny wycieczkowiec o atmosferze... jachtu. *Prinsendam* na pokład zabiera tylko 798 pasażerów, obsługiwanych przez 443 członków załogi! W sezonie letnim pływa po całej Europie, jednak najbardziej znany jest z ponad 100-dniowych rejsów dookoła świata – dlatego też zyskał przydomek „Elegant Explorer”.

Za rok będziemy go mogli ponownie zobaczyć w Gdańsku. Tym razem odwiedzi port dwukrotnie: 20 lipca (godz. 7-15) oraz 16 września (godz. 11-18).

Jakub Bogucki

| Prinsendam | |
|-------------------------|----------------------|
| Rok budowy | 1988 |
| Stocznia | Wartsilla, Finlandia |
| GT | 38 000 |
| Długość | 205 m |
| Szerokość | 32,2 m |
| Zanurzenie | 7,2 m |
| Moc silników | 21,120 kW |
| Prędkość max. | 22 węzły |
| Prędkość eksploatacyjna | 18 węzłów |
| Pasażerowie | 798 |
| Załoga | 443 |



Prinsendam po obróceniu, ciągnięty przez holownik, wpływa „tyłem” do portu

Nowa linia Unity Line

Jak poinformował na początku lipca specjalistyczny szwedzki serwis internetowy ShipPax (www.shippax.se), Unity Line zamierza otworzyć nowe połączenie pomiędzy Świnoujściem, a bliżej nieokreślonym portem południowej Szwecji. Natomiast szwedzki dziennik Trelleborgs Allehanda potwierdził, że Unity Line prowadzi negocjacje z portem w Trelleborgu w sprawie linii promowej do Świnoujścia.

Informacje o przeprowadzce Unity Line do Trelleborga pojawiają się regularnie od kilku lat i wynikają z kurczących się możliwości dotychczas wykorzystywanego portu Ystad, szczególnie wobec ciągle wzrastających przewozów, zwłaszcza towarowych, oraz coraz większej liczby promów na liniach pomiędzy Polską, a Szwecją. Terminal promowy w Ystad osiągnął kres swoich możliwości, do tego jest portem małym, umożliwiającym załadunek statków o maksymalnej długości tylko 170 metrów (*Polonia* jest największym promem, jaki bezpiecznie może wejść do Ystad). Zmianę portu wymusza wprowadzenie we wrześniu kolejnego promu, którym będzie *Galileusz*. *Mikołaj Kopernik* na razie nie będzie wycofany (w czerwcu przeszedł remont w Gdańskiej Stoczni Remontowej) - w efekcie Unity Line będzie operowała pięcioma promami, których nie jest w stanie obsłużyć port w Ystad.

Szczeciński armator już od dawna wykazywał zainteresowanie Trelleborgiem; między innymi w sierpniu 2005 „testowo” zawinął tam *Gryf*. Jednak prawdopodobnie, na razie, nie będzie całkowitych przenosin linii z Ystad do Trelleborga, a jedynie utworzenie linii równoległej. W efekcie promy Unity Line będą pływały ze Świnoujścia do obydwu szwedzkich portów.

(aw)

Błękitna flaga nad polskimi plażami

Fundacja Ecobaltic, która jest krajowym partnerem programu *Błękitna Flaga* Fundacji na rzecz Edukacji Ekologicznej (Foundation for Environmental Education – FEE), przyznała w tym roku do prestiżowe wyróżnienie dwóm polskim kąpieliskom i trzem marinom. *Błękitną Flagą* uhonorowano plażę w Świnoujściu (na wyspie Uznam) i w Gdańsku – Brzeźnie, oraz mariny: Port Jachtowy w Łebie, Marina Gdańsk i Marina Gdynia. To już druga edycja corocznego przyznawania *Błękitnej Flagi* na polskim wybrzeżu. Jedyne Port Jachtowy w Łebie utrzymał wyróżnienie otrzymane w ubiegłym roku. Pozostałe kąpieliska i mariny, uhonorowane w roku 2005, nie powtórzyły sukcesu w 2006.

Aby znaleźć się w tym elitarnym gronie potrzebne są inwestycje zwiększają-

ce dostępność i atrakcyjność plaż. W ostatnich latach poczyniły je Świnoujście i Brzeźno. Powoli standardem stają się wygodne zejścia na plażę, przebiegające, toalety i prysznice. Dodatkowo, mając znakomite warunki lokalne takie jak najszersza i najładniejsza polska plaża, połączona z ciepłą wodą (tak, jak w Świnoujściu), można liczyć na zdobycie prestiżowego wyróżnienia.

Wykaz wszystkich obiektów na całym świecie, uhonorowanych *Błękitną Flagą* w 2006 roku, znajduje się na stronie: www.blueflag.org/blueflag

Więcej o programie *Błękitnej Flagi*, oraz kryteriach jej przyznawania można znaleźć na stronach: www.blueflag.org i www.ecobaltic.gda.pl

(aw)

Euroafrica w nowych barwach

Największy polski prywatny armator – szczeecińska Euroafrica - zmienia malowanie swoich statków, zgodnie z zapoczątkowaną kilka lat temu zmianą loga i barw armatorskich. Dotychczas w Euroafrice obowiązywało kilka schematów

malowania statków, a zwłaszcza kominów, co utrudniało jednolitą identyfikację armatora. Początkowo nowe barwy nosił wyłącznie pływający na linii zachodnioafrykańskiej *Alexander*, jednak obowiązujący wówczas schemat malowania nie przypadł chyba armatorowi do gustu. Dotyczyło to przede wszystkim barw głównego znaku rozpoznawczego, czyli komina. Na żadnym innym statku nie powtórzono malowania komina na szaro (w kolorze kadłuba) z żółto-niebieskim rombem. Zmieniło to jedynie sposób pisania nazwy armatora na burcie. Jednak w kwietniu *Alexander* pojawił się w Szczecinie z nową wersją



Alexander w Szczecinie z nową wersją malowania komina – żółto-niebieskim rombem.

malowania komina – dotychczasowy, szary i nieciekawy został zastąpiony dwukolorowym, żółto-niebieskim, ze znanym już wcześniej rombem w tych samych kolorach (patrz zdjęcie). Ten nowy sposób malowania zyskał chyba uznanie, gdyż wkrótce pojawił się na kolejnym statku linii zachodnioafrykańskiej, którym był *Opal*. W najbliższym czasie można spodziewać się pojawienia nowych barw Euroafriki na pozostałych statkach szczeecińskiego armatora, w tym na nowo zakupionym promie *Galileusz*.

(aw)

Przejmują schedę po Dragmorze

Fot. Klub Bogucki



Pogłębiarka Rozgwiazda przejęta przez PRCiP z Gdańska od szczecińskiego Dragmora podczas prac w gdańskim porcie.

19 czerwca 2006 podpisano trzyletnią umowę pomiędzy Szczecińskim Urzędem Morskim, a gdańskim Przedsiębiorstwem Robót Czerpalnych i Podwodnych dotycząca bieżącego utrzymania toru wodnego prowadzącego do portów Szczecin, Świnoujście i Police. Kontrakt o wartości ponad 11 mln zł przewiduje wydobywanie w ciągu trzech lat ponad 650 tys. m sześć. urobku, co ma zapewnić utrzymanie technicznych parametrów toru wodnego, prowadzącego do portów ujścia Odry. Kontrakt oznacza powrót polskich firm pogłębiarskich do prac zleczanych z pieniędzy budżetowych przez Urząd Morski w Szczecinie.

Przez wiele lat tego typu prace wykonywał szczeciński odpowiednik PRCiP – firma Dragmor. Jednak po nieudanej prywatyzacji nowy właściciel, Krakow-

skie Centrum Inwestycyjne, doprowadził do wyprzedaży majątku i praktycznej likwidacji firmy. Już w 2005 r. Dragmor, który sprzedał swą największą pogłębiarkę *Inż. Marian Bukowski*, nie był w stanie prowadzić prac czerpalnych w rejonie Szczecina, a przetarg na prace pogłębiarskie wygrała niemiecka firma Möebius Bau. Z nieoficjalnych źródeł wiadomo, że pracująca jesienią i zimą na torze wodnym Szczecin – Świnoujście niemiecka pogłębiarka *Keto*, nieprzystosowana do lokalnej specyfiki, miała trudności z pracą na niektórych „trudnych” obszarach toru.

Gdańskiemu przedsiębiorstwu udało się jednak przejąć znaczącą część sprzętu, a także kontraktów Dragmora, dzięki czemu spora część polskiego potencjału pogłębiarskiego nie podzieliła losów największej polskiej pogłębiarki. Samo przejęcie Dragmora przez PRCiP to kolejny dowód na to, że historia lubi zataczać koło – wszak Dragmor powstał w 1977 r. z... podzielenia przez ówczesne władze PRCiP właśnie na dwie bliźniacze: gdańską PRCiP i szczecińską - PRCiP Dragmor.

(aw)

Wakacje w POL-Euro

POL-Euro Linie Żeglugowe wspierają akcję „Wakacyjny staż 2006” organizowaną przez Urząd Miejski w Gdańsku. W czasie tegorocznych wakacji gdyński armator zapewni płatny staż dwóm studentom z trójmiejskich uczelni.

– Mamy bardzo dobre doświadczenia z pracy z młodymi, ambitnymi osobami i uważamy, że warto i należy dawać im szansę na praktyczne wykorzystanie zdobywanej podczas studiów wiedzy – mówi Krzysztof Lewiński, prezes zarządu POL-Euro Linie Żeglugowe. – Dlatego bez wahania postanowiliśmy zaangażować się w gdańską akcję.

Studenci zakwalifikowani na staż w POL-Euro uczą się w Akademii Morskiej w Gdyni. Będą pracować w pionie finansowo-księgowym oraz pionie żeglugi i logistyki. Pod uważnym okiem doświadczonych pracowników firmy będą mieli okazję poznać specyfikę pracy w firmie armatorskiej oraz zdobyć praktyczną wiedzę na temat eksploatacji statków i procesu inwestycyjnego związanego z zakupem nowej jednostki.

W akcji „Wakacyjny staż 2006” uczestniczą 33 trójmiejskie firmy, a o praktyki ubiegało się 355 osób.

(rel)

Flota PŻM kurczy się

Flota największego polskiego armatora ma się zmniejszyć w tym roku o siedem jednostek. To głównie efekt starzenia się floty, oraz obniżenia koniunktury, w efekcie czego eksploatacja starszych statków przestaje być opłacalna. Wiosną ubyłoby dwa statki: *Reduta Ordona* i *Kopalnia Sosnowiec* (pisaliśmy o tym w nr. 5/06 „Nasze MORZE”). W czerwcu ubyłoby kolejne dwa masowce.

O następną jednostkę zmniejszyła się seria średnich masowców niemieckiej budowy. W ślady *Kopalni Sosnowiec*, do tego samego, bliskowschodniego armatora, trafiła bliźniacza *Kopalnia Zofiówka*, która teraz nosi nazwę *Captain Basher*. Obecnie, z tej pierwotnie liczącej siedem statków serii, we flocie PŻM pozostały już tylko dwie jednostki: *Rolnik* i *Huta Zgoda*. Obydwie w 2005 roku przeszły gruntowne remonty, stąd można się spodziewać, że jeszcze przez jakiś czas pozostaną we flocie szczecińskiego armatora.

Największy zakres redukcji ma objąć grupę najmniejszych obecnie we flocie PŻM masowców angielskiej budowy (powszechnie określanych jako „małe angliki”). Jako pierwszy do włoskiego armatora powędrował *Wyszków*, który już pod nową nazwą *Sider Shine* 16 czerwca opuścił Szczecin i przeszedł na remont do Holandii. Pozostałe trzy jednostki przeznaczone do sprzedaży to też najprawdopodobniej „małe angliki”.

Największy polski armator ma obecnie zamówionych w stoczniach co najmniej 12 statków, a wiadomo o planach zamówienia kolejnych. W strategii tej nie przewiduje się jednak zastąpienia nowymi jednostkami „małych anglików”, co może potwierdzać rezygnację PŻM z przewozów na krótkich trasach i skupieniu się na żegludze oceanicznej.

(aw)



Fot. Lukasz Glowala

O stocznicach, polskiej flocie, banderze i porcie gazowym

Na kłopoty – Brzezicki!

Z Pawłem Brzezickim, Prezesem Zarządu Agencji Rozwoju Przemysłu S.A., rozmawiają Grzegorz Landowski i Czesław Romanowski.

- Panie Prezesie, na początku naszej rozmowy gratulujemy nominacji. W jakim stanie zastał Pan Agencję Rozwoju Przemysłu? Co zamierza Pan zmienić w jej działalności, strategii i czy przewiduje Pan jakieś zmiany personalne? Wcześniej bardzo krytycznie wypowiadał się Pan o ARP pod wodzą prezesa Arkadiusza Krężela...

- O moim poprzedniku bardzo krytycznie wypowiedziałem się tylko raz... Ale rozumiem kontekst tego pytania. Odpowiem tak: do tej pory opinia publiczna знаła mnie głównie jako dyrektora Polskiej Żeglugi Morskiej. Od kiedy

objąłem to stanowisko, moja działalność polegała m.in. na cięciu kosztów i czasem bardzo agresywnej renegotjacji kontraktów. Było to związane z kondycją PŻM i moją próbą ratowania największego polskiego armatora. Jednak ARP nie jest firmą w stanie upadłości. Agencja jako przedsiębiorstwo jest w dobrym stanie. I to zarówno jeśli chodzi o środki finansowe, jak i o kadry. Pewnej korekty wymaga macierz struktury organizacyjnej, która jest zaszczytą historyczną, tak jak ją prezes Krężel wybudował. Jemu być może trudno było to zmienić.

Jest jeszcze jedna rzecz, być może najważniejsza, czyli akcje i udziały, które ARP posiada w spółkach. Można zapy-

tać: a jak to jest w tych spółkach? Jak wiadomo, jest różnie. Ale pamiętajmy, że te akcje i udziały ARP są po prostu narzędziem do restrukturyzacji. Czyli Agencja jest *de facto* bankiem inwestycyjnym. Jednak od typowego banku odróżnia ją wrażliwość społeczna. Bank inwestycyjny jej nie ma, agencja – tak.

Wbrew pozorom, ARP to nie jest bardzo bogata firma. Główne dochody czerpie z dywidend, które są niewielkie. Spółki, którymi zarządza, albo wymagają podniesienia kapitału albo, w szczęśliwych okolicznościach, mogą sobie spisywać straty z kapitału zapasowego, jeśli takowy kiedyś uskładały. Następnym źródłem wpływów Agencji jest procent od

prywatyzacji, których też nie ma. Tak więc już samo utrzymanie płynności finansowej Agencji jest poważnym zadaniem.

- Objęcie przez Pana steru ARP w firmach związanych z gospodarką morską przyjęto z zadowoleniem. W przeciwieństwie do poprzednika, Pan wywodzi się z Wybrzeża, a w branży morskiej jest Pan znany i ceniony. Z tym wiąże się duży kredyt zaufania, ale także duże oczekiwania, np. większej pomocy dla przedsiębiorstw trudności dużych stoczni produkcyjnych w Gdyni, Gdańsku i Szczecinie. Czy teraz ARP bardziej zaangażuje się w pomoc dla tych stoczni?

- Przede wszystkim tego, że zanim rozpocznie się proces pomocy publicznej dla Stoczni Gdynia, musi być odłączona od niej Stocznia Gdańska. Mówi się, że to postulat związkowców. To prawda, ale jest to też postulat ekonomiczny. Jest tak duże zaciemnienie stosunków finansowo-ekonomicznych między tymi podmiotami, że ciężko będzie trafić do celu z jakąkolwiek pomocą, jeżeli się ich najpierw nie rozdzieli. Ich problemy bardzo często się nakładają, ale jeszcze częściej są dokładnie odwrotne. Gdyby to był jeden podmiot prawa, to co innego, ale każda z tych stoczni jest odrębnym podmiotem, z własnym prezesem, zarządem. Muszą się więc rozdzielić, nie mogą być w jednej grupie kapitałowej. Te powiązania, poza powiązaniem właściwie

rzędzie tej pomocy będzie prawdopodobnie użyta w sferze ruchów kapitałowych. Zasoby Agencji na pomoc publiczną, dozwolone przez Unię Europejską, wynoszą zaledwie 100 milionów złotych. To nie są pieniądze, które mogłyby Stocznię Gdynia uzdrowić. Samo jej zadłużenie jest o wiele większe...

- Mówi się o 500 milionach złotych zobowiązań...

- ... i pojawiają się nowe, liczące kolejne kilkaset milionów.

- Czy w takim razie Stocznia Gdynia nie powinna ogłosić upadłości?

- Upadłość Stoczni Gdynia oznaczałaby upadłość Stoczni Gdańskiej, Szczecińskiej Nowej. Na to nas nie stać.

- Według niektórych przejściowa pomoc dla stoczni miałyby sens, gdyby w efekcie prowadziła do ich prywatyzacji. Pana poprzednik - prezes Krężel - chciał konsolidować stocznie, za co był zresztą przez branżę stoczniową krytykowany, żeby je potem wystawić na sprzedaż. Pan jednak uchodzi w ogóle za przeciwnika prywatyzacji...

- Prywatyzacji – nie, sprzedaży – tak. To jest różnica, subtelna, ale jednak różnica.

- Czy w takim razie restrukturyzacja stoczni powinna zmierzać do ich sprywatyzowania?

- Proszę mi powiedzieć – gdzie na świecie są czysto prywatne stocznie? Jest kilka w Europie, są w Japonii, i to od kilku pokoleń. Z tym, że te japońskie są bardzo mocno związane z kapitałem państwowym, ponieważ produkowały dla wojska. Poza tym, w przypadku dużych stoczni produkcyjnych jest tak, że prywatne bywają one przez jakiś czas, potem są państwowe, potem znowu prywatne i ponownie państwowe. Myśmy ten cykl rozpoczęli na przykładzie Stoczni Szczecińskiej Porty Holding. Dopóki na rynku okrętowym jest hossa, stocznia jest prywatna. A potem przychodzi okres dekonjunkury, jest gorzej i prywatny kapitał odpływa do bardziej zyskownych interesów i zostawia stocznie. Ba, zostawia kilkadziesiąt tysięcy ludzi na ulicy!

Między Stoczną Gdynia i Stoczną Gdańską jest tak duże zaciemnienie finansowo-ekonomiczne, że ciężko będzie trafić do celu z jakąkolwiek pomocą, jeżeli się ich najpierw nie rozdzieli.

- Agencja ma do czynienia z przemysłem ciężkim, do którego należą także stocznie. Na pewno jednak nie będzie tak, że teraz ARP zajmie się w mniejszym stopniu np. zakładem w Mielcu czy Świdniku. Mamy tam zobowiązania, a nawet ekspozycję finansową. Ale rzeczywiście, w tej chwili ja i kilku moich najbliższych współpracowników będziemy się zajmować głównie stoczniami. Moim głównym zadaniem jest uzyskanie przejrzystego wizerunku Agencji w działaniach podejmowanych wobec stoczni. Priorytetem jest uzyskanie jednej linii postępowania wobec stoczni w celu ich restrukturyzacji. Oczywiście w ramach naszych możliwości. Te ramy są niestety dosyć ciasne w stosunku do postulowanych potrzeb stoczni. Możemy użyć tylko tego, co mamy. Jednak działając razem ze Skarbem Państwa i Ministerstwem Gospodarki możemy uzyskać dużo więcej.

- Powiedział Pan o przejrzystej linii postępowania wobec stoczni. Co to będzie za linia, czego się będzie trzymać?

wycenionej prostej kooperacji, muszą być przerwane. To jest ta linia. W momencie osiągnięcia podziału stajemy niejako w dwóch miejscach, mamy dwa zadania: pomoc i restrukturyzacja Stoczni Gdańskiej, pomoc i restrukturyzacja Stoczni Gdynia.

- Kiedy to rozdzielenie nastąpi?

- To nie do końca zależy od nas. Jak sądzę dzisiaj (rozmawialiśmy 29 czerwca – przyp. red.) będą w Gdyni podjęte uchwały, które umożliwią podniesienie kapitału w Gdańsku przez inny niż gdyński podmiot. Jeżeli po spełnieniu wszystkich niezbędnych warunków tak się stanie, to w ciągu dwóch, trzech tygodni, nastąpi rozłączenie. Stocznia Gdańska jest podmiotem łatwiejszym do restrukturyzacji i pomocy, ponieważ ma ona całkiem poprawne, jak na ten przemysł, wyniki finansowe. Natomiast Stocznia Gdynia zaczyna być obiektem bardzo dużej pomocy publicznej. Decyzje kierunkowe będą musiały być podjęte przez Radę Ministrów. Agencja jako na-

- W Szczecinie był Krzysztof Piotrowski, a w Grupie Stoczni Gdynia S.A. Janusz Szlanta...

- O właśnie, dobry przykład. W Gdyni też to już było ćwiczone. Stocznie można oczywiście zamknąć, jak to się stało na przykład w Skandynawii. Tam wprawdzie pozostały biura projektowe, ale jednostki produkcyjne zostały pozamykane. I, od czasu do czasu, jeżeli jest niezwykle lukratywne zamówienie, którego jest otwierana. Polacy czy Rosjanie jadą tam budować statek. Stocznnię można zamknąć, ale trzeba zapewnić przyszłość tym, którzy tam pracowali. Można też sprywatyzować, ale trzeba się liczyć z tym, że w momencie dekonstrukcji prywatny kapitał może odpłynąć, a problem tysięcy pracowników wróci do państwa.

- Czy popiera Pan pomysł kupna Stoczni Gdańskiej przez spółkę pracowniczą?

- Myślę, że to jest efekt frustracji załogi, wynikającej z tego, że te stocznie nie dorobiły się porządnym zarządom przez ostatnie lata. Bo gdyby był wódz lub paru wodzów z prawdziwego zdarzenia, to pracownicy nie chcieliby zarządzać. Po co im ten kłopot? Oni chcą mieć pracę, pensję, iść do domu, popatrzyć w telewizor, następnego dnia rano znowu iść do pracy... Pomijam już, że uczestniczenie załogi w przekształceniach własnościowych przedsiębiorstwa poprzez włączanie jej do takiej gry kapitałowej wokół stoczni może nie być do końca przejrzyste. Zresztą sprawa

du? Biznesmen, który buduje samochodowce w stoczni chciałby być jej właścicielem...

- Szczerze mówiąc wolałbym, żeby to był polski armator. Przynajmniej miałby długotrwały interes w Polsce. Armator jako taki może być inwestorem w stoczni, taka formuła sprawdza się na

- Jest tylko jeden duży polski armator – Polska Żegluga Morska, która mogłaby o tym pomyśleć. Mogłaby – gdyby chciała.

- Skoro już wspomniał Pan o PŻM - firmie, której był Pan szefem... W przeciwieństwie do Ungara, PŻM aktualnie buduje statki w Chinach,

Dopóki na rynku okrętowym jest hossa, stocznia jest prywatna. A potem przychodzi okres dekonstrukcji, jest gorzej, prywatny kapitał odpływa do bardziej zyskowych interesów i zostawia stocznię.

Dalekim Wschodzie, ale potrzebny jest interfejs między armatorem, a stocznia. Takim interfejsem w Korei jest np. jakaś instytucja finansowa. U nas takiego interfejsu nie ma.

Pamiętajmy też, że armator to armator – zwłaszcza zewnętrzny. On chętnie zabierze ze stoczni wszystkie pieniądze, bo to jest element sztuki, warsztatu armatorskiego – zabrać ze stoczni pieniądze. Tego się uczy w firmach armatorskich. Co oznacza, że armator zna stocznię. A Rami Ungar na pewno zna Stocznię Gdynia. Ja nie spotkałem pana Ungara. Nie wiem, może rzeczywiście jest to

a nie w Polsce, bo tu się podobno nie opłaca. Jakie jest Pana zdanie na temat obecnej strategii największego polskiego armatora – programu wymiany floty masowców?

- Przede wszystkim uważam za skandaliczne, że nie zapytano żadnej polskiej stoczni, czy chce wybudować te masowce dla PŻM. Ten kontrakt był zawierany w momencie, kiedy rynek budowy tych statków i możliwości stoczni, choćby Stoczni Gdańskiej, pozwalała na przedstawienie konkurencyjnej oferty. Dla mnie to działanie antypolskie, działanie przeciw interesom polskiego państwa!

- Ale chyba jednak pytano i polskie stocznie nie wyraziły ochoty na budowanie tych statków...

- To ja pytałem polskie stocznie, ale to było trzy czy cztery lata temu, gdy robiłem tzw. pierwszy chiński kontakt, dotyczący pierwszych masowców dla PŻM. Była wtedy przygotowana pełna oferta przesłana do trzech ministerstw: Gospodarki, Finansów i Skarbu. I wtedy faktycznie oferta stoczni w Szczecinie opiewała na, bodajże, 22 miliony dolarów, a Chińczyków, o ile pamiętam, na 16,7 miliona. W tej sytuacji wybór był jeden. Ale potem sytuacja na rynku się zmieniła i budowę kolejnych statków u nas, moim zdaniem, można było rozważyć. Mnie już wtedy w PŻM nie było...

Polska bandera jest banderą dobrą, mieści się na liście tzw. białych bander. Podatek tonażowy daje szansę powrotu pod polską banderę.

spółki pracowniczej i udziałowców Stoczni Gdańskiej jest jeszcze otwarta...

- ... podobnie jak sprawa ewentualnego inwestora w Stoczni Gdynia... A propos, czy Pana zdaniem izraelski armator Rami Ungar jest dobrym inwestorem dla tego zakła-

ktoś, kto swoją osobą gwarantuje długotrwałe i korzystne zmiany w Stoczni Gdynia. Jednak jeśli już udziałowcem w Stoczni Gdynia miałby być armator, to moim zdaniem bezpieczniej byłoby, żeby był polski...

- Czyli?

I za tym drugim razem nikt już nawet nie zapytał. Mało tego, zamówienie na kolejne masowce zostało złożone wcale nie do najtańszej chińskiej stoczni. W dodatku została ona bardzo szybko przez PŻM zasilona finansowo przedpłatami, sięgającymi o ile wiem aż 30 proc.! Dla mnie to jest dosyć dziwne. Żałuję, że polskie stocznie nie zostały zapytane, bo ich oferta byłaby lepsza, tańsza i szybsza. Jestem o tym przekonany, mam na to dowody.

A PŻM... bardzo się zmieniła po moim odejściu. To już inna firma, z którą nie mam już nic wspólnego. I tylko tyle mam do powiedzenia na ten temat.

- Czy jest możliwy powrót naszych statków – także PŻM – pod polską banderę?

- To zależy, co kto rozumie pod pojęciem „polska bandera”...

- Zapytamy inaczej. Czy z polską flotą może być tak jak np. w Holandii, Niemczech, czy innych krajach europejskich?

- Może być nawet lepiej. Jak wiadomo, obecnie większość statków PŻM, z powodów m.in. finansowych, podatkowych należy do spółek offshore (zarejestrowanych w rajach podatkowych – przyp. red.). W sensie prawnym taki statek traktowany jest jak nieruchomość, mimo, że przecież nie jest on przykuty do Pałacu Kultury, ale pływa i funkcjonuje w obrocie międzynarodowym. Jednak dzięki temu banki, które kredytuują działalność statku, zabezpieczenie swojej wierzycielności robią na jego hipotecę. Rejestrowanie statku na Bahamach, w Nassau, czy jeszcze gdzie indziej jest często warunkiem, od którego spełnienia bank uzależnia finansowanie statku. Taki jest standard przyjęty w branży. Statki, które są formalną własnością spółek offshore'owych, będą jednak mogły pływać pod polską banderą, jako tak zwaną banderą operacyjną. Podobnie ma to miejsce w Holandii czy Niemczech. Jeżeli bandera operacyjna byłaby polska, do czego zmierza ustawa o podatku tonażowym, to wówczas miejsce zarządzania byłoby w Polsce.

- I polscy marynarze pływaliby na polskich statkach?

- Tak. W krajach, gdzie funkcjonuje podatek tonażowy, ustawodawca często

wymaga, aby na statku pod banderą kraju była zatrudniona odpowiednia liczba tamtejszych oficerów. Jeżeli armator ich nie znajdzie, może zatrudnić obcokrajowców, np. Polaków, ale jeżeli chcą oni zarabiać tak jak np. Holendrzy, to wtedy armator występuje do budżetu swojego kraju o dopłaty. W Polsce nie mielibyśmy takiego problemu, bo u nas jest 40 tysięcy marynarzy i oficerów. Możemy nimi „zaludnić” wiele statków bez uciekania się do obcokrajowców. W Niemczech czy Holandii ten zawód wymiera. Tak więc bez specjalnych środków budżetowych można mieć polską banderę. I jeszcze jedno – polska bandera jest banderą dobrą, to znaczy mieści się na liście tzw. białych bander. Podatek tonażowy daje szansę powrotu pod polską banderę. Tylko jeszcze armator sam z siebie

a szefem ARP człowiek także związany z Pomorzem Zachodnim, to na pewno będzie to Świnoujście...

- Na sto procent! (śmiej) A mówiąc poważnie... Po pierwsze, decyzja, gdzie powinien powstać gazoport, nie powinna być w ogóle decyzją ekonomiczną, bo ekonomia jest tutaj wtórna. To decyzja strategiczna, dotycząca zarówno bezpieczeństwa energetycznego Polski, jak i bezpieczeństwa takiego portu, a także położonych w pobliżu skupisk ludzkich. To jest najważniejsze. Gazoport jako taki jest sam w sobie obiektem niebezpiecznym. Dla portów gazowych LNG musi być zapewniona ochrona z wody i z powietrza. Kiedy statek podchodzi wyładowywać gaz – w powietrzu latają F-16. I spełnienie wymogów tak rozumianego bezpieczeństwa

Decyzja, gdzie powinien powstać gazoport, nie powinna być w ogóle decyzją ekonomiczną, bo ekonomia jest tutaj wtórna. Tu chodzi o bezpieczeństwo Polski, portu i mieszkających w pobliżu ludzi.

musi tego chcieć. Musi zdecydować, czy chce płacić w kraju zryczałtowany podatek liczony od pojemności netto statku, zamiast od przychodów z jego eksploatacji, czy też woli korzystać z możliwości oferowanych przez raje podatkowe...

- Kiedy podatek tonażowy wejdzie w życie?

- W tych dniach miało się odbyć jego pierwsze czytanie, drugie będzie na komisji za miesiąc, trzecie - w Sejmie. I, daj Boże, od 1 stycznia 2007 roku podatek zacznie obowiązywać.

- Ostatnio znowu powraca kwestia budowy morskiego portu gazowego. Czy wg Pana powinniśmy budować gazoport? Zdaniem ekspertów to jest ekonomicznie w ogóle nieopłacalne. A jeżeli budować, to gdzie? Panuje obecnie przekonanie, że skoro ministrem gospodarki morskiej został polityk ze Szczecina,

zdecyduje, gdzie on ostatecznie powstanie, w Gdańsku, czy w Świnoujściu...

- Czy powinien to być typowy terminal lądowy, czy może coraz bardziej ostatnio dyskutowane na świecie inne rozwiązanie, czyli np. zbiornikowiec LNG przebudowany na nawodną stację przeładunkową FSRU, zakotwiczoną w pewnej odległości od portu, do której podpływa statek LNG i przeładunkuje gaz?

- Ze względów bezpieczeństwa przeładunek powinien się odbywać na wodzie – w dużej odległości od portowych instalacji lądowych – najlepiej daleko od brzegu, za falochronem. Ale prace nad koncepcją gazoportu trwają i jeszcze za wcześnie, żeby mówić o szczegółach.

- Dziękujemy za rozmowę.

**Rozmawiali:
Grzegorz Landowski
i Czesław Romanowski.**

*Gdynia Container Terminal
ważnym przyczółkiem Hutchinsona*

Tygrys

Kontenerowiec Enforcer, należący do francuskiego armatora CMA-CGM, to częsty gość w GCT. Jednostka kursuje między Gdynią, a portami w Hamburgu i brytyjskim Felixstowe.

zaatakuję z Gdyni

Otwarcie w Gdyni terminalu należącego do Hutchison International Port Holdings Limited może oznaczać, że Hutchison chce kontrolować obrót kontenerowy na Bałtyku.

Przy Nabrzeżu Bułgarskim ruszyła już pełną parą praca w Gdynia Container Terminal S.A., spółce zależnej od Hutchison International Port Holdings Limited (HPH). Na wielkim i uroczystym otwarciu terminalu pojawili się 17 czerwca reprezentanci branży morskiej, stoczni i portów, a także parlamentarzyści, przedstawiciele rządu, władz samorządowych, liczni goście z kraju i zagranicy. Ta długa lista obecności nie dziwi jeśli weźmie się pod uwagę fakt, że właścicielem Hutchisona jest Li Ka-Shing, osoba o ogromnych wpływach, nazywana azjatyckim tygrysem gospodarczym. To najbogatszy człowiek w Azji, a według najnowszego ran-

kingu znajduje się także w dziesiątce największych bogaczy na świecie.

Ambicje inwestora

- To początek drogi naszej spółki do uzyskania statusu znaczącego portu kontenerowego w tym regionie – mówił John Meredith, dyrektor zarządzający Grupą HPH. - Gdyniński terminal jest też ważnym ogniwem w sieci portów Hutchison Port Holdings w Europie, które wzmocni naszą pozycję w północnej części tego kontynentu. Do tej pory opieraliśmy ją głównie na działalności w portach w Felixstowe, Thamesport i Rotterdamie.

Inwestycja Hutchisona, którą w Gdyni rozpoczęto w styczniu 2005 roku od przejęcia większościowego pakietu akcji w Wolnym Obszarze Gospodarczym, dostarczy też nowych miejsc pracy w regionie. Już w marcu na terenie przy Nabrzeżu Bułgarskim, w okolicach VIII basenu Portu Gdynia, rozpoczęto rozbiórkę starych obiektów. Potem do budowy nowych przystąpili pracownicy Hydrobudowy, firmy wyłonionej jako wykonawca w ramach przetargu. Prace objęły m.in. wykonanie nabrzeża o długości 254 metrów, placów składowych o powierzchni czterech hektarów, bocznicy kolejowej, dróg dojazdowych i zespołu bramy wjazd-



Do operacji przeladunkowych GCT wykorzystywana jest m.in. nowoczesna suwnica nabrzeżowa i 100-tonowy dźwig, a także suwnice placowe i dwa podnośniki.

dowej z posterunkami celnym i Strażą Graniczną. Jeszcze zanim terminal na dobre zaczął pracować, zatrudnionych było w nim 60 osób. Dziś pracowników jest ponad stu i ich liczba będzie stale rosła.

- Wszystkich sami wyszkoliliśmy i wysłaliśmy na odpowiednie kursy - mówi Jerzy Czartowski, prezes GCT. - Postanowiliśmy, że nie będziemy ich podkupować od konkurencji. Było to dla nas nie lada wyzwanie.

Enforcer na początek

Kadra się przydała, bo już kilka miesięcy przed oficjalnym otwarciem terminalu do Nabrzeża Bułgarskiego przybijać zaczął raz w tygodniu kontenerowiec *Enforcer*, należący do francuskiego armatora CMA-CGM. To wtedy właśnie GCT ożył. Statek kursuje do dziś między Gdynią, a portami w Hamburgu i brytyjskim Felixtowie. Przy jego załadunku wykorzystywana jest m.in. suwnica nabrzeżowa i 100-tonowy dźwig, suwnice placowe i dwa podnośniki. Przedstawiciele GCT

zapewniają, że wkrótce podejmą współpracę także z innymi, znanymi w świecie armatorami. Na *Enforcerze* już teraz przewożone są kontenery AML i Euroafriki. A podobnych firm może być więcej, bo połączenie tranzytowe z Hamburgiem stwarza dogodną możliwość wymiany towarowej m.in. z Chinami i Stanami Zjednoczonymi.

Światowa pierwsza liga

W deklaracje reprezentantów GCT trudno nie wierzyć, skoro właściciel Gdynia Container Terminal, który swoją główną siedzibę ma w Hongkongu, jest światowym liderem w tej branży, a także wiodącym w skali globalnego rynku inwestorem, deweloperem i operatorem portowym. Przez 247 nabrzeży w 42 portach, kontrolowanych przez Hutchison International Port Holdings Limited, przechodzi co siódmy kontener na świecie. Tylko w zeszłym roku terminale HPH przeładowały 51,8 miliona TEU. W Europie HPH kontroluje już m.in. terminale kontenerowe w Felixtowie i Thame-

sport w Wielkiej Brytanii, a także w Rotterdamie.

Spojrzenie w przyszłość

Właściciele firmy nie ukrywają, że do inwestycji w Gdyni – wykupu gdyńskiego terminalu cargo w Wolnym Obszarze Gospodarczym i wybudowania tam nowoczesnego obiektu - skłoniły ich wiadomości o zintensyfikowaniu prac nad budową autostrady A1 oraz wieści o przyznaniu Gdyni przez Unię Europejską funduszy na dokończenie Trasy Kwiatkowskiego i połączenie jej z obwodnicą. Stwarza to dla GCT olbrzymie możliwości rozwoju. Firma posiada bowiem dodatkowo własną bocznice oraz połączenia z siecią kolejową przez stację Gdynia Port, co zapewnia jej możliwość transportu kontenerów pociągami blokowymi. To ważne, bo GCT nastawia się głównie na obsługę połączeń dowozowych z głębi Polski do głównych portów zachodniej Europy. Aby było to możliwe, spółka chce właśnie korzystać z dogodnej dla niej infrastruktury drogowej i kolejowej.

*Uroczyste otwarcie terminalu 17 czerwca 2006 r.
Po lewej prezydent Gdyni Wojciech Szczurek, z prawej John Meredith,
dyrektor zarządzający Grupą Hutchison International Port Holdings Limited.*





Otwarciu terminala towarzyszyły popisy taneczne. Nic dziwnego, w końcu GCT to młoda firma...

Ocenia się, że HPH zainwestował już w Gdyni kilkadziesiąt milionów dolarów. Samo wybudowanie oraz wyposażenie terminalu w urządzenia przeładunkowe i transportowe kosztowało około 90 mln zł. Dzięki temu, jego roczna zdolność przeładunkowa wynosi już 150 tys. TEU (licząc kontenery 20-stopowe). Nie jest to liczba szczególnie imponująca, zważywszy na fakt, że czołowy terminal Hutchisona w Hongkongu rocznie przeładowuje około 6,5 mln kontenerów. Jerzy Czartowski zwraca jednak uwagę na fakt, że GCT jest już drugim podobnym terminalem w mieście, obok usytuowanego przy nabrzeżu Helskim Bałtyckiego Terminalu Kontenerowego. Dzięki inwestycji Hutchisona ugruntowana zostaje pozycja Gdyni jako lokalnego lidera przeładunków kontenerowych na Bałtyku.

- Nie wykluczamy, że będziemy sukcesywnie zwiększać zdolność przeładunkową – zapowiada Jerzy Czartowski.

Jerzy Szymoniewski
Zdjęcia: Waldemar Okrój

Na otwarcie GCT do Gdyni przyjechał najbogatszy człowiek w Azji, właściciel Hutchisona, Li Ka-Shing (z lewej) nazywany azjatyckim tygrysem gospodarczym. Po prawej prezes GCT Jerzy Czartowski.

Inwestycje w Morskim Terminalu Masowym Gdynia

Nowocześni i ekologiczni

Morski Terminal Masowy Gdynia usytuowany jest przy wejściu do gdyńskiego portu. Prowadzi działalność przy nabrzeżach Holenderskim, Szwedzkim, Śląskim i Duńskim (Pirs Południowy) oraz przy falochronie (Stanowisko Przeładunku Paliw Płynnych).



Żuraw Sennebogen w zasobni węglowej.

Terminal masowy ma bogate wyposażenie techniczne - dysponuje 20 nabrzeżowymi żurawiami chwytakowo-hakowymi o udźwigu 8, 10, 16 i 25 ton, ładowarkami kołowymi, dźwigami samojezdnymi, spychaczami gąsienicowymi, układarkami, lejami zasypowymi, przenośnikiem taśmowym, a także urządzeniem przeładunkowym materiałów sypkich z elektroniczną wagą zbiornikową i dwiema elektronicznymi wagami samochodowymi o nośności do 60 ton.

Jednym z najnowszych nabytków terminalu masowego jest żuraw samojezdny chwytakowo-hakowy Sennebogen o masie 107 ton. To przykład sprzętu wielozadaniowego, gotowego do pracy w każdych warunkach - w zasobniach pla-

cowych, na nabrzeżach przy bezpośrednim załadunku czy wyładunku statków przywożących lub wywożących do ośmiu tysięcy ton ładunku. Terminal masowy przymierza się do zakupu drugiego żurawia Sennebogen.

Kolejne nowe inwestycje MTMG to samochodowa waga elektroniczna firmy Masa oraz dwie ładowarki Daewoo Mega 400-V, które mogą być uzbrojone w łyżkę

o pojemności 4,2 metra sześciennego lub w widły o rozstawie do 2,6 metra. Udźwig ładowarki Daewoo Mega 400-V wynosi do 10 ton, a jej masa całkowita to 22,5 tony. Druga tego typu ładowarka przybyła do MTMG w drugiej połowie czerwca.

Morski Terminal Masowy Gdynia, stawiając na nowoczesne technologie przeładunkowe, jest przyjazny dla środowiska naturalnego. W 2001 roku wzbogacił się o ekologiczne urządzenie belgijskiej firmy „Vigan” do przeładunku tlenku glinu. W roku 2003 na nabrzeżu Duńskim powstała nowa inwestycja ekologiczna w MTMG - stanowisko do przeładunku chemikaliów płynnych w tzw. cyklu zamkniętym o wydajności przeładunkowej 300 ton na godzinę.

Na terenie Morskiego Terminalu Masowego Gdynia trwa modernizacja nabrzeża Holenderskiego (koszt rozpoczętej w 2004 inwestycji to 30 mln zł), w ramach której budowany jest pyłoszczelny magazyn o pojemności 20 tysięcy metrów sześciennych. W nowym magazynie, oprócz tlenku glinu, składowane będą - z zachowaniem wszelkich norm ochrony środowiska - również inne suche ładunki masowe.

(rel)

**Próby techniczne
nowej ładowarki
Daewoo Mega 400-V.**



Pikieta ostrzegawcza związkowców z Portu Gdynia S.A.

Pokazali pazury

Jeśli związkowcy z Portu Gdynia i zarząd firmy szybko się nie dogadają, napięcie panujące między obiema stronami może przerodzić się w strajk.

Zaostrza się konflikt pomiędzy załogą i Zarządem Morskiego Portu Gdynia S.A. Przedstawiciele związków zawodowych wojenny topór wykopali już ponad rok temu. Z miesiąca na miesiąc zaostrzają formy protestu. W czerwcu zorganizowali pikietę pod budynkiem zarządu portu. Na ręce prezesów złożyli petycję z postulatami, potem poszli do gdyńskiego Urzędu Miasta. Tam związkowców przyjął Wojciech Szczurek, prezydent Gdyni, który ma wpływ na typowanie członków Rady

Nadzorczej portu. Ale związkowcy zapowiadają, że na tym nie poprzestaną. Jeśli ich argumenty nie przekonają kierownictwa portu i innych decydentów, w zakładzie może wybuchnąć strajk.

o co chodzi

- Najbardziej bolą nas kolejne, nie zaakceptowane przez nas ostatecznie prywatyzacje portowych spółek, pakiety gwarancji pracowniczych podpisywane

za naszymi plecami i pojawiające się ostatnio plany zwolnień pracowników - odpowiadają związkowcy, pytani, dlaczego zdecydowali się protestować.

- Zarząd całkowicie stracił zaufanie załogi - mówi Mariusz Połom, wiceprzewodniczący „Solidarności” Portu Gdynia.

Podczas rozmów z kierownictwem związkowcy słyszą, że sytuacja finansowa portu, który 2005 rok zakończył zyskiem brutto w wysokości 18 mln zł jest dobra, a wszystkie portowe spółki, z wy-

jątkiem Bałtyckiego Terminalu Drobnicowego, zarabiają na sobie.

- Co z tego, skoro dla załogi nic dobrego z tego nie wynika? – pyta Grzegorz Drabik, jeden z protestujących portowców. – Skoro port zarabia na sobie, to co się dzieje z tymi pieniędzmi? Na pewno nie trafiają do nas. Już dawno nie dostaliśmy żadnych sensownych podwyżek.

Przedstawiciele związków zawodowych wielokrotnie interweniowali w sprawach zakładu w Ministerstwie Skarbu Państwa, które jest właścicielem przedsiębiorstwa i sprawuje nad nim nadzór. Jak twierdzą, urzędnicy z Warszawy za każdym razem obiecywali, iż dokładnie przyjrzą się sprawom portu, jednak na deklaracjach się kończyło. Dodają, że na złożone już przed kilkoma miesiącami pismo odpowiedź otrzymali dopiero po interwencji Zbigniewa Kozaka, pomorskiego posła Prawa i Sprawiedliwości.

- Rzeczywiście tak było – przyznaje Kozak. – Związkowcy przyszli do mnie i naświetlili mi swoje problemy. Rozmawiałem na ten temat z ministrem skarbu, bo uważam, że gdyński port jest niezwykle ważny dla polskiej gospodarki.

Każdy swoje

Jest jednak wątpliwe, czy ciągle zaostrażający się konflikt jest w stanie zażegnać mediacja parlamentarzystów. Poglądy związków zawodowych i występujących w imieniu Skarbu Państwa zarządców zakładu nawet na podstawowe kwestie są zupełnie odmienne. Przykładem ubiegłoroczna prywatyzacja Bałtyckiego Terminalu Zbożowego, który wykupiony został przez holendersko-amerykański holding ADM Cefetra.

- Tę transakcję należy uznać za bardzo korzystną dla portu – nie ma wątpliwości Janusz Jarosiński, wiceprezes zarządu Portu Gdynia SA. - Pozyskaliśmy solidnego inwestora, gwarantującego zwiększenie obrotów zbożami i paszami. Z miejsca przystąpił on do poważnych i kosztownych inwestycji. Wynegocjowaliśmy bardzo korzystny dla pracowników pakiet socjalny, wg którego m. in. żaden z członków załogi przez pięć i pół roku nie może zostać zwolniony, a także każdy z nich dostanie po kilka tysięcy złotych premii prywatyzacyjnej. Co równie ważne, m.in. dzięki środkom pozyskanym z tej prywatyzacji rozwijać możemy portową infrastrukturę drogową, co jest koniecznością. Mamy ponadto środki na tzw. wkład własny, który pozwala nam występować o dotacje do Unii Europejskiej.

- Prywatyzacja BTZ to skandal – grzmi tymczasem Mariusz Połom. – To niedopuszczalne, że choć załoga terminalu w rozpisany referendum odrzuciła miażdżącą większością głosów zaproponowane przez inwestora warunki pakietu gwarancji pracowniczych, zarząd portu podpisał umo-



Niewiele mogę

Wojciech Szczurek, prezydent Gdyni:

- Związkowcy z portowej „Solidarności” byli u mnie z interwencją, wysłuchałem ich argumentów, jednak mam w tej kwestii niewielkie pole działania. Co prawda jako gmina Gdynia typujemy kandydatów do Rady Nadzorczej portu, jednak nie posiadamy tam większości głosów. Jeśli związkowcy kwestionują dla przykładu procesy prywatyzacyjne, powinni moim zdaniem negocjować z ministrem Skarbu Państwa.

wę prywatyzacyjną. To dla nas jasny sygnał, iż kierownictwo zakładu dąży do otwartej konfrontacji z nami i nie liczy się ze stanowiskiem pracowników.

Kontrowersji wokół prywatyzacji jest więcej. Część związkowców nie próbuje nawet ukrywać, że uważa ją za zło samo w sobie. Alarmują, że to wyprzedawanie majątku narodowego. Poddają w wątpliwość sens pozbywania się przedsiębiorstw, które są rentowne i przysparzają Skarbowi Państwa zarobku.

Nie ma innej drogi

Zarząd portu przerwać procesów prywatyzacyjnych jednak nie zamierza. Tłumaczy krótko: zobowiązuje nas do tego Ustawa o przystaniach i portach morskich. Presję na przeprowadzenie procesów prywatyzacyjnych wywiera Skarb Państwa, właściciel zakładu. W myśl obowiązujących w Polsce przepisów, portowe spółki powinny były pozyskać zewnętrznych inwestorów już do końca ubiegłego roku. To, że tak się nie stało, zdaniem przedstawicieli portu świadczy, iż kolejni kontrahenci dobierani są bardzo starannie, aby prywatyzacje przyniosły rzeczywistą korzyść dla portu. Wobec niektórych spółek proces powtarzano kilka razy, nim wyłoniono odpowiedniego oferenta. Innych – jak choćby przedsiębiorstwo holenderskie WUŻ i BTDG - z tego właśnie



Nie ugniemy się

Kazimierz Waldowski, przewodniczący „Solidarności” Portu Gdynia S.A.:

- W zaistniałej sytuacji nie ma możliwości ugody, dopóki zarząd portu nie zacznie nas poważnie traktować. Wychodzimy z założenia, że to załoga przedsiębiorstwa stanowi największe jego dobro i dla tego trzeba się liczyć z jej zdaniem. Kierownictwo portu zachowuje się tak, jakby tego nie rozumiało. Jeśli nic się w tej kwestii nie zmieni, nie wykluczamy podjęcia najbardziej radykalnych kroków, ze strajkiem włącznie.

Czego żądają związkowcy

Postulaty pracowników dotyczące manifestacji z 21 czerwca 2006 roku.

1. Żądamy opracowania wspólnej polityki ochrony miejsc pracy w spółkach grupy kapitałowej ZMPG S.A., ze szczególnym uwzględnieniem jednolitych zasad restrukturyzacji.
2. Żądamy utworzenia przez ZMPG S.A. funduszu restrukturyzacji zatrudnienia spółek grupy kapitałowej. Celem tego funduszu ma być współfinansowanie przez ZMPG S.A. odpraw dla pracowników w przypadku koniecznej restrukturyzacji zatrudnienia.
3. Żądamy oddłużenia przez ZMPG S.A. spółek, których jest właścicielem.
4. Żądamy przewartościowania celów prywatyzacyjnych.
5. Żądamy ustalenia kryteriów oceny ofert składanych przez inwestorów i maksymalnej ilości punktów możliwych do uzyskania dla każdego z tych kryteriów, w porozumieniu ze związkami zawodowymi.
6. Żądamy, aby ocenie podlegały proponowane przez inwestora warunki pakietów gwarancji pracowniczych.
7. Żądamy, aby minimalny okres gwarancji zatrudnienia oraz obowiązywania zakładowego układu zbiorowego pracy wynosił minimum pięć lat.
8. Żądamy premii prywatyzacyjnej dla pracowników w wysokości minimum 5 tys. zł brutto.
9. Żądamy nagrody rocznej dla pracowników w czasie obowiązywania pakietu w wysokości minimum 5 tys. zł brutto.
10. Żądamy gwarancji podwyżek płac w każdym roku obowiązywania pakietu gwarancji.
11. Żądamy zmiany procedury prywatyzacyjnej tak, aby pakiety gwarancji pracowniczych były negocjowane wyłącznie przez związki zawodowe przed ostateczną zgodą Rady Nadzorczej na sprzedaż spółki oraz żeby uwzględniała tzw. „procedurę referendalną”.
12. Żądamy, aby pakiety gwarancji pracowniczych były negocjowane i podpisywane z inwestorem wyłącznie przez związki zawodowe.
13. Żądamy, aby postanowienia pakietu podpisanego przez związki zawodowe wprowadzone zostały do zakładowego układu zbiorowego pracy.
14. Żądamy kontroli przeprowadzonych przez ZMPG S.A. procesów prywatyzacyjnych (także tych, które nie zostały zakończone sprzedażą udziałów).
15. Żądamy podjęcia przez ZMPG S.A. natychmiastowych działań w porozumieniu ze związkami zawodowymi, celem urealnienia wartości „akcji pracowniczych” do ich ceny realnej, do rzeczywistej wartości.

powodu w ogóle jeszcze nie sprywatyzowano.

- W przypadku transakcji z kolejnymi inwestorami nie może być mowy o jakiegokolwiek wyprzedaniu majątku narodowego – podkreśla Janusz Jarosiński, wiceprezes gdyńskiego portu. - Nie sprzedajemy nieruchomości, a udziały w spółkach portowych, co stanowi dla nas zabezpieczenie, że inwestor wywiąże się ze zobowiązań. Nabrzeża portowe i infrastrukturę na wiele lat dzierżawimy. To bardzo dobry układ, bo na terenach, które docelowo wrócą pod pieczę Skarbu Państwa, przeprowadzane są wielomilionowe inwestycje. Logiczne, że potem będzie można je wydzierżawić za jeszcze większe pieniądze.

Drobny problem

Kolejną kwestią, która obrazuje, jak wielkie są rozbieżności pomiędzy związkowcami, a zarządem portu, jest problem Bałtyckiego Terminalu Drobnicowego. Przedstawiciele „Solidarności” w wysuniętych podczas pikiety postulatach żądali m.in. oddłużenia portowych spółek. Chodzi tu o BTD, bowiem inne spółki zarabiają na siebie. Gdy zarząd portu podjął starania, aby w BTD przeprowadzić restrukturyzację, związkowcy... zagrozili protestem. Nie spodobało im się, iż kierownictwo BTD w ramach cięcia kosztów chce zwolnić niewielką część załogi. Zdaniem zarządców portu, w tej spół-

ce gołym okiem widać przerost zatrudnienia. Tylko w zeszłym roku straciła ona dwa miliony złotych. Według kierownictwa przedsiębiorstwa nie da się BTD wydzwignąć z zapaści, jeśli nie zrestrukturyzuje się zatrudnienia i nie pozyska nowych kontrahentów. Tymczasem „Solidarność” z jednej strony żąda wyprowadzenia spółki na prostą, z drugiej - pod groźbą strajku - nie zgadza się na rozwiązanie umowy o pracę nawet z tymi pracownikami, którzy mogliby już odejść na wcześniejszą emeryturę. Zarząd portu ma związane ręce. Na otwartą konfrontację ze związkowcami iść nie chce, bo widmo protestu jest całkiem realne. Związkowcy mogą go zorganizować w każdej chwili i zgodnie z prawem, bo od dawna pozostają w sporze zbiorowym z zarządem portu.

Związki nie odpuszczą

- Przez upór związkowców odnośnie jakichkolwiek zwolnień, dochodzi czasami do absurdalnych sytuacji – mówi pragnąca zachować anonimowość osoba blisko związana z zarządem portu. – Przykłady? Jeden z pracowników uległ wypadkowi przy pracy na nabrzeżu. Mógłby przejść na rentę, ale stwierdził, że mu się to nie opłaca. Przekwalifikować go nie możemy, bo nie ma dla niego wolnego stanowiska w biurze, nie ma zresztą odpowiednich kwalifikacji do wykonywania takiej pracy. Gdy próbujemy tego pana zwolnić, wstawiają się za nim związki zawodowe, grożąc strajkiem. To co mamy robić? Ewentualny protest podważy nasz wizerunek w oczach kontrahentów, może przynieść wielomilionowe straty. Wychodzi na to, że reszta pracowników musi pracować na pensję tego jednego. Takie krótkowzroczne myślenie na większą skalę może doprowadzić do upadku każdego, nawet potężnego przedsiębiorstwa.

Kazimierz Waldowski, przewodniczący „Solidarności” portu, oburza się słysząc takie sugestie.

- Nie ma naszej zgody na jakiegokolwiek, nawet pojedyncze zwolnienia – zapowiada. - Ludzie pracują tutaj nawet po trzydzieści lat i stracili dla tego zakładu zdrowie. On jest całym ich życiem. A teraz mają iść na bruk? Oni nic innego nie umieją, nie znajdą gdzie indziej pracy. Tu jest ich miejsce i trzeba ich szanować, dlatego potwierdzam, że w razie planu zwolnień będziemy walczyć nawet o pojedyncze osoby. Zresztą to nie koszty pracy, a chybione inwestycje są przyczyną kłó-

potów finansowych choćby Bałtyckiego Terminalu Drobnicowego.

Według opinii, jakie usłyszeć można w budynku zarządu portu, związkowcy z „Solidarności” i „Solidarności 80” protestują, bo liczą na to, iż kierownictwo zakładu odda im na własność jedno z portowych przedsiębiorstw. W tym celu dążą do powołania spółki pracowniczej. Jeszcze do niedawna liczyli, że uda im się przejąć kontrolę nad WUŻ. Cena zaproponowana przez pracowników była jednak zbyt niska. Na drodze tzw. wykupu pracowniczo – menedżerskiego prywatyzowany ma być Portowy Zakład Techniczny i po wynegocjowaniu pakietu gwarancji dla załogi jej przedstawicielom zaproponowane zostanie objęcie akcji w tym przedsiębiorstwie.

Zarząd niezłomny

- Jak widać, to im nie wystarcza – mówi jeden z członków zarządu portu. – My niewiele więcej możemy zrobić. Nie jesteśmy instytucją charytatywną i nie możemy oddawać półdarmo nikomu majątku Skarbu Państwa, do którego zaliczają się portowe spółki. Gdybyśmy podpisali się pod podobną decyzją, mielibyśmy na karku prokuratora. A niewykluczone, że w przyszłości odpowiadać musielibyśmy przed sejmową komisją śledczą, bo próby zweryfikowania procesów prywatyzacyjnych przez polityków co jakiś czas się pojawiają. Zresztą, nasza ewentualna zgoda na taką, niezgodną z prawem transakcję, nic by jeszcze nie oznaczała. Prawdopodobnie nie zgodziłaby się na taki scenariusz Rada Nadzorcza i minister Skarbu Państwa. Jako zarząd nie działamy przeciw w oderwaniu od rzeczywistości. A okazuje się, że jesteśmy wrogiem numer jeden dla portowych związków.

Jerzy Wieliński, prezes Zarządu Morskiego Portu Gdynia S.A. dodaje, że w sprawie ostatnich decyzji, związanych m.in. z procesami prywatyzacyjnymi, nie ma sobie nic do zarzucenia.

- Wszystkie zarzuty, które związkowcy skierowali wobec mnie i moich współpracowników do ministra Skarbu Państwa, okazały się chybione – mówi. – Minister dał to reprezentantom „Solidarności” jasno do zrozumienia w odesłanej im odpowiedzi.

Za, a nawet przeciw

Pikanterii konfliktowi nadaje fakt, że Mariusz Połom, jeden z liderów portowej

„Solidarności”, protestując przeciwko wymuszonym przez Skarb Państwa procesom prywatyzacyjnym, zasiada jednocześnie w Radzie Nadzorczej portu jako reprezentant... ministra Skarbu Państwa.

- Wychodzi na to, że gdy jako związkowiec sprzeciwia się prywatyzacji, protestuje sam przeciwko sobie – mówią członkowie zarządu portu. – To dość dziwna sytuacja. Podobnie, jak i zachowanie tego pana. Dla przykładu: gdy pytamy go o sprawy pracownicze, nie chce na ten temat rozmawiać, bo, jak mówi, reprezentuje Skarb Państwa. Gdy próbujemy z nim cokolwiek ustalić jako z reprezentantem ministra mówi, że... jest związkowcem.

Mariusz Połom z kolei uważa, że atakowanie go w ten sposób jest jedynie próbą odwrócenia uwagi od rzeczywistych problemów portu.

- Najchętniej bym w ogóle na ten temat nie rozmawiał – mówi. – Ale mogę powiedzieć, że nie sprzeciwiam się prywatyzacji samej w sobie, tylko sposobowi dokonywania tych procesów przez zarząd portu. Jestem członkiem Rady Nadzorczej zaledwie od kilku miesięcy. Nie miałem możliwości, aby protestować jako jej reprezentant, gdy prywatyzowano choćby BTZ. Obecnie, gdy trwa proces prywatyzacyjny PZT, zgłaszam do niego swoje uwagi. Konflikty interesów pomiędzy moją rolą związkowca, a członka

Rady Nadzorczej, nie ma. Gdy na przykład proponowano mi, abym z ramienia rady znalazł się w zespole nadzorującym prywatyzację PZT, nie zgodziłem się. Jeśli dojdzie do negocjowania pakietu gwarancji pracowniczych, będę reprezentował załogę.

Murem za Mariuszem Połowem stoją też jego zwierzchnicy.

- Nie widzę w jego postępowaniu niczego niestosownego – mówi nam Krzysztof Dośła, przewodniczący zarządu regionu gdańskiego „Solidarności”.

Wszystkie te animozje sprawiają, że wokół gdyńskiego portu w najbliższym czasie może być jeszcze bardzo gorąco. Wątpliwości nie ma poseł Zbigniew Kozak. - Sytuacja jest bardzo trudna, a każdy ma swoje racje – mówi. – Wiadomo, że ze związkowcami negocjuje się trudno. Zarządowi portu nie zazdroścę.

Jerzy Szymoniewski Zdjęcia: Waldemar Okrój

- Zarzuty związkowców wobec mnie okazały się chybione – mówi prezes Portu Gdynia S.A. Jerzy Wieliński (z lewej).
- Sprzedaż Bałtyckiego Terminalu Zbożowego trzeba uznać za bardzo korzystną dla portu – nie ma wątpliwości Janusz Jarosiński, wiceprezes zarządu Portu Gdynia S.A. (z prawej).



Czy Urząd Morski w Gdyni będzie musiał zwrócić unijną dotację na remont falochronu?

Fot. Piotr Zięcik/Kulig

Rybitwy stanęły okoniem

Kolonia rybitw czubatych, która osiedliła się na falochronie gdyńskiego portu, zastopowała inwestycję wartą prawie 80 milionów złotych.

Poważna sprawa

Najstarsze elementy gdyńskiego falochronu wybudowano ponad 80 lat temu. Najpoważniejszą naprawę przeszedł ponad 50 lat temu, gdy trzeba było odbudować fragmenty zniszczone podczas wojny. Teraz ma być remontowany na całej długości, czyli na odcinku ponad dwóch kilometrów. Takich prac jeszcze nigdy nie prowadzono; w miarę potrzeb łatano go i uzupełniano brakujące elementy.

W nadwodnej części konstrukcji falochronu, właściwie na całej długości, widać głębokie pęknięcia, powierzchniowe złuszczenia, odpryski i rysy. Tak samo jest w części podwodnej. Falochron nie jest szczelny. Konstrukcja osiadła o średnio 20-25 cm, od czasu jej powstania poziom morza wzrósł o około 10 cm.

Podczas remontu falochron otrzyma od strony zatoki nową ściankę, dzięki czemu zyska dodatkowe 2,5 m grubości.

Na gdyńskim falochronie gniazdują rybitwy czubate, ohary, mewy srebrzyste i mewy śmieszki. To w obronie tych gatunków ptaków protestują ornitolodzy z grupy badawczej „Kuling”.

Remont gdyńskiego falochronu miał rozpocząć się w czerwcu tego roku. Ale minister środowiska wstrzymał go ze względu na ptaki. Prace modernizacyjne mogłyby je bowiem spłoszyć i uniemożliwić odchowanie piskląt. A rybitwy czubate są wpisane do Czerwonej Księgi zwierząt zagrożonych wyginięciem i zgodę na ich płoszenie może wydać tylko minister. Jeśli Urząd Morski w Gdyni nie zdąży rozliczyć się do 2008 roku z unijnej dotacji, jaką otrzymał na remont falochronu (75 procent wartości inwestycji), będzie musiał pieniądze zwrócić. Dlatego o zgodę wystąpił. Minister zgodę wydał, ale taką, która *de facto* wstrzymuje prace na ponad miesiąc. I zobowiązał urząd do współpracy z ornitologami z Grupy Badawczej Ptaków Wodnych „Kuling”, którzy od kilku tygodni walczą o spokój dla rybitw.

To oni właśnie są odkrywcami gdyńskiej kolonii.

- Liczy sobie 130 par i jest jedyna w Polsce. Gniazd rybitw nie notowano w naszym kraju od 1991 roku, ostatnie piętnaście lat temu ptaki te założyły w ujściu Wisły - wyjaśnia Szymon Bzoma, szef grupy badawczej „Kuling”. - W kolonii na falochronie podczas oględzin, które prowadziliśmy pod koniec czerwca, było 190 zdrowych, dobrze wykarmionych piskląt. Gdyby dalej wszystko „szło” tak dobrze i do dorosłości udałoby się dożyć, dajmy na to, nawet 130 pisklątom oznaczałoby to, że rybitwy z falochronu w ciągu jednego tylko roku osiągnęły połowę tego, co udało się ich „siostram” z ujścia Wisły podczas lat 15. A tam w latach 1977-1991 bywało czasem i po 290 par!

Ptaki a'la Gdynia

Zdaniem ornitologów, falochron ma w sobie to „coś”, co służy ptakom lepiej niż naturalne twory przyrody. Badacze z „Kulingu” sądzą, iż tym „czymś” może być na przykład brak lisów, które ptakom gniazdującym na lądzie, w ujściach rzek, kradną pisklęta. Ornitolodzy twierdzą też, iż istnieje bardzo duże prawdopodobieństwo, że rybitwy powrócą do Gdyni w przyszłym roku. Po pierwsze dlatego, że ptaki, które wyległy się w danym miejscu, lubią do niego wracać, kiedy same mają zakładać gniazda. A po drugie dlatego, że przez te kilka tygodni, które przeżyły w pobliżu miasta, znacznie się „ucywiliowały”.

- Nie wystraszyły ich nawet fajerwerki wypuszczone 24 czerwca z okazji 80-

lecia Gdyni - dodaje Szymon Bzoma. - Nie boją się już przepływających statków, najwyraźniej się do nich przyzwyczyli. Jedynie motorowodniacy, gdy zechcą podpływać np. skuterami za blisko falochronu, mogą spowodować nieliczne piskłeta do skakania i topienia się. Groźne natomiast szczególnie dla młodych jest to, że ludzie chodzą po falochronie. Właśnie te spacery są najczęstszym powodem, dla którego młode ptaki skaczą ze strachu do wody i się topią.

Aby zmniejszyć skalę zjawiska, ornitologzy z grupy badawczej wystąpili do

Ministerstwa Środowiska o zgodę na odgrodenie kolonii rybitw niskim, 30-40-centymetrowym płotkiem z siatki. Uniezwolnili by młodym ptakom skakanie z falochronu. Takiej zgody minister środowiska jednak nie wydał.

Ornitologom udało się natomiast uzyskać pozwolenie na „obudowanie” kolonii pociętymi oponami samochodowymi, które mają stanowić schronienie oraz uniemożliwiać ptakom ucieczkę do wody w chwili zagrożenia. Akcję układania opon już przeprowadzono.

I inni...

Na falochronie gniazdują jednak nie tylko rybitwy czubate. Łęgi złożyły tam

też dość rzadkie i znajdujące się pod ochroną ohary i mewy srebrzyste, a oprócz tego mewy śmieszki. Kolonia śmieszek, licząca sobie 400 - 500 par, jest w tej chwili największą kolonią tych ptaków nad Zatoką Gdańską. Ohary (gat. kaczek - dop.red.), obserwowane w poprzednich miesiącach, najprawdopodobniej tegoroczne lęgi już zakończyły. W czasie inspekcji prowadzonej przez grupę „Kuling” pod koniec czerwca nie spotkano już na falochronie ani jednej pary.

Rozmowy o przeprowadzce

Urząd Morski i ornitologzy są już po pierwszym spotkaniu w sprawie znalezienia nowego miejsca dla ptaków z falochronu.

- Padło kilka propozycji lokalizacji, pod uwagę brana jest między innymi stara



torpedownia w Babich Dołach i falochron wyspowy. Rozważamy nawet ustawienie specjalnej barki, na której ptaki mogłyby się gnieździć - mówi Anna Stelmaszyk-Świerczyńska, dyrektor do spraw technicznych Urzędu Morskiego w Gdyni.

Nie wiadomo jednak, czy „poślizg” spowodowany osiedleniem się kolonii rybitw na falochronie nie sprawi, iż Urząd Morski nie zmieści się w wyznaczonych przez Unię Europejską terminach. Co z kolei oznaczać może utratę dotacji.

Z tego, co udało nam się ustalić, ministerstwo nie kwapi się, by pomóc w ewentualnych rozmowach o przedłużenie terminu. Anna Stelmaszyk-Świerczyńska przyznaje, iż ryzyko opóźnienia istnieje, ale urząd robi wszystko, by je zminimalizować.

- Wykonawca podpisał zobowiązanie, iż zakończy prace do kwietnia 2008 roku i musi się z niego wywiązać - dodaje.

Dorota Rembiszewska

Zdaniem ornitologów, falochron ma w sobie to „coś”, co służy ptakom lepiej niż naturalne twory przyrody.

„Nasze MORZE” podpowiada,
gdzie szukać wakacyjnej przygody

Lazurowe

Atrakcje Polskiego Wybrzeża,
nawet jeśli wziąć pod uwagę tylko
część określaną mianem Wybrzeża
Gdańskiego, zaspokoją najróżniejsze gusta.
Kto nie wierzy, niech przeczyta...

**Płytke wody Zatoki Gdańskiej, niedaleko
Chalup, to idealne miejsce do uprawiania
windsurfingu i innych sportów wodnych.**



Pomorze

Trudno ocenić, czy wydmy w Łebie są piękniejsze od wydm we francuskim Lacanou Ocean, a klify Jastrzębiej Góry bardziej malownicze od tych na Lazurowym Wybrzeżu. Z pewnością mają jedną zaletę znacznie podnoszącą ich wartość - są blisko. Można się do nich dostać tanio i szybko, wspierając przy okazji rodzimy przemysł turystyczny. A warto wybrać się nad polskie morze. Nad Bałtykiem rozrywkę znajdą wielbiciele aktywnego wypoczynku, wylegiwania się na plaży, bywalcy dyskotek, miłośnicy uzdrowisk, poszukiwacze miejsc magicznych, tropiciele historii, amatorzy podglądania przyrody...

Na sportowo

Klify Jastrzębiej Góry, Gdyni i Osłoni na przyciągają co roku zastępy paralotniarzy szukających wrażeń, o jakich nie mogą nawet marzyć spędzając lato w głębi kraju.

- Startu z klifu, a później szybowania nad błyszczącymi falami morza, nie da się z niczym porównać - zapewnia Arkadiusz Mikołajczak. - Mieszkam w Warszawie, ale co roku staram się znaleźć choć kilka dni, by polatać nad morzem.

Trzeba jednak pamiętać, iż z klifów, które objęte są ochroną jako rezerwy przyrody (np. Kępa Redłowska), startować nie wolno. I nie jest to też sztuka dla początkujących miłośników szybowania w przestworzach.

Ulubionym miejscem startów i ćwiczeń paralotniarzy jest też Rewa, miejscowość oddalona od Gdyni o kilkanaście kilometrów, do której można dojechać autobusem miejskim (linia 146). Rewę kochają też windsurferowcy. Z obu stron piaszczystego cypla, „znaku szczególnego” miejscowości, są płytkie i spokojne wody, nad którymi jednak wieje zawsze tak, jak trzeba, by dobrze nadać żagiel.

Podobne warunki - płytka i zawsze ciepła woda oraz pomyślne wiatry - panują w Pucku. Miłośnicy innych sportów wodnych - jazda na skuterze, żeglarstwo, narty, zabawa polegająca na pływaniu na bananie czy kółku ciągniętym przez motorówkę - powinni wybrać się do Łeby. Tam wypożyczalnie sprzętu oferują chyba wszystko, co człowiek wymyślił do zabawy w falach. W tym miasteczku nie powinni mieć też powodu do narzekania miłośnicy jazdy konnej. Amatorom samot-

nych przejażdżek brzegiem morza bardziej podobać się będą Dębki lub Białogóra.

Z Władysławowa natomiast można wybrać się na morski połów dorsza. Powoli ta rozrywka przestaje być typowo męską. W popularnym Władku dobrze bawić będą się też ci, którzy sport lubią nie tylko uprawiać, ale też oglądać. Zawiedzeni z całą pewnością nie będą ci, którzy marzą, by spotkać „na żywo” prawdziwą gwiazdę sportu. W Cetniewie znajduje się bowiem ośrodek przygotowań olimpijskich, do którego ściągają najlepsi w Polsce zawodnicy.

Słońce i piach

Trudno na francuskim Lazurowym Wybrzeżu znaleźć miejsce, gdzie plaża jest tak szeroka, a piasek tak biały jak w Dębках. Atrakcyjności dodaje miejscowości rzeka Piaśnica, która w Dębkach wpada do morza. Mnóstwo turystów, szczególnie tych, którzy przyjechali z dziećmi, wybiera odcinek plaży, z którego blisko i do rzeki, i do morza. Plaża w tej maleńkiej miejscowości, dopiero co



Fot. Wojtek Jakubowski/KEP

Nocne życie w uzdrowisku, czyli Sopot by night i jego serce - deptak, ul. Bohaterów Monte Cassino, oraz od niedawna główna atrakcja - Krzywy Dom.

z wielkim powodzeniem odkrytej przez turystów, poza urodą ma jeszcze jedną niewątpliwą zaletę - każdy znajdzie na niej tyle miejsca, ile potrzebuje.

Ręcznik przy ręczniku i sąsiad na wyciągnięcie ręki to domena trójmiejskich plaż (choć nie wszystkich). Jeśli ktoś kupił drogi strój kąpielowy i chciałby, aby wydatek został zauważony i doceniony, powinien koniecznie udać się do Sopotu i położyć - najlepiej na leżaku - pod słynnym Grand Hotelem.

Na polskim wybrzeżu Bałtyku miejsce dla siebie znajdą także i „nie-tekstylni”, którzy strój kąpielowy uznają za zbędny dodatek. Plaże nudystów znajdują się m.in. w Dębках i Łebie.

Plaże zupełnie nietypowe posiadają Rewa i Puck. W obu miejscowościach na sporym odcinku brzeg morski porasta trawa. Gdyby nie fale, można by pomyśleć, iż jakiś czarodziej znad morza przeniósł nas nad jezioro.

Po co aż na Ibizę

Jeśli ktoś uwielbia tańce do białego rana, głośną muzykę i nie lubi co wieczór oglą-

dać tych samych twarzy, musi przyjechać do Sopotu. Będzie mistrzem, jeśli zdoła w ciągu jednej nocy pokonać deptak - ul. Bohaterów Monte Cassino. Pokonać, czyli przejść „monciak” z góry na dół (tak z pewnością będzie łatwiej) i w każdym pubie wypić choć jedno małe jasne... Lepiej od razu się poddać i odwiedzić którąś z dyskotek. Chyba nawet sami sopocianie nie wiedzą, ile ich mają na samej plaży, a co dopiero w całym mieście. Niewiele ustępuje w tym względzie Sopotowi Łeba. Dyskotek nie brakuje w Gdańsku i Gdyni. Z dobrych zabaw słyną także Jastrzębia Góra, Władysławowo oraz Dębki, gdzie kilka lat temu zorganizowano pierwszą dyskotekę na plaży. W Ustce też można bawić się w licznym towarzystwie do białego rana. Ci jednak, którzy lubią podczas zabawy podwyższyć sobie trochę poziom adrenaliny i zagrać w kasynie, powinni odwiedzić Sopot albo Gdynię.

Maksikaz nie tylko w Ciechocinku

Większość nadmorskich miejscowości ma status uzdrowisk. Ale nie tylko te

z „papierami” dobrze wpływają na ludzki organizm. W każdym miejscu wybrzeża powietrze obfituje w jod, pierwiastek stymulujący m.in. pracę tarczycy. W większości miejscowości nadmorskich Wybrzeża Gdańskiego plaż od zabudowań oddzielają sosnowe lasy pełne substancji żywicznych, mające właściwości bakteriobójcze. Zbawiennie działają między innymi na choroby układu oddechowego.

Solanki nie gorszej niż w Krynicy Górskiej można napić się w Sopocie. I to za darmo. Płynię z jednej z fontann w mieście, tuż przy molo. A sopocianie używają jej do kiszenia ogórków. Podobno wychodzą wyśmienite.

Miejscowości nadmorskie są też rajem dla smakoszy. Spędzający urlop nad morzem mają niepowtarzalną okazję skosztować niemal wszystkich gatunków ryb morskich - od flądry poczynając, na wędzonym węgorzu kończąc. Można tu kupić ryby prosto z wędzarni, jeszcze gorące. I posmakować śledzia przyrządzonego na wszelkie możliwe sposoby. W większości przystani rybackich kupić też można świeże ryby prosto z kutra.

Fot. Maciej Koszyca/KFP



Turystom odwiedzającym Hel gorąco polecamy tamtejsze fokarium.

Tam, gdzie spalono ostatnią czarownicę

Jeśli ktoś ma ochotę poszukać śladów dawnych wierzeń, to przyjeżdżając na Półwysep Helski dobrze trafił. To tu, w Chałupach, w 1836 roku spalono na stosie ostatnią polską czarownicę. Sąd Boży nad Krystyną Cejnowiną przeszedł zresztą i do literatury pięknej, opisywał go między innymi Stefan Żeromski w „Wietrze od Morza”. Książka powstała w Gdyni, gdzie do dziś można zwiedzić Domek Żeromskiego, w którym pisarz dzieło stworzył.

Wielką ciekawostką jest podwodny port znajdujący się u brzegów Pucka, przy ujściu Płutnicy. W 1977 r. trzech pasjonatów nurkowania dokonało w Zatoce Puckiej sensacyjnego odkrycia. Odnaleźli relikty wczesnosłowińskiego portu z umocnieniami nabrzeży, pozostałościami pomostów, wrakami łodzi klepkowych, drążonym czółnem i licznymi fragmentami ceramiki. Rozrzucone są na obszarze ponad 12 hektarów. Datuje się, iż port funkcjonował w VII-XIV w.

Pozostałości po innym dawnym porcie można odnaleźć też przy rezerwacie Beka (nieopodal Osłonina). Przy nieistniejącej dziś osadzie Beka, u ujścia rzeki Redy, znajdował się kiedyś port, w którym zatrzymywały się nawet pełnomorskie żaglowce.

- Do dziś w tym miejscu znaleźć można szczątki przedmiotów codziennego użytku dawnych mieszkańców osady. Wystarczy pogrzebać w piasku, a natknąć się można na skorupy naczyń, fajki, cybuchy - opowiada Ludwik Bach, szef Miejskiego Domu Kultury w Rumi, który sam posiada pokaźną kolekcję fajek znalezionych w tym miejscu. - U ujścia rzeki Redy można też znaleźć bursztyn, szczególnie po sztormie warto wybrać się na poszukiwania.

W Gdyni Orłowie można do dziś podziwiać miejsce, w którym królowa Marysienka podobno oczekiwała Jana II Sobieskiego. Z tzw. Groty Marysienki rozciąga się piękny widok na morze. Nieopodal jest też dąb nazwany imieniem królowej, podobno pod jego rozłożystymi konarami uwielbiała wypoczywać w gorące dni.

Westerplatte, Hel, Gdynia są miejscami, gdzie nie będą nudzić się wielbiciele trochę nowszej historii. Bunkry na plaży w Gdyni Oksywiu, wartownie na Westerplatte, baterie w Helu, czy twierdza Wisłoujście to miejsca obowiązkowych od-

Fot. Waldemar Okroj



Gdyńskie Akwarium - każdego roku odwiedzają je tysiące turystów.

wiedzin dla miłośników militariów. Szukając bunkrów w Oksywiu, oczywiście omijając te, które znajdują się na wojskowym terenie, warto zatrzymać się przy punkcie widokowym Kępy Oksywskiej. Widać stamtąd jak na dłoni bazę wojskową, w której, co w Trójmieście jest tajemnicą Poliszynela, stacjonuje Formoza. Ciężarówki wjeżdżające do bazy umieszczonej w starej torpedowni wąskim mostem, małe postacie rozpakowujące tajemnicze ładunki z pewnością przyprawią o dreszcz emocji miłośników militariów.

Mała Holandia

Rezerwat Beka, leżący nieopodal Mrzezina, to miejsce unikalne w skali kraju (i nie tylko). Położony jest nisko w stosunku do poziomu morza i każdej wiosny jego łąki zalewane są przez morską wodę. To zjawisko spowodowało, iż wyrosły tam słonawy - rośliny, które potrzebują do życia słonej wody. Rezerwat Beka jest też ostoją rzadkiego ptactwa. Można w nim zobaczyć m.in. biegusy zmienne, czaple, żurawie, ohary. Trzeba jednak pamiętać, że po rezerwacie wolno poruszać się tylko wzdłuż brzegu morskiego, rzeki Redy i kanału Beka, by nie płoszyć mieszkającego tam ptactwa. Często gośćmi w rezerwacie są też koniki polskie, dzięki którym słonawy istnieje. Kiedy kilkanaście lat temu unikalną roślinność objęto ochroną i zakazano tam wypasu bydła i koni, słonawy zaczęły być

wypierane przez trzciny. W porę jednak zorientowano się, że trzcinę trzeba kosić... Lub pozwolić na powrót do rezerwatu koniom i krowom.

Nie mniej wyjątkowe są ruchome wydmy w Łebie i Słowiński Park Narodowy. Został utworzony dla zachowania w niezmienionym pięknie systemu jezior przymorskich, bagien, torfowisk, łąk, nadmorskich borów i lasów, a przede wszystkim wydmowego pasa mierzei z unikatowymi w Europie wydmy ruchomy. Ale mieszka tam też ponad połowa wszystkich gatunków ptaków spotykanych w Polsce. Zobaczyć można między innymi kolonię lęgową kormorana.

Ptaki te ostatnio widywane są też w mniej „naturalnych” miejscach. Obserwować je można na gdyńskim falochronie i ruinach po starej torpedowni w Babich Dołach (Gdynia).

Wielbiciele zwierząt, którzy jednak zamiast szukać obiektów do oglądania w lesie wolą mieć je na wyciągnięcie ręki, powinni wybrać się do gdańskiego zoo, największego pod względem powierzchni w kraju, i do Akwarium Gdyńskiego, największej placówki prezentującej morskie stworzenia w Polsce. Nie wolno też ominąć fokarium w Helu.

O atrakcjach Wybrzeża Gdańskiego moglibyśmy pisać i pisać... Najlepiej przyjechać i sprawdzić samemu. Na pewno nikt nie będzie żałował.

Dorota Rembiszewska

Harcerski żaglowiec swoje urodziny obchodzi w drodze

Zawisza Czarny obchodzi w tym roku jubileusz 45-lecia pływania pod harcerską banderą. Z tej okazji odwiedzi wszystkie większe polskie porty.

Pod żaglami Zawiszy

- Chcemy przypomnieć, że istniejemy - tłumaczy Brunon Świątek, członek komitetu organizacyjnego obchodów jubileuszu żaglowca. - To piękny statek, wart tego, aby było o nim głośno.

Uroczysty rejs rozpoczął się w Gdyni 17 lipca. Dzień później *Zawisza Czarny* popłynął do Ustki, dokąd miał dotrzeć 20 lipca. Potem miał odwiedzić jeszcze Darłowo (21 lipca), Kołobrzeg (23 lipca) i Świnoujście (25 lipca). Koniec jubileuszowego żeglowania to 26 lipca w Szczecinie. Powrót do Gdyni planowano na 30 lipca. W każdym porcie, do którego zawijał, żaglowiec udostępniano do zwiedzania. Zważywszy na pełnię sezonu, przybycie jednostki to dodatkowa atrak-

cja dla tysięcy turystów. Zwłaszcza, że pobyt *Zawiszy* w polskich kurortach nadmorskich nie ograniczał się tylko do zwiedzania. Przy okazji zaplanowano także koncerty szantowe.

Zawisza Czarny to już drugi żaglowiec należący do Związku Harcerstwa Polskiego, a noszący imię sławnego polskiego rycerza. Pierwszy zakupiono w 1934 roku i służył harcerzom do wybuchu drugiej wojny światowej (jego wrak spoczywa na dnie Zatoki Puckiej), drugi - obecny - zakupiono w 1961 roku.

Jest to żaglowiec zbudowany na bazie statku rybackiego (lugrotrawlera) *Cietrzew*, zwodowanego w 1952 roku w Stoczni Północnej w Gdańsku. Nową banderę podniesiono na nim 15 lipca 1961 roku. Jedynym elementem łączącym go z poprzednikiem jest drewniany galion zdobiący dziób.

Żaglowiec jest stalowym, trzymasztowym szkunerem sztakslowym o tonażu 164 BRT. Ma 42,7 m długości, żagle o powierzchni 625 metrów kwadratowych i silnik o mocy 390 KM. Załoga liczy 46 osób. Przez lata statek służył głównie harcerzom. Na jego pokładzie wyszkoliło się kilka tysięcy młodych żeglarzy. Na koncie ma kilka znaczących sukcesów. W 1990 opłynął dookoła kulę ziemską. Kilkakrotnie pokonał też sławny Przylądek Horn.

W roku 1984, w czasie Operacji Żagiel, wsławił się uratowaniem ośmiu członków załogi angielskiego barku *Marques*, który zatonął podczas regat w rejonie Bermudów. Po wzięciu rozbitków na pokład *Zawisza* pozostał w rejonie wypadku, poszukując ofiar, pomimo wysokiego stanu morza i bardzo silnego wiatru.

Obecnie żaglowiec dostępny jest dla wszystkich chętnych. Można go nawet wycarterować za kilka tysięcy złotych za dobę. Szczegóły na stronie internetowej www.zawiszaczarny.pl

Tomasz Falba

Żaglowiec *Zawisza Czarny* w rejsie do Ameryki Południowej w 1999 roku.



Zamiast walczyć z konkurencją, lepiej ją przejąć!

Estończyk kupił Fina...

**Silja Serenade -
jeden z zakupionych
przez Tallink promów.**



Fot. Jakub Bogucki

Jeszcze do niedawna aktualne było pytanie: kto zostanie potentatem w przewozach promowych w „złotym trójkącie” Sztokholm – Tallin – Helsinki? Estoński Tallink, czy może fiński Viking Line? I jeden, i drugi armator ostrzyli sobie zęby na zakup konkurencji - fińskiej firmy Silja Line (Silja Ab Oy), należącej do brytyjsko-amerykańskiej firmy Sea Containers Ltd., notowanej na giełdach w Londynie i Nowym Jorku. Od 12 czerwca 2006 roku już wiadomo - Silja Line zostanie kupiona przez Tallink.

O przetasowaniach w żegludze promowej i planowanych przejęciach firm armatorskich na Bałtyku pisaliśmy obszernie w numerze 5/06 „Naszego MORZA”. Dlaczego Silja wystawiono na sprzedaż? Za wszystkim stoi firma Sea Containers Ltd., której wyniki finansowe za trzy kwartały 2005 roku okazały się kiepskie, co zaowocowało stratą w wysokości 58,5 mln USD. Wyniki finansowe Silja Line w ostatnim roku także nie należały do rewelacyjnych. Firma zanotowała straty w wysokości ok. 100 mln euro, do czego przyczyniły się wyższe koszty bunkru (wydatki na „paliwo” wzrosły o 5,6 mln USD w pierwszym półroczu 2005 roku w stosunku do analogicznego okresu roku poprzedniego), spadek przewozów i cen biletów oraz nietrafione inwestycje

jak przebudowa i dalsza eksploatacja wybudowanego w 1977 roku promu GTS *FinnJet*.

Lekarstwem na te kłopoty miało być wystawienie na sprzedaż promów Silja Line wraz z należącą do niej marką Sea Wind Line. Pierwsze spekulacje o sprzedaży armatora pojawiły się w październiku 2005 roku, wkrótce potem właściciel potwierdził te informacje. Sprzedażą armatora zajął się bank Societe Generale – składanie ofert na kupno wyznaczono na styczeń 2006 roku. Właściciel wiedział, że ciężko będzie sprzedać firmę ze wszystkimi promami, dlatego też w grudniu 2005 roku osobno na sprzedaż wystawiono te jednostki, które nie były związane z główną działalnością przewozową Silja Line, jak wycieczkowce *Walrus* oraz

Silja Opera. Zadłużenie Sea Containers Ltd. wynosiło wtedy aż 1,3 miliarda USD, a planowane wpływy ze sprzedaży fińskiego biznesu promowego na poziomie ok. 510 mln USD mają pokryć tylko jego część, w szczególności 115 mln USD, których spłata przypada na październik 2006 roku.

Kilka słów o Silja Line

To firma, której początki datowane są na rok 1883, a białe promy z niebieskim logiem Silja Line pływają od 1957 roku. W 2002 roku firma została wykupiona przez Sea Containers Ltd., które już w 1998 roku miało 51 proc. udziałów armatora. Silja Line posiada 58 proc. udziału w rynku przewozów pasażerskich po-

między Szwecją, a Finlandią (w odniesieniu do Viking Line) oraz 20 proc. udziału w przewozach pomiędzy Finlandią i Estonią (dane za 2004 rok).

Pięć się bije...

Od momentu ogłoszenia informacji o sprzedaży Silja Line w prasie fachowej i codziennej w Finlandii pojawiały się ko-

równy Silja Line, jak i Viking Line w swojej ofercie posiadają cieszące się sporym zainteresowaniem (choć nie takim, jak kiedyś) rejsy okrężne. Kiedyś na takie rejsy wybierano się po zakupy wolnocłowe. Teraz, gdy w promowych sklepach ceny nie są już tak atrakcyjne (między innymi ze względu na obniżenie podatków akcyzowych na alkohol w Finlandii) pływa się dla zabawy, wypoczyn-

przednie – łącznie 300 marynarzy. W oczach wielu obserwatorów rynku było to negatywnym sygnałem w walce o Silję. Tłumaczono, że skoro Tallink poczynił tak dużą inwestycję, to na pewno odpuści sobie zakup większego i droższego armatora. Jednak, jak się później okazało, nie było to przeszkodą dla Tallinku. Po wspomnianych zwolnieniach załóg – na odpowiedź związkowców nie trzeba było długo czekać. Fiński Związek Zawodowy Marynarzy (FSU) 31 maja 2006 roku rozpoczął bojkot należącego do Tallinku promu *Superfast VIII* - w porcie Hanko (Finlandia) pracownicy portowi odmówili rozładowania 35 trailerów. Oficjalnym powodem były niskie zarobki estońskich marynarzy, które jak podał związek zawodowy wynosiły tylko 25 proc. płac, jakie posiadała poprzednia załoga, i są niższe od płac minimalnych w Finlandii.

Okazało się, że nie ma zgody na przejęcie promów Silja Line i obcięcie kosztów poprzez zatrudnienie tańszych załóg. W przypadku bojkotu *Superfastu* nie pomógł nawet nakaz wstrzymania strajku, wydany przez sąd w Helsinkach. Nie było innego wyjścia jak podpisać porozumienie ze związkiem, na mocy którego płace na pokładzie promów *Superfast* pływających po Bałtyku zostaną podniesione do poziomu 60 proc. fińskich zarobków obecnie, a w 2008 roku zrównają się z nimi.

Kilka dni przed ogłoszeniem informacji o zakupie Silja Line – pomimo wcześniejszego zwycięstwa nad Tallinkiem – związki zawodowe marynarzy ze Szwecji i Finlandii zakomunikowały swoje stanowisko: nie próbujcie ciąć kosztów w Silji poprzez zatrudnienie tanich załóg. Wcześniej przeprowadzona akcja bojkotu dowiodła więc siły związkowców i miała znaczny wpływ na postępowanie armatora wobec załóg po zakupie Silja Line.

Kwestia ceny

W komunikacie prasowym z 12 czerwca ogłoszono warunki przejęcia przez Estończyków swojego konkurenta. Podstawową kwestią jest cena 594 mln USD (470 mln Euro), czyli tegoroczne inwestycje Tallinku wyniosą miliard dolarów. Zgodnie z umową sprzedaży zachowana zostanie marka Silja Line, którą od lat utożsamiano z wysoką jakością usług i solidnością. Na promach nie będzie żadnych zmian dotyczących załóg i ich zarobków. Wraz z Silja Line kupiono zależną



Zakupiony wraz z Silją prom Sea Wind – przewożący ładunki cargo.

lejne informacje o liczbie zainteresowanych zakupem armatora. Nie wszyscy uczestnicy tej gry byli znani, ale wiadomo, że oficjalnie do przetargu stanęło pięć firm (choć zainteresowanych było o wiele więcej) – w tym Viking Line, prowadzący przewozy promowe jako bezpośrednia konkurencja Silji i estońskiego Tallinku oraz norweski NorFerries. W gronie walczących pozostałe dwie pozycje należały do funduszy inwestycyjnych i banków. Do ostatnich dni nie wiadomo było, kto będzie nabywcą. Prasa, szczególnie codzienna, regularnie informowała, kto już odpadł z walki o Silję, a kto jeszcze się bije...

ku i znanych z obfitości biesiad kulinarnych (szwedzki stół). To właśnie z myślą o takich klientach przebudowano części hotelowo-gastronomiczne na dwóch szlagierowych promach Silja Line: *Silja Symphony* i *Silja Serenade*. Zostały one przebudowane, a raczej odświeżone w stoczni Akker Finyards za kwotę ośmiu mln euro. Efekty prac zaprezentowano podczas dnia otwartego, kiedy to w Sztokholmie 12 marca 2006 roku zaproszono wszystkich ciekawskich do zwiedzania nowej i odświeżonej jednostki *Silja Serenade* (*Silja Symphony* jest bliźniaczą jednostką i wygląda dokładnie tak samo).

Silja tnie koszty...

Zanim podjęto decyzję o sprzedaży firmy wprowadzono w niej program restrukturyzacyjny, którego efektem ma być obniżenie kosztów także poprzez zmniejszenie zatrudnienia oraz uatrakcyjnienie białych promów z niebieskim logiem w oczach klientów – lepsza obsługa i nowoczesne kanały sprzedaży biletów. Za-

Tallink walczy ze związkami

W kwietniu 2006 roku Tallink zakupił od Greków trzy pływające po Bałtyku promy wraz z marką Superfast Ferries (*Superfast VII, VIII i IX*). Estończycy szybko wprowadzili swoje porządki na zakupionych za 310 mln euro (395 mln USD) promach, zatrudniając tanie estońskie załogi i zwalniając jednocześnie po-

Przewozy Silja Line

| Silja Line | 2004 rok | 2003 rok |
|--------------------------------------|-----------|-----------|
| Pasażerowie | 5 072 231 | 5 385 312 |
| W tym na liniach Szwecja – Finlandia | 3 393 024 | 3 451 998 |
| Samochody osobowe | 375 795 | 354 815 |
| Cargo | 132 097 | 128 873 |

Źródło – Annual Review 2004 www.silja.com

od niej markę Sea Wind Line, pod którą realizowane są przewozy cargo. Łącznie przejętych zostanie tylko sześć promów: cztery Silji i dwa Sea Wind Line. W rejkach Sea Containers nadal pozostaną szybkie jednostki SuperSeaCat pływające pomiędzy Helsinkami, a Tallinem oraz dwa promy wystawione na sprzedaż GTA *FinnJet* oraz *Silja Opera* (wspominany wcześniej *Walrus* został już sprzedany za 21 mln USD).

Zakup na kredyt

Silja Line zostanie sprzedana za 450 mln Euro i 5 mln udziałów w notowanej na tallińskiej giełdzie AS Tallink Grupp. Transakcja zostanie sfinansowana przez konsorcjum banków, w których zaciągnięto kredyty o łącznej wartości 400 mln euro. Pozostała kwota pochodzić będzie ze sprzedaży dodatkowych udziałów firmy. Wszystkie udzielone na ten wielki zakup kredyty zostaną wypłacone dopiero w momencie przejęcia 100 proc. udziałów przez Estończyków. Dodatkowo, Tallink na ostateczne sfinansowanie zakupu Silja Line ma zaoferować swoim dotychczasowym udziałowcom nowe udziały w firmie.

22 czerwca walne zgromadzenie akcjonariuszy AS Tallink Grupp zaakceptowało przejęcie 100 proc. udziałów w Silja Ab Oy oraz emisję dodatkowych pięciu milionów udziałów, które staną się własnością Sea Containers Ltd. Przy okazji rozmów z bankami Tallink zaciągnął także 88 mln euro kredytu na sfinansowanie budowanego w Akker Finnyards promu ro - pax. Cała transakcja zakupu fińskiego armatora miała zakończyć się do 28

Dane za rok 2005 (Tallink - rok finansowy 2004/5)

| | Silja (w odniesieniu do sześciu kupowanych promów) | Tallink |
|---------------|--|-------------------|
| Przewozy | 3,4 mln pasażerów | 3,2 mln pasażerów |
| Zatrudnienie | 2740 | 2632 |
| Rok założenia | 1883 | 1989 |
| Obrót | 380 mln euro | 260 mln euro |

lipca 2006 roku, po tym jak odpowiednie urzędy antymonopolowe w Finlandii i Estonii wydadzą zgodę, co według Societe Generale jest praktycznie tylko formalnością.

Drugi na Bałtyku

Po dokonaniu ostatniego zakupu Tallink (łącznie z Silją ok. siedem mln pasażerów) stał się drugim po Scandlines (20 mln pasażerów w 2005 roku) operatorem promowym na Bałtyku i pierwszym w jego północnej części pod względem liczby przewozów pasażerskich. Po podpisaniu ostatecznej umowy zakupu będzie on posiadał łącznie 21 promów. Według oficjalnych komunikatów władz firmy, nie planują one w najbliższej przyszłości czynić nowych inwestycji.

W związku z pakietem zamówień na nowe jednostki, jakie budują się we Włoszech i Finlandii, Tallink będzie wyzywał się najstarszych promów, a w najbliższym czasie dotyczyć to będzie trzech najstarszych. Jak podaje norweski „TradeWinds”, nowy właściciel bierze pod uwagę także możliwość rezygnacji przez Silję z budowy dwóch

jednostek ro - pax za kwotę 205 mln euro w Akker Finnyards, na które list intencyjny podpisano 4 maja 2005 roku. Czas pokaże, jak będzie wyglądało działanie potentata jak ten, który powstanie po połączeniu obydwu armatorów. Najprawdopodobniej jednak nie będą to łatwe czasy dla Viking Line, wcześniej będącego bezpośrednim konkurentem Silji i Tallinku.

Teraz Scandlines?

Być może w najbliższym czasie dojdzie do innej wielkiej transakcji w biznesie promowym. Na sprzedaż wystawiony jest niemiecko - duński Scandlines, po którego w kolejce ustawiło się aż czterem chętnych - w tym tylko dwie firmy związane z interesem promowym: DSR i Stena Line. Jeżeli nabywcą stanie się Stena, będzie ona wiodła niepodważalny prym na Bałtyku, ale czas pokaże, jaki będzie wynik walki o Scandlines. Scandlines AG zarządzające 26 promami (z których kilka należy do Stena Line) wyceniane jest na 1-1,3 miliarda dolarów.

Jakub Bogucki

Fot. Jakub Bogucki

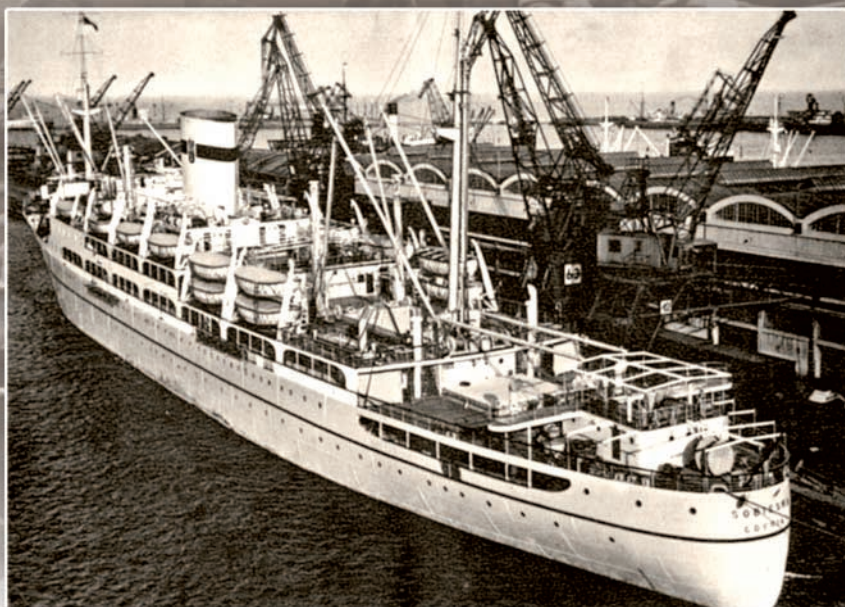


Wystawiony na sprzedaż wycieczkowiec *Silja Opera*, którego nie kupili razem z *Silją* Estończycy. Sfotografowany w Visby.

M/s *Sobieski*

waleczny i bez wad

M/s Sobieski podczas inauguracyjnej podróży przed Dworcem Morskim w Gdyni.



Dobre perspektywy przewozów pasażerskich i towarowych, stymulowane polityką ówczesnego rządu zmierzającego do zasiedlenia polskimi emigrantami wybranych rejonów Brazylii, Argentyny i Paragwaju, legły u podstaw podjęcia przez GAL jeszcze w 1936 r. decyzji o budowie dla linii południowoamerykańskiej dwóch liniowców pasażersko-towarowych.

Oferty wysłano do 17 stoczni, spośród których pozytywnie odpowiedziało jedynie siedem. Po szczegółowych analizach wybrano oferty stoczni angielskiej i duńskiej, odrzucając tańszą propozycję włoskiej stoczni CRDA, ze względu m.in. na nie w pełni zadowalającą kierownictwo GAL dzielność morską zbudowanego w tej stoczni *Piłsudskiego*. W kwietniu 1937 r. między GAL, a stoczniami Swan Hunter and Wigham Richardson w Newcastle oraz stoczniami Nakskov w Danii podpisano kontrakty na budowę dwóch liniowców pasażerskich (za 470 tys. funtów każdy), z których każdy miał przewozić 300 pasażerów kabinowych (w tym 44 w I klasie) oraz 660 emigrantów w pomieszczeniach zamienianych w drodze powrotnej na ładownie.

Pierwszy rejs

Pierwszy z nich, który otrzymał nazwę *Sobieski*, został wodowany 25 sierpnia 1938 r., ale do służby w GAL wszedł dopiero 15 czerwca 1939 r., czyli osiem miesięcy później niż wynikało to z umowy. Opóźnienie spowodowała mocno spóźniona dostawa dwóch silników 8-cylindrowych, o mocy 11 250 KM, szkockiej firmy I.G. Kincaid & Co., stanowiących napęd główny statku.

W inauguracyjną podróż m/s *Sobieski* wypłynął pod dowództwem kpt. Zdenko Knoetgena 17 czerwca 1939 r., mając na pokładzie 1168 pasażerów, wśród których było kilkudziesięciu uciekinierów z zaanektowanej przez Niemcy Czechosłowacji. Byli wśród nich m.in.

wysocy oficerowie, głównie lotnictwa, naukowcy, przedsiębiorcy i politycy, na przykład brat prezydenta Czechosłowacji Benesza. Ze względu na czechosłowackich pasażerów, statek ominął Kanał Kiloński, kierując się bezpośrednio do Rio de Janeiro.

Do Rio de Janeiro statek przyплыł 4 lipca drogą przez Skagerrak. W Ameryce Południowej zawinął dwukrotnie do Santos i Montevideo, ponownie do Rio de Janeiro i Vitorii, skąd 20 lipca udał się via Dakar w drogę powrotną do Gdyni, gdzie zameldował się 5 sierpnia. Podczas postoju w Gdyni w trzeciej ładowni wybuchł pożar, co spowodowało konieczność remontu i opóźnione wyjście w następną podróż. Gdynię statek opuścił 22 sierpnia, po czym przez Kopenhagę i Ska-

gerrak popłynął do Dakaru. Tam zastała go wiadomość o wybuchu wojny. Po wyokrętowaniu pasażerów i wyładunku towarów oczekiwał do 24 listopada na decyzję o przejściu w czarter brytyjskiego Ministry of Shipping (przekształconego później w Ministry of War Transport).

Komfortowy i pojemny

M/s *Sobieski* był pod każdym względem jednostką udaną. Podobnie jak na poprzednio budowanych naszych statkach pasażerskich, wystrój wewnątrz był starannie zaprojektowany przez polskich artystów i inżynierów. I tak, pomieszczenia I klasy na pokładzie spacerowym urządzono według najnowszych wówczas standardów i obejmowały: hall wejściowy z pięknym portretem króla Jana III Sobieskiego, biuro intendenta, sklep dla pasażerów, salę jadalną, bar amerykański oraz czytelną i półotwartą basen kąpielowy.

Kabiny pasażerskie I klasy składały się z dwóch apartamentów, czterech kabin specjalnych dwulóżkowych, miały własne łazienki, prysznice i wc.

Klasa turystyczna, na pokładzie A, obejmowała hall wejściowy z biurem intendenta, sklepem pasażerskim z dwiema salami jadalnymi dla 200 osób każda, palarnią, barem, salonem fryzjerskim oraz pływalnią. Kabiny pasażerskie były 2-4 osobowe. Pomieszczenia w III klasie emigracyjnej podzielono przedziałami na sale po 10-38 koi.

Przy budowie statku uwzględniono specyfikę linii południowoamerykańskiej, polegającej na jednokierunkowym wykorzystaniu pomieszczeń dla emigrantów, umożliwiając ich wykorzystanie również do przewozu ładunków. W ten sposób statek miał możliwość przewozu ponad 4 tys. ton ładunków, czyli dwukrotnie więcej niż *Pułaski* i *Kościuszko*. W czasie wojny, jako transportowiec wojskowy, m/s *Sobieski* zabierał do 2,5 tys., a nawet więcej, żołnierzy.

Sowiecki, Sowiecki....

Nasi bracia zza Buga nigdy niczego Polaczkom nie odmawiali. Poprosił prezydent Bierut o wyrównanie wschodniej granicy – wyrównali.

Nie odmówili też przejścia w marcu 1950 roku naszego statku pasażerskiego *Sobieski*. Doprowadzili go do Odessy, przemalowali na biało i zmienili mu nazwę na *Gruzja*. Przez trzy lata zażywali na nim wczasów przodujący kołchoźnicy, a radziecka załoga robiła, co mogła, by zmienić go w ruinę. I tu odnieśli pełny sukces. Gdy wreszcie opuścił basen Morza Czarnego i zawinął gościnnie do macierzystego portu w Gdyni, przedstawiał stan oplakany. Dowodził tą kupą złomu gruby, gburowaty i wiecznie podpity kapitan S.

- Kapitanie, to jest przecież *Sobieski!* – rzucił zaczepne stwierdzenie znany reporter „Głosu Wyrzeża”, Zbyszek Kosycarz.

- Da, Da, kanieczno, sawieckij, sawieckij – zagrzmiął sznapsbasem kapitan.

H. Dyjeta,
„O czym szepcą marynarze”,
Wyd. B-5 Gdańsk.



Wnętrze na *Sobieskim* nie odbiegały od wysokiego standardu wystroju *Batorego* i *Piłsudskiego*. Na zdjęciu salon dancingowy.

Zwrotny do niewiarygodności

Bardzo pozytywną opinię temu transatlantykowi wystawił Karol Olgier Borchardt, który w „Szamanie Morskim” tak go scharakteryzował:

- Motorowiec Sobieski, jak król w historii Polski, sławą bojową przewyższał może nawet Batorego. Będąc statkiem nowym – banderę podniósł 15 czerwca 1939 roku – w czasie drugiej wojny światowej nie opuścił żadnej poważniejszej operacji inwazyjnej, ustanawiając swego rodzaju rekord pracowitości i szczęścia pod kapitanem Zdenkiem Knoetgenem.

Sobieski, będąc bliźniakiem Chrobrego, miał wszystkie jego zalety i był, jak on, bez wad. Zwrotny do niewiarygodności, jak mała motorówka, zgadywał prawie myśli przy manewrowaniu. Ozdoba dziobowa w postaci herbu Janina w pełni odpowiada walecznemu duchowi Sobieskiego.

Zakończenie 8 maja 1945 r. wojny w Europie nie oznaczało końca wojennej służby *Sobieskiego*. Tego dnia w brytyjskiej stoczni w North Shieltds przygotowano go do kontynuowania służby wojennej na Dalekim Wschodzie. Przewoził tam m.in. wojska hinduskie z Włoch do Bombaju i Singapuru, a także japońskich jeńców wojennych i osoby cywilne z Singapuru do Liverpoolu.

Kapitan i... motyle

Mimo trudniej i uciążliwej służby, wielu marynarzy i oficerów nie zaprzestało kontynuowania swoich, znakomicie uspokajających sterane nerwy, różnego rodzaju pasji i zainteresowań. Nawet jeden z najznakomitszych polskich dowódców tego okresu kpt. Zdenko Knoetgen nie zaprzestał swojej, znanej w całej polskiej flocie pasji, jaką było łowienie i kolekcjonerstwo motyli. Często czynił to dosłownie z narażeniem życia, co ilustruje poniżej przytoczony fragment wspomnień kpt. Kazimierza Przesmyckiego, pełniącego w 1945 roku funkcję III oficera na m/s *Sobieski*, dowodzonym przez Knoetgena:

Kapitan Knoetgen był zapamiętany łowcą i zbieraczem motyli. Korzystając z dłuższego postoju w Singapurze wyprosił u dowódcy brytyjskiego garnizonu samochód i pozwolenie na wyjazd w głąb wyspy, w celu znalezienia jakichś okazów motyli do swojej kolekcji. Razem z ochmistrem Edmundem Przewoźniakiem i kilkoma



W takich warunkach podróżowali Sobieskim żołnierze brytyjscy.



Jedna ze słynnych wycieczek kpt. Knoetgena na motyle podczas postoju m/s *Sobieskiego* na Malajach. Kapitana widzimy z siatką na motyle, idącego na czele grupy.



Podróżujący do Nowego Jorku Włosi dobrze czuli się na pokładzie polskiego statku.

M/s *Sobieski*



Sono lieto di porgere il benvenuto ai graditi Ospiti, a bordo della M/N "SOBIESKI," in occasione della sua prima sosta nel porto di Napoli.

Formulando voti che questo incontro valga a rinsaldare la simpatia con cui è stata accolta l'iniziativa di fare di Napoli il porto capolinea per il Nord America, porgo agli intervenuti il mio saluto beneaugurante.

Stefan Ciundziewicki

Comandante

Napoli, 7 Febbraio 1948

La m/n "SOBIESKI" è stata costruita nel 1939 nei Cantieri di Newcastle.

Misura 156 metri di lunghezza e 20 di larghezza. Disloca 15.000 Tonnellate mentre la sua stazza lorda è di 11.000 Tonnellate. Possiede sistemazioni per 62 passeggeri di Prima Classe, 256 di Cabin Class e 462 di Classe Turistica. Ha un equipaggio di circa 300 persone.

La m/n "SOBIESKI" ha partecipato, durante l'ultima guerra, agli sbarchi in Sicilia, a Salerno e ad Anzio, nonché alle Campagne nell'Africa Occidentale, nel Madagascar e nell'Africa del Nord.

It is a great pleasure for me to welcome you on board the M/S "SOBIESKI" during her first stay at Naples.

Sure that by this opportunity our reciprocal feelings will still improve, I wish to extend you my sincere thanks for the honour you rendered to the ship by your presence.

Stefan Ciundziewicki

Master

Naples, February 7, 1948

m/s "SOBIESKI" was built at Newcastle in 1939. Length 156 meters, Breadth 20 meters, Displacement 15.000 tons, Gross tonnage 11.000 tons. Passenger Accommodations: First Class 62, Cabin 256, Tourist 462. During World War 2 the m/s "SOBIESKI" took part to combined operations in Sicily, Salerno and Anzio, and to the Campaigns in West Africa, Madagascar and North Africa.

TIP 4. TRANI-NAPOLI

Zaproszenie kpt. Stefana Ciundziewickiego – dowódcy m/s Sobieski - dla oficjeli podczas pierwszego zawinięcia statku do Neapolu.

żołnierzami dla ochrony udali się na tę wycieczkę. Gdy kapitan, w pogoni za pięknym okazem, zagłębił się w gąszcz dżungli, nagle znalazł się przed drutami jakiegoś obozu. Naraz

otwały się bramy i zza drutów zaczęli wychodzić żołnierze japońscy. Na czele szedł starszy rangą oficer, niosąc w ręku duży miecz. Zbliżył się do kapitana i jego świty, rzucił miecz na zie-

mię i coś powiedział. Znalazł się Japończyk mówiący po angielsku, który wyjaśnił, że oto pułkownik japoński poddaje się wraz ze swym oddziałem przedstawicielowi zwycięskich wojsk alianckich.



Więcej szczegółów o tym i ośmiu innych liniowcach pasażerskich, którymi uprawialiśmy żeglugę transatlantycką, znajdziecie Państwo w wydanej 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.

Kapitan Knoetgen był mocno zaszkoczony, jednak utrzymał się w roli. Oświadczył z powagą, że jest jedynie dowódcą oddziału rozpoznawczego, że przyjmuje kapitulację Japończyków i że przyśle właściwy oddział wojska, celem wzięcia ich do niewoli. A na znak, że przyjmuje ich kapitulację – zabiera miecz. Po powrocie do Singapuru kapitan powiadomił dowództwo brytyjskie o obozie w dżungli, o którym nie wiadomo. Miecz zachował w swojej kolekcji jako trofeum wojenne.

Wizyta w Gdańsku

Ważną datą w historii statku był 25 marca 1946 r. Tego bowiem dnia *Sobieski* po raz pierwszy zawinął po wojnie do Gdańska (Nowy Port), przewożąc grupę 2400 zdemobilizowanych polskich żołnierzy z Wielkiej Brytanii. W kwietniu-maju statek odbył jeszcze dalsze rejsy z żołnierzami do Polski. W sumie rejsów takich było sześć, podczas których przewiózł 14 tys. polskich żołnierzy i innych repatriantów do kraju. W październiku sta-

tek został zwolniony z alianckiego czarteru. 5 listopada przybył do Gdańska i skierowany został do remontu w Stoczni Północnej. Odbudowano kabiny pasażerskie, dokonano przebudowy wnętrza i przystosowano go do normalnej żeglugi pasażerskiej.

Remont statku zakończono 15 kwietnia 1947 roku, a 14 maja przeszedł w *time charter* do genueńskiej firmy amatorsko-maklerskiej Fratelli Cosulich, sprawdzonego partnera GAL od czasu budowy w stoczni CRDA *Piłsudskiego* i *Batorego*. Pod zarządem tej firmy *Sobieski* zatrudniony został w relacji Neapol – Genua – Cannes – Halifax - Nowy Jork, jako jeden z pierwszych statków pasażerskich obsługujących tę linię po wojnie. Podstawą eksploatacji obu statków był ówczesny bardzo duży ruch pasażerski z Włoch do Ameryki, głównie Stanów Zjednoczonych. Moment wybrano właściwie – flota włoska, w tym również należąca do armatora Fratelli Cosulich, była mocno przetrzebiona przez wojnę, zaś Amerykanie i armatorzy z innych krajów jeszcze na dobre nie włączyli się do konkurencji na tym rynku.

Przechrzczony na Gruzję

W latach 1947-50 polski armator był liczącym się na Atlantyku przewoźnikiem pasażerskim. Ilustruje to m.in. prezentowany niżej sailing GAL z października 1949 r. Niestety, „zimna wojna” nie pozwoliła długo polskiemu armatorowi cieszyć się tą renomą. W 1950 r. zmuszony został on do sprzedania *Sobieskiego* i *Jagiello* Związkowi Sowieckiemu oraz do wycofania się na początku 1951 r. z obsługi *Batorym* linii Gdynia – Nowy Jork.

Sobieskiego Rosjanie przemianowali na *Gruzję*. Pod sowiecką flagą statek pływał głównie na Morzu Czarnym, zazwyczaj z Odessy, lecz od czasu do czasu odbywał podróże transatlantyckie na Kubę z wojskiem, technikami i studentami. Został wycofany z eksploatacji i zezłomowany w La Spezia w 1975.

Jerzy Drzemczewski

Fotografie ze zbiorów autora.



| 1 m/s BATORY Passenger Liner BRT. 14287. Pass. ecc. 832 | | | | | | GDYNIA-NORTH AMERICA | | | | | |
|--|------|-------------------|--------------------------|---------------------------|------------------------|------------------------|---------------------------|--------------------------|-------------------|------|----------|
| Ref. No. | Voy. | Sailing GDYNIA | Arr./Sail. COPENHAGEN | Arr./Sail. SOUTHAMPTON | Arr./Sail. NEW YORK | Arr./Sail. NEW YORK | Arr./Sail. SOUTHAMPTON | Arr./Sail. COPENHAGEN | Arrival GDYNIA | Voy. | Ref. No. |
| 185 | 68 | Sun. SEPT. 25 | Sept. 26 | Sept. 28 | Oct. 6 | Tue. OCT. 11 | Oct. 19 | Oct. 21 | Oct. 22 | 68 | 185 |
| 186 | 69 | Tue. OCT. 25 | Oct. 26 | Oct. 28 | Nov. 5 | Thur. NOV. 10 | Nov. 18 | Nov. 20 | Nov. 22 | 69 | 186 |
| 187 | 70 | Fri. NOV. 25 | Nov. 26 | Nov. 28 | Dec. 6 | Sat. DEC. 10 | Dec. 18 | Dec. 20 | Dec. 21 | 70 | 187 |
| 188 | 71 | Thur. JAN. 5 | Jan. 6 | Jan. 8 | Jan. 16 | Fri. JAN. 20 | Jan. 28 | Jan. 30 | Jan. 31 | 71 | 188 |
| 189 | 72 | Sun. FEB. 5 | Feb. 6 | Feb. 8 | Feb. 16 | Sat. FEB. 18 | Feb. 27 | Mar. 1 | Mar. 2 | 72 | 189 |
| 190 | 73 | Mon. MAR. 6 | Mar. 7 | Mar. 9 | Mar. 17 | Mon. MAR. 20 | Mar. 28 | Mar. 30 | Mar. 31 | 73 | 190 |

* Calls at HALIFAX, N. S., Canada, Eastbound: 8:00 A. M. October 12, 1949 and February 19, 1950

| 2 m/s SOBIESKI Passenger Liner BRT. 11030. Pass. ecc. 1012 | | | | | | ITALY-NORTH AMERICA | | | | | |
|---|------|----------------|---------------------|----------------------|------------------------|---------------------|---------------------|------------------------|----------------------|---------------------|-------------------|
| Ref. No. | Voy. | From NAPLES | Arr./Sail. GENOA | Arr./Sail. CANNES | Arr./Sail. GIBALTAR | Arrival NEW YORK | Sailing NEW YORK | Arr./Sail. GIBALTAR | Arr./Sail. CANNES | Arr./Sail. GENOA | Arrival NAPLES |
| 125 | 25 | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 | 10 |
| | | Sept. 6 | Sept. 7-8 | Sept. 8 | Sept. 10 | Sept. 20 | Sept. 23 | Oct. 2 | Oct. 4 | Oct. 4-5 | Oct. 6 |
| 126 | 26 | Oct. 11 | Oct. 12-13 | Oct. 13 | Oct. 15 | Oct. 25 | Oct. 28 | Nov. 6 | Nov. 8 | Nov. 8-9 | Nov. 10 |
| 127 | 27 | Nov. 15 | Nov. 16-17 | Nov. 17 | Nov. 19 | Nov. 29 | Dec. 2 | Dec. 11 | Dec. 13 | Dec. 13-14 | Dec. 15 |
| 128 | 28 | Dec. 28 | Dec. 29-30 | Dec. 31 | Jan. 2 | Jan. 11 | Jan. 14 | Jan. 23 | Jan. 25 | Jan. 25-26 | Jan. 27 |
| 129 | 29 | Feb. 1 | Feb. 2-3 | Feb. 4 | Feb. 6 | Feb. 15 | Feb. 18 | Feb. 27 | Mar. 1 | Mar. 1-2 | Mar. 3 |
| 130 | 30 | Mar. 7 | Mar. 8-9 | Mar. 10 | Mar. 12 | Mar. 21 | Mar. 24 | Apr. 2 | Apr. 4 | Apr. 4-5 | Apr. 6 |

| 3 s/s JAGIELLO Passenger Liner BRT. 6261. Pass. ecc. 610 | | | | | | ITALY-CENTRAL AMERICA | | | | |
|---|------|---------------------|----------------------|-----------------------|------------------------|------------------------|-------------------------|-----------------------|-------------------------|--|
| Ref. No. | Voy. | Sailing GENOA | Arr./Sail. CANNES | Arr./Sail. ALGIERS | Arr./Sail. GIBALTAR | Arr./Sail. FUNCHAL | Arr./Sail. LA GUAYRA | Arr./Sail. CURACAO | Arr./Sail. CARTAGENA | |
| — | 11 | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | |
| | | Sept. 28 | Sept. 28 | Sept. 30 | Oct. 1 | Oct. 3 | Oct. 12 | Oct. 13 | Oct. 15 | |
| Ref. No. | Voy. | Arr./Sail. COLON | Arr./Sail. HAVANA | Arr./Sail. FUNCHAL | Arr./Sail. LISBON | Arr./Sail. GIBALTAR | Arr./Sail. ALGIERS | Arr./Sail. CANNES | Arrival GENOA | |
| — | 11 | 9 | 10 | 11 | 12 | 13 | 14 | 15 | 16 | |
| | | Oct. 16-17 | Oct. 20-23 | Nov. 2 | Nov. 4 | Nov. 5 | — | Nov. 7 | Nov. 8 | |

Sailing time for voyage 12th and following will be issued separately.

Na początku 1949 r. GAL był liczącym się w świecie armatorów statków pasażerskich.

Zdarzyło się

w polskiej gospodarce morskiej...

10 lat temu

lipiec 1996 r.

09.07. - W Stoczni Gdynia rozpoczęto budowę kontenerowca *Westerems* - prototypowego statku typu 8143 o ładowności 2000 TEU.

12.07. - W Stoczni Gdańskiej przekazano armatorowi masowiec (przystosowany do przewożenia kontenerów) *Pine Arrow*, pierwszy z serii B-684.

31.07. - POL-Levant zakupił od PLO statek ro-ro *Żerań*, który eksploatował od początku jego morskiej kariery.



20 lat temu

lipiec 1986 r.

04.07. - Wizytę w Chińsko-Polskim Towarzystwie Okrętowym S.A. złożyli minister transportu RFN Werner Dollinger i ambasador tego kraju Franz Pfeffer, którzy podziękowali kpt. Konradowi Szulcowi - dowódcy statku *Lucjan Szenwald* i jego załozdę za ofiarą i sprawnie przeprowadzoną akcję ratunkową 4-osobowej załogi uszkodzonego jachtu *Jubiline II* bandery RFN, który na skutek sztormu znalazł się w niebezpieczeństwie.



30 lat temu

lipiec 1976 r.

01.07. - W stoczni im. Komuny Paryskiej w Gdyni zwodowano dla armatora islandzkiego prototypowy trawler *Olafur Jonsson* typu B-402.

01.07. - W stoczni Mitsubishi HI ukończono budowę i wcielono do służby w PŻM masowiec *Huta Katowice*. Jego budowę rozpoczęto w grudniu 1975 r. dla armatora norweskiego jako *Vigan* i w trakcie budowy sprzedano go PŻM.

08.07. - Do służby w świnoujskim PPDiUR „Odra” wszedł trawler szkolny *Rybak Morski* - pierwszy z dwóch statków typu B-89 zbudowanych w stoczni im. Komuny Paryskiej.

10.07. - Z pochylni Stoczni Gdańskiej spłynął kadłub trawlera przetwórci *Indus*, w którym znajdowała się 4-milionowa tona nośności statków zbudowanych przez tę stocznice.

12.07. - W rejonie Rozewia drobnicowiec PLO *Marceli Nowotko* zderzył się w gęstej mgłę z kabotażowcem bandery RFN *Sleipner* (zbud. w 1965 r., 500 BRT). Niemiecki statek z rozdartą lewą burtą osadzono na mieliźnie, a 21 sierpnia podczas sztormu przełamał się na pół.



15.07. - Przedsiębiorstwa morskie: PLO, PŻM i Zarząd Portu Gdynia odznaczono Orderem Sztandaru Pracy I klasy.

17.07. - W Stoczni Gdańskiej położono stępkę pod *Cairnash* - prototypowy statek typu B-473.

24.07. - Okręt *Wodnik* jako drugi polski szkolny okręt wojenny (po ORP *Iskra*

w 1930 r.) wyszedł z Gdyni w transatlantyczny rejs.

23-27.07. - W Leningradzie przebywał z wizytą zespół polskich okrętów: niszczyciel *Warszawa*, okręt desantowy *ODS 824* i trałowiec *TRB-668*.

27.07. - W japońskiej stoczni Mitsubishi HI w Kobe zwodowano masowiec *Belchatów* - pierwszy z dwóch „panamaków”, zamówionych tam przez PŻM.



28.07. - Okręt hydrograficzny Marynarki Wojennej PRL *Kopernik* wyszedł z Gdyni na Spitsbergen, wioząc na pokładzie polską ekspedycję geofizyków.

28.07. - W stoczni im. Komuny Paryskiej zwodowano drugi statek typu B-89 - *Admirał Arciszewski* - przeznaczony dla szczecińskiego „Gryfa”.

30.07. - W stoczni im. Komuny Paryskiej w pierwszym suchym doku zwodowano masowiec *Knut Mark* typu B-526, przeznaczony dla szwedzkiego armatora - najdłuższy do tego czasu (240 m) statek zbudowany w Polsce.

40 lat temu

lipiec 1966 r.

10.07. - Z oficjalną wizytą przybyła do Gdyni fregata *Matti Kurki* - okręt szkolny fińskiej marynarki wojennej.

16.07. - W Stoczni Szczecińskiej położono stępkę pod statek *Passat* - prototypowy statek hydrograficzny typu B-88 dla odbiorcy radzieckiego.

20-27.07. - Na Bałtyku odbyły się ćwiczenia połączonych flot ZSRR, NRD i Polski, którymi kierował dowódca Zjednoczo-

nych Sił Państw Układu Warszawskiego, marszałek ZSRR Andriej Greczko.



26.07. - W Stoczni Gdańskiej zwodowano bazę rybacką *Professor Baranov* - prototypowy okręt typu B-69.

31.07. - W hiszpańskiej stoczni „Elcano” zwodowano statek *Sebastian Klonowic*. Następnie kadłub przeholowano do Szczecina, gdzie jego nazwę zmieniono na *Józef Wybicki* i ukończono jako drugi statek z serii B-41/H.



50 lat temu

lipiec 1956 r.

11.07. - Z Gdyni i Gdańska wypłynęło siedem polskich statków z zamiarem dotarcia do portów Chin „drogą północną”. Próba skończyła się niepowodzeniem i statki wróciły na Bałtyk.

22.07. - Oddanie do użytku we Władysławowie Domu Rybaka, którego projekt wielokrotnie był poprawiany przez ówczesnego ministra żeglugi Mieczysława Popieła. Obiekt ten powszechnie nazywany był „Pałacem Popieła”.

28.07. - Niszczyciele *Błyskawica* i *Burza* zawinęły z oficjalną wizytą do Baltijska i uczestniczyły tam w Świącie Marynarki Wojennej ZSRR

60 lat temu

lipiec 1946 r.

05-09.07. - Pierwszy powojenny nabór kandydatów do Ośrodka Szkolenia Marynarki Wojennej, spośród kadry zawodowej LWP. Wśród 120 przyjętych znaleźli się porucznicy (przyszli admirałowie): Henryk Pietraszkiewicz, Zdzisław Studziński i Ludwik Janczyszyn.

12-13.07. - W Gdańskim Ratuszu Staromiejskim odbył się pierwszy zjazd Związku Gospodarczego Miast Morskich z udziałem m.in. premiera Rządu Jedności Narodu Edwarda Osóbki-Morawskiego, ministra żeglugi i handlu zagranicznego Stefana Jędrzychowskiego, delegata rządu ds. wybrzeża Eugeniusza Kwiatkowskiego i wielu innych ówczesnych, prominentnych polityków.

16.07. - trałowce *Albatros*, *Jaskółka*, *Kondor*, *Krogulec*, *Kormoran* i *Kania* rozpoczęły bojowe trałowanie torów wodnych prowadzących do portów naszego wybrzeża. Do końca lipca 1946 r. przetrałowwały pas szerokości 1000 m - od cypla Hel do wejścia do portu Gdańskiego.



18.07. - z Kilonii wyszedł rewindykowany masowiec *Toruń*, który podczas wojny pływał jako niemiecki *Hannes Freymann*. Do Gdyni przybył 22 lipca.



21.07. - Naczelny dowódca LWP wydał rozkaz ustalający Gdynię jako przyszłą bazę główną polskiej Marynarki Wojennej.

25.07. - Powołanie do życia z inicjatywy Juliusza Hebla, Gabriela Grocha i Romana Szuchniewicza przedsiębiorstwa państwowo-prywatnego połowów kutrowych „Arka w Gdyni”.

27.07. - Na transatlantyku *Batory*, remontowanym w stoczni w Antwerpii, wybuchł groźny pożar, który strawił już odbudowane pomieszczenia na dwóch najwyższych pokładach, co opóźniło o pół roku wejście statku na linię Gdynia-Nowy Jork.

31.07. - Po raz pierwszy do polskiego portu przybył drobnicowiec *Narwik*.

70 lat temu

lipiec 1936 r.

10.07. - Ogłoszono likwidację Stoczni Gdynińskiej. Przyczyną była nierentowność spowodowana przez nadmierną zależność od Stoczni Gdańskiej (głównego udziałowca), niedostateczne wyposażenie, trudności organizacyjne i brak terenu do rozwoju.

16.07. - W katastrofie lotniczej nad Zatoką Gdańską zginął gen. dyw. Gustaw Orlicz-Dreszer - propagator idei morskiej w Polsce, prezes Ligi Morskiej Kolonialnej. Jego pogrzeb miał miejsce 27 lipca na nowo otwartym Cmentarzu Morskim (p. niżej), z udziałem prezydenta RP Ignacego Mościckiego, premiera gen. Felicjana Sławoj-Składowskiego, marszałków Sejmu i Senatu i Naczelnego Inspektora WP.

19.07. - Dywizjon Niszczycieli (*Wicher* i *Burza*) wyszedł z Gdyni z wizytą oficjalną do Tallina i Rygi.

20.07. - Kapelan MW ks. kmdr. por. Władysław Miegoń poświęcił i otworzył Cmentarz Marynarzy na Oksywiu.

21.07. - Wodowanie niszczyciela ORP *Grom* w stoczni J.S. White w Cowes (Wielka Brytania). Matką chrzestną okrętu została Wanda Poznańska, żona konsula generalnego RP w Wielkiej Brytanii.



Opracowali:
Jerzy Drzemczewski
i Marek Twardowski

Zdjęcia ze zbiorów autorów

Tajniki dzieł marynistów (7)

Kolorowy świat

W podręcznikach historii sztuki polskiej Jan Rubczak wymieniany jest przede wszystkim jako grafik celujący w technice akwaforty. Jego twórczość malarska jest mniej znana. Może dlatego, że jego obrazy rozsiane są po całym świecie...

„Port w Martigues koło Marsylii”, ok. 1912-15, płótno, olej, ze zbiorów Centralnego Muzeum Morskiego w Gdańsku.



Obrazy **Jana Rubczaka**, malarza i grafika ze szkoły krakowskiej, przez wiele lat działającego również we Francji, pojawiają się na zbiorowych wystawach poświęconych polskiemu malarstwu I połowy XX wieku. Jego nazwisko przewija się w katalogach aukcji dzieł sztuki, brakowało jednak monograficznej prezentacji jego dorobku. Tę lukę wypełniło Centralne Muzeum Morskie, organizując w 2004 roku monograficzną wystawę jego twórczości w cyklu „Polscy artyści o morzu”.

Między Paryżem i Krakowem

Jan Rubczak urodził się 18 stycznia 1884 roku w Stanisławowie. Studiował



w krakowskiej Akademii Sztuk Pięknych w latach 1904-11, początkowo pod kierunkiem **Floriana Cynka**, zaś od roku 1906 pod okiem **Józefa Pankiewicza**, wychowawcy grona znakomitych polskich kolorystów. W latach 20. uczniowie Pankiewicza stworzyć mieli w stolicy Francji słynny Komitet Paryski, jedno z najważniejszych ugrupowań artystów polskich I połowy XX wieku. Rubczak wyjechał za granicę wcześniej niż „kapiści”. Uzupełniał wykształcenie w Lipsku i w Paryżu, gdzie spędzić mu przyszło 18 lat. Podróżował po Francji, Hiszpanii, Holandii, Anglii i Włoszech. Od 1917 r. prowadził w Paryżu szkołę graficzną. Tam zetknął się z **Władysławem Skoczylasem**, twórcą nowoczesnego drzeworytu polskiego, który korzystał z jego wskazówek w dziedzinie grafiki. Rubczak chętnie przebywał w Prowansji, Bretanii i Normandii, gdzie tworzył obrazy i prace graficzne inspirowane tamtejszymi krajobrazami.

Mimo aktywnego trybu życia nie stracił kontaktu z krajem. Jego debiut wystawienniczy odbył się w 1909 w warszawskiej „Zachęcie”, gdzie pokazał 18 akwafort. Wystawiał też swoje prace w Krakowie, Lwowie i innych miastach. Równoległe regularnie brał udział w paryskich Salonach Niezależnych, Salonach Jesiennych oraz w wystawach sztuki polskiej. W czasie wojny uczestniczył w wystawach charytatywnych na rzecz polskich inwalidów wojennych.

Od 1924 wykładał w Wolnej Szkole Malarstwa i Rysunku **Ludwika i Wilhelma Mehofferów** w Krakowie. Dwa lata później ostatecznie osiadł w tym mieście. W latach 1931-32 był asystentem przy katedrze grafiki w tamtejszej Akademii Sztuk Pięknych. Aktywnie działał w wielu towarzystwach i ugrupowaniach artystycznych. Należał m.in. do Towarzystwa Artystów Polskich „Sztuka”, nadającego ton polskiemu życiu artystycznemu od końca XIX wieku. Był także współzałożycielem Towarzystwa Artystów Polskich w Paryżu (1911).

Iść przebojem ku prawdzie...

Najlepiej jednak znany był jako jeden z założycieli Cechu Artystów Plastyków „Jednoróg” w Krakowie. Członkowie tego grupowania stawiali sobie za cel przybliżenie polskiego życia artystycznego do aktualnych trendów sztuki Zachodniej Europy, przy jednoczesnym położeniu silnego nacisku na doskonałość warszta-

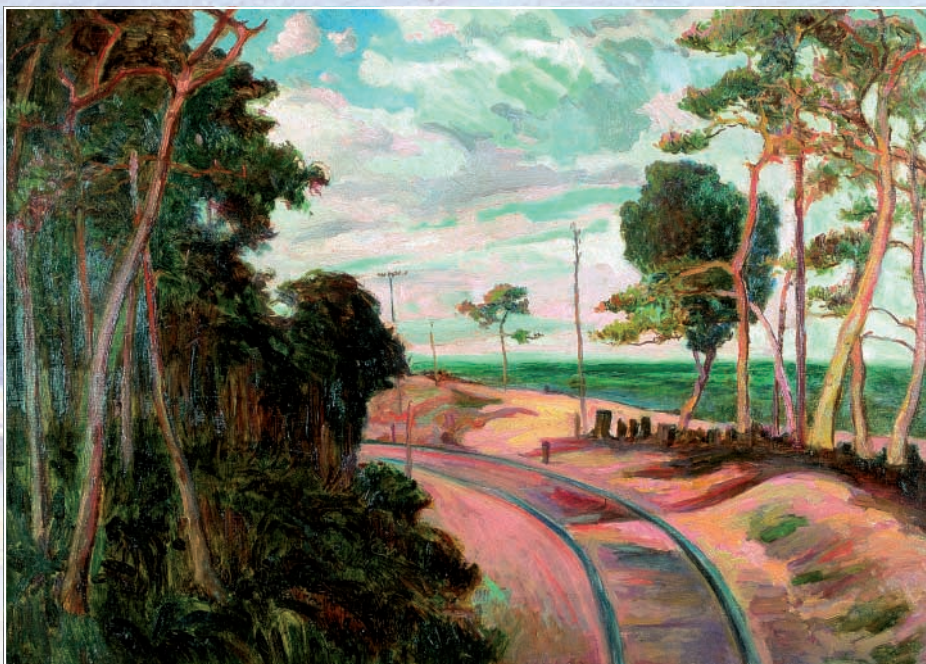
tową tworzonych dzieł. O genezie formacji sam Rubczak tak mówił dla „Wiadomości Literackich”: „Kiedy w jakiś czas po wojnie przyjechało nas kilku malarzy z zagranicy, gdzie przebywaliśmy w ciągu wielu lat (ja n.p. osiemnaście lat przemieszkałem na Montparnass'ie), zobaczyliśmy, że w kraju źle się dzieje. Uderzył nas brak kontaktu sztuki polskiej ze sztuką zachodnioeuropejską (...) wciąż jeszcze w Polsce anegdota nie przestała być tematem, a malarstwo dekoracją dla salonu dorobkiewiczów. Postanowiliśmy zerwać z tym raz na zawsze! A więc czterech spośród nas - Hrynkowski, Kowarski, Zawadowski i ja - założyliśmy Cech Artystów-Plastyków. Cech, bo sztuka nasza jest rzemiosłem. (...) Za godło obraliśmy sobie zwierzę o jednym rogu. Jeden róg, by iść przebojem ku prawdzie”. Cech Artystów Plastyków „Jednoróg” działał przez dziesięć lat (1925-35), organizując około trzydziestu wystaw w kraju i za granicą.

Wojna przyniosła tragiczny kres działalności Jana Rubczaka. 16 kwietnia 1942 roku znalazł się w grupie artystów krakowskich aresztowanych przez Niemców podczas oblavy w Kawiarni Domu Plastyków przy ul. Łobzowskiej w Krakowie. 25 kwietnia, wraz z innymi, został przewieziony do obozu w Auschwitz (nr obozowy 33168), gdzie rozstrzelano go 27 maja 1942 roku.

Pejzaż koloru pełny

Pośród tematów podejmowanych przez Jana Rubczaka odnajdujemy pejzaże, portrety i martwą naturę. Z temperamentu był jednak przede wszystkim pejzażystą. Interesowały go widoki miejsc, w których przebywał. Najwięcej pozostawił krajobrazów wybrzeży i portowych miasteczek Prowansji i Bretanii, przedstawiał również mosty na Sekwanie, zaułki Paryża, Londynu, a także pejzaże z Krakowa i okolic. Malował też pogórze polskich Tatr oraz Warszawę. Ten klasyczny repertuar uzupełniał tematami znacznie rzadziej podejmowanymi przez artystów, jak zaginionie w czasie wojny „Szyb naftowy w Boryslawiu” ze zbiorów Muzeum w Katowicach i cokolwiek breuglowski w klimacie „Dworzec kolejowy”.

Zdecydowanie najsilniejszą stroną malarstwa Rubczaka jest jego koloryt. Wychowanek Józefa Pankiewicza z rzadka jedynie wprost naśladował mistrza, przejął jednak od niego śmiałość w ze-



„Wybrzeże Bałtyku”, ok. 1920, sklejka, olej, ze zbiorów Centralnego Muzeum Morskiego w Gdańsku.

stawianiu ze sobą ostrych, rozświetlonych słońcem Południa barw, których plamy budują bryły przedmiotów. Miał nienagane wycucie koloru, które pozwalało mu na używanie jaskrawych barw i ekstrawaganckich niekiedy kontrastów z doskonałym skutkiem, jak w kompozycji „Nad urwiskiem”, zdominowanej przez tony czystego błękitu i zieleni śmiało zestawione z oranżową czerwiecią. Przeważnie malował w technice olejnej, a jego paleta - początkowo jasna, niemal pastelowa - z czasem ewoluowała ku tonom coraz bardziej nasyconym. Stosował śmiało i niezwykle trafne zestawienia żółcień, oranżu i czerwieni z tonami zieleni i błękitu. W tej - rzecz można - „południowej” paletce malował zarówno widoki z Prowansji, jak też pejzaże z Bałtyku czy z polskiego pogorza, nadając im przez to wyjątkowy wyraz i ekspresję.

Polski Cezanne

Artysta nie mieszał farb na paletce. Wzorem impresjonistów i postimpresjonistów dbał o ich czystość i kładł obok siebie mięsistymi bądź gładko rozmalowanymi pasmami. W rezultacie, choć granice poszczególnych tonów są ściśle określone, wydają się przenikać wzajemnie, trwa między nimi nieustanny przepływ energii, chłoną bądź oddają ciepło otaczającej je atmosfery.

Często pojawiają się opinie, że malarstwo Jana Rubczaka bliskie jest twórczości Cezanne'a. Bezspornie łączy ich po-

dobne traktowanie perspektywy. W pejzażach obu artystów często występuje jej skrócenie - istnieje plan pierwszy i od razu głębia, przy braku bądź znacznej redukcji planów pośrednich. Tego rodzaju eksperymenty, którym chętnie oddawali się postimpresjoniści, wynikały nie tylko z niechęci do zasad tradycyjnej perspektywy geometrycznej, lecz ze swoście pojętego realizmu. Oko ludzkie nie obejmuje wszystkiego od razu, lecz zwraca się ku kolejnym szczegółom, a obserwacja przebiega stopniowo. Ta prawidłowość znalazła odbicie w poszukiwaniu przez malarzy nowej perspektywy.



„Krajobraz prowansalski - port w Martigues koło Marsylii”, lata 1920-te, płótno, olej, ze zbiorów Centralnego Muzeum Morskiego w Gdańsku.

Kompozycja i wrażenie

Na pierwszy rzut oka płótna Rubczaka ukazują przypadkowo uchwycone fragmenty rzeczywistości, których uroda to wynik wyjątkowo korzystnego dla artysty zbiegu okoliczności. Nic bardziej mylnego! Kompozycję traktował na równi z kolorem i wypracowywał z najwyższą starannością. Dostrzegł to recenzent „Tygodnika Wileńskiego”, pisząc o I wystawie „Jednorogu” w 1925 roku: „charakterystycznym rysem wystawy (...) jest równorzędne traktowanie formy i koloru, który niedawno jeszcze przeważał za panowania wszechwładnej impresjonistycznej plamy”. Miarą talentu Rubczaka może być fakt, że zabiegi zmierzające do uzyskania właściwej kompozycji nie narzucają się widzowi. Patrząc na obraz ulegamy wrażeniu, że jest to uchwycony *ad hoc* fragment rzeczywistości. Wrażenie to wywołują nierzadko ryzykowne rozwiązania kompozycyjne, jak na obrazie „Nad urwiskiem”, gdzie istnieje bardzo bliski widza plan pierwszy oraz przedstawiona w oddali tafla zatoki, brak natomiast łączącego je planu pośredniego. Banalny skądinąd widok zyskuje dzięki temu nieoczekiwany dramatyzm i oryginalność.

Sztuka władania pędzlem

Rubczak różnicował pociągnięcia pędzla w zależności od rodzaju malowanego obiektu, jego naturalnej faktury i charakteru. Czasami są krótkie, kleksowe, o rozlanych bądź postrzępionych krawędziach i bliżej nieokreślonym kształcie,



„Nad urwiskiem”, ok. 1914-15, papier na tekturze, tempera, ze zbiorów Centralnego Muzeum Morskiego w Gdańsku.

innym razem - gładkie i posuwiste. Widać to doskonale na obrazie „Wybrzeże Bałtyku”, gdzie gąszcz sosen po lewej namalowano lekko falującymi, długimi pociągnięciami, taflę wody - poziomymi smugami, a niebo drobniutkimi dotknięciami pędzla.

Według podobnych zasad namalowany jest „Krajobraz prowansalski – port w Martigues”. To niemal podręcznikowy przykład tego, jak różnicując sposób prowadzenia pędzla artysta „opisuje” rozmaite powierzchnie i faktury. Farba w partiach morza jest gęsta, nałożona spokojnymi, niemal poziomymi pociągnięciami, podczas gdy na niebie są to delikatne, rozproszone, cokolwiek niespokojne cętki, a ściany budynków tworzą pionowe, bardzo blisko siebie nakładane smugi, dodatkowo obwiedzione konturem.

Także „Port w Martigues koło Marsylii” ilustruje to zjawisko. Bryły budynków zyskują w nim ciężar i substancjalność w miarę, jak kolor nasycy się, a materia malarska staje się coraz bardziej mięsista.

Przedmiot ma nie tylko kształt i wolumen (objętość), który - odwrotnie niż u impresjonistów - nie dematerializuje się pod wpływem światła i powietrza, ale trwa niezmienny i ponadczasowy. Wszystkie zmiany zachodzące pod wpływem warunków atmosferycznych, jak światło i cień, wzajemne oddziaływanie kolorów, dotyczą powierzchni przedmiotu, zamknięte w obrębie jego formy.

W zbiorach i kolekcjach...

Prace Jana Rubczaka znajdują się w zbiorach wielu muzeów w Polsce, w kolekcjach prywatnych, a także we Francji i Stanach Zjednoczonych, m.in. w należącej do Toma Podla największej w USA kolekcji malarstwa polskiego. Czysto malarskie walory tych obrazów, intrygujące i doskonale zrealizowane kompozycje, plastyczność architektury, soczysty, a jednocześnie wyrafinowany koloryst stanowią o atrakcyjności jego malarstwa. Nie są to przy tym zalety uchwytnie jedynie

dla wąskiego grona specjalistów. Intuicyjnie dostrzegają je także laicy i spontanicznie reagują na urodę tych obrazów.

**Monika
Jankiewicz-Brzostowska
Cdn...**

**Ilustracje:
© Centralne Muzeum
Morskie w Gdańsku**

fot. Ewa Meksiak

Katalog wystawy

**„Kolory morza.
Twórczość Jana Rubczaka”**

do nabycia
w Centralnym Muzeum Morskim
i na stronie „www.cmm.pl”.

Pomocna dłoń

Azjaty

Armatorzy cenią Filipińczyków m.in. za znajomość języka angielskiego i predyspozycje do morskiego rzemiosła. Wielu z nich można spotkać na przybywających do Gdyni wycieczkowcach...

Choć w krajach rozwiniętych nie brakuje dobrze wykształconych nawigatorów, mechaników i marynarzy, zdarzają się kłopoty ze skompletowaniem załogi. Szukając pracowników, armatorzy coraz częściej spoglądają w kierunku krajów Dalekiego Wschodu.

Dobrze wyedukowane kadry morskie z krajów rozwiniętych to pracownicy nie tylko drodzy, ale i wymagający – m.in. zapewnienia międzynarodowych standardów bezpieczeństwa żeglugi i warunków socjalno-bytowych na wysokim poziomie. Także ich płace podnoszą koszty eksploatacji statków. Marynarze z krajów biedniejszych godzą się na niższe uposażenia i gorsze warunki pracy. Od lat członkowie załóg statków handlowych pochodzą w dużej mierze z krajów azjatyckich, gdzie płace znajdują się na niskim poziomie.

Filipiny

W roku 1999 w Kamaya Point na Filipinach rozpoczęła działalność ceniona dziś w kołach żeglugowych Akademia Morska - Maritime Academy of Asia and the Pacific (MAAP). W 2004 roku jej mury opuści-

ło pierwszych 130 dyplomowanych kadetów. MAAP powstała z inicjatywy AMOSUP - Międzynarodowej Federacji Pracowników Transportu i Związku Zawodowego Marynarzy Japonii, czyli największego filipińskiego związku zawodowego marynarzy. Jej fundatorami są związki zawodowe, stowarzyszenia armatorów z Danii, Norwegii i Japonii oraz Międzynarodowa Rada Pracodawców Morskich. Jednocześnie na Filipinach zamknięto kilka szkół morskich nie odpowiadających międzynarodowym standardom.

Na Filipinach zarejestrowano aż 475 tys. osób z marynarskimi i oficerskimi certyfikatami. Ponad 200 tys. z nich pracuje u zagranicznych armatorów. Reszta albo czeka na posadę, albo pływa pod banderą filipińską. Ta flota obsługuje żeglugę między wyspami archipelagu i przewozi ładunki handlu zagranicznego tego kraju.

Armatorzy międzynarodowi cenią Filipińczyków m.in. za znajomość języka angielskiego i predyspozycje do morskiego rzemiosła. Tradycyjna filipińska kultura narodowa ułatwia im współpracę z marynarzami innych narodowości. Filipińczycy są lojalni wobec rzetelnych pracodawców.

Jak podaje Filipino Association of Mariners' Employment (FAME), 80 spośród marynarskich agencji członkowskich straciło w ostatnich miesiącach 8300 miejsc pracy na rzecz tańszych marynarzy z Azji i Europy Wschodniej.

- Marynarze filipińscy stali się zbyt kosztowni dla armatorów - przyznał Vincente Aldanese, prezes FAME. - Ich średnie uposażenie wynosiło do niedawna 1250 USD miesięcznie, a ostatnio wzrosło do 1300 USD.

Na spadek zainteresowania filipińskimi marynarzami wpłynęła także rosnąca liczba pozwów sądowych wniesionych przeciwko niesolidnym armatorom. Rząd filipiński wprowadził więc szkolenia, dzięki którym ma się poprawić dokładność zawierania kontraktów marynarskich. Władze w Manili starają się też ustanowić jasne przepisy, które wyeliminują barierę biurokratyczną utrudniającą uzyskiwanie certyfikatów marynarskich.

Chiny

Z marynarzami filipińskimi skutecznie konkuruwać mogą Chińczycy. W tym kraju zarejestrowanych jest prawie 475 tys. marynarzy. Ale tylko 42,1 tys. spośród nich znalazło pracę na zagranicznych statkach. Pozostali oczekują na zatrudnienie lub pracują w żegludze przybrzeżnej, rzecznej i chińskiej flocie pełnomorskiej. W ostatnich latach Chińczycy zwiększyli i zintensyfikowali programy szkolenia morskich fachowców. W Państwie Środka działa 14 wyższych szkół morskich. Od 2000 roku ukończyło je ponad pięć tysięcy młodych mężczyzn. Do końca 2005 roku liczba absolwentów miała wzrosnąć do siedmiu tysięcy.

Zagraniczni armatorzy patrzą na Chińczyków przychylnym okiem choćby dlatego, że ich płace są średnio o 20 procent niższe od tych wypłacanych Filipińczykom. Chińczycy cieszą się opinią szanujących pracę marynarzy, reprezentujących wysoki poziom umiejętności. Krytykuje się ich natomiast za słabą znajomość języka angielskiego i przepisów prawa morskiego, reżim prac konserwacyjnych na statkach i brak zdolności menedżerskich.

- To rezultat uwarunkowań politycznych i gospodarczych, w jakich znajdowały się Chiny przez ostatnich kilkadziesiąt lat – uważa Wang Dzikuan, przedstawiciel Co-ordination Council for Overseas Seamen Employment of China. - Chińscy marynarze nigdy nie pracowali w reżimach zachodniej kultury menedżerskiej i o elementy takiego zarządzania należy uzupełnić programy szkoleniowe chińskich absolwentów szkół morskich. Takie programy są właśnie opracowywane przy udziale armatorów z Norwegii, Japonii, Hong Kongu i Singapuru.

Indie

Statystyki podają, że w Indiach - kraju niemal tak ludnym, jak Chiny - zarejestrowanych jest jedynie około 12 tys. oficerów i 43 tys. marynarzy. Mimo to, Indie są w czołówce państw, z których pochodzą załoganci znajdujący pracę w międzynarodowej flocie handlowej. Hinduscy oficerowie stanowią osiem procent kadry oficerskiej floty handlowej świata, załoga niższego szczebla -13 procent.

Kolonialna przeszłość Indii sprzyjała przygotowaniu młodych mężczyzn do służby na brytyjskich okrętach wojennych i statkach handlowych. Dziś ten kraj dysponuje relatywnie dobrą infrastrukturą szkolenia przyszłych wilków morskich. Pierwsza szkoła morska powstała tu w roku 1927. Teraz dwie państwowe uczelnie przygotowują załogi maszynowni, jedna - również finansowana przez państwo - szkoli marynarzy i oficerów pokładowych. W Indiach działa również 85 prywatnych ośrodków szkoleniowych, których certyfikaty marynarskie i oficerskie honorowane są na całym świecie. Ocenia się, że instytuty szkoleniowe wydają rocznie około 1600 certyfikatów oficerów pokładowych, prawie 1660 mechaników okrętowych oraz 2100 dyplomów marynarskich. Indyjskie ośrodki szkolenia adeptów morskiego rzemiosła uznawane są za jedno z ważniejszych na świecie. Stąd właśnie rekrutują się dobrze przygotowani zawodowo oficerowie, wydający komendy w nienagannym angielskim. Największą ich wadą jest to, że... jest ich tak niewiele.

Indonezja

80 tysięcy pochodzących z Indonezji marynarzy jest przygotowanych do pracy w żegludze obsługującej wyspy tego kraju i jego morski handel zagraniczny.

Ale Indonezyjczycy nie są wysoko cenienni w świecie żegludowym. Problemy gospodarcze kraju i znaczne bezrobocie sprawiły, że wielu z nich chce zdobyć zatrudnienie na statkach zagranicznych. Są skłonni pracować za niższe płace niż inni adepci morskiego zawodu z krajów Azji Południowo-Wschodniej. Ich znajomość języka jest niedostateczna, a kompetencje zawodowe - zwłaszcza wśród kadry oficerskiej - zbyt ubogie. Wynika to z dość powszechnej praktyki fałszowania certyfikatów oficerskich i książeczek marynarskich.

W Indonezji działa 46 ośrodków szkoleniowych dla marynarzy, ale zaledwie sześć z nich prezentuje poziom nauczania zgodny ze standardami zachodnimi. W większości prywatnych szkół morskich dominują kursy teoretyczne, zajęcia praktyczne prowadzone są przy wykorzystaniu urządzeń i instalacji wynajmowanych od morskich instytutów rządowych.

Rosja i Ukraina

Konkurencją dla marynarzy z krajów azjatyckich mogą być ci z Rosji i Ukrainy. Według ostatnich szacunków, w Rosji jest około 50 tys. marynarzy, na Ukrainie - 37 tys. Dla 75 procent z nich nie ma zatrudnienia w narodowych flotach handlowych, pływają więc pod obcymi banderami. Płace rosyjskich i ukraińskich oficerów zatrudnionych na jednostkach specjalistycznych są niższe od pensji Hindusów i Filipińczyków, ale uposażenia szeregowych marynarzy przewyższają pobory Azjatów.

Rosjanie i Ukraińcy są dobrze wyszkoleni. Ze względu na ich geograficzną, logistyczną i kulturową bliskość, europejscy armatorzy zatrudniają ich chętniej niż Azjatów. Są wyszkoleni technicznie, ale brak im znajomości zagadnień dotyczących komercyjnego zarządzania, utrzymania i konserwacji urządzeń i instalacji okrętowych. Również lojalność Rosjan i Ukraińców wobec pracodawców ceniona jest niższej niż ich azjatyckich konkurentów.

Marynarze z krajów Europy Wschodniej i Środkowej, w tym Polacy, mają nieźle szanse zatrudnienia w światowej żegludze. Nie ma jednak wątpliwości, że przyszłość należeć będzie do Azjatów, którzy już dziś dominują na światowym rynku „marynarzy do wynajęcia”.

Grażyna Milewska

Latarnie morskie w obiektywie „Naszego MORZA”

Światło z przeszłości

Czy dziś, gdy odbiorniki satelitarnego systemu nawigacyjnego GPS stają się standardowym wyposażeniem jachtów i prywatnych samochodów, latarnie morskie mają jeszcze rację bytu? Wbrew pozorom, tak. Mimo, że podlegają upływowi czasu i wciąż są wyposażane w coraz nowocześniejsze urządzenia, nikt nie zdecydował się na rezygnację z tych strzelistych wież rzucających w noc strumień silnego światła. Dalej więc pełnią swą służbę, a w miejsce wygaszanych pojawiają się nowe. Prezentujemy kilkanaście wybranych latarni morskich z różnych rejonów świata - zarówno tych wciąż pracujących, jak i tych wycofanych już z eksploatacji. Za miesiąc przyjrzymy się latarniom polskiego wybrzeża.

**Tekst i zdjęcia:
Krzysztof Kubiak**

Singapur



W Singapurze znajduje się pięć czynnych latarni morskich oraz dwie, które już nie działają. Widoczna na zdjęciu konstrukcja to „Fort Canning”, nazwana tak od obiektu fortyfikacyjnego, w obrębie którego ją wzniesiono. Pierwsze światło nawigacyjne zapalono tam w roku 1855, latarnię zaś zbudowano w roku 1903. Pracowała niemal bez przerwy, z krótką pauzą na czas japońskiego oblężenia Singapuru, do roku 1958. Wtedy, ze względu na to, że przesłoniły ją drapacze chmur wzniesione w pobliżu portu, utraciła swe znaczenie dla żeglugi. Obecnie pełni rolę atrakcji turystycznej.

Tarifa

Światło nawigacyjne w Tarifie, leżącej w hiszpańskiej Andaluzji, u północnego wylotu Cieśniny Gibraltarskiej, palono w zasadzie „od zawsze”. Około roku 1790 w obrębie fortu zbudowanego na przybrzeżnej wyspie, połączonej ze stałym lądem groblą, wzniesiono latarnię morską. Na zachód od niej rozciągają się jedne z najwspanialszych atlantyckich plaż Hiszpanii. Latarnia wzniesiona jest 41 metrów ponad poziomem morza.



Ceuta

W północnoafrykańskiej Ceucie hiszpańska administracja morską utrzymuje latarnię morską zwaną „Puerto Almina”. Mimo, że jej wieża jest stosunkowo niska (wznosi się zaledwie jedną kondygnację ponad dom latarnika), to dzięki posadowieniu obiektu na wzgórzu światło pada z wysokości 148 metrów ponad poziomem morza. Pierwszą latarnię wzniesiono tam w roku 1855, zaś w roku 1919 gruntownie ją zmodernizowano. Latarnia znajduje się niemal dokładnie naprzeciw Skały Gibraltarskiej tak, że można ją uznać za południowy kraniec „wrót” Morza Śródziemnego.

Gibraltar



Latarnia morska usytuowana na zachodnim cyplu gibraltarskiej skały, zwanym „Europe Point”, jest jedną z najświetniejszych na świecie. Światło nawigacyjne palono tam na długo przed tym, zanim w latach 1837-1841 brytyjscy inżynierowie wojskowi wzniesli na 30-metrowym urwisku wieżę o wysokości 19 metrów. Według zachowanych informacji, co najmniej od roku 1492 istniało tam sanktuarium pod wezwaniem Matki Bożej Pani Europy, a opiekujący się nim kapłani utrzymywali nawet prymitywną latarnię. Po zdobyciu Gibraltaru w 1704 roku zadanie to przejęli Brytyjczycy. Obecnie latarnia w Gibraltarze jest jedynym poza Wyspami Brytyjskimi obiektem administrowanym przez królewskie bractwo Trinity Lighthouse.

Rabat

Latarnia morska w marokańskim Rabacie, zwana również „Fort de la Calette Light”, wzniesiona została przez Francuzów w roku 1920. Posadowiono ją w obrębie starego nadbrzeżnego fortu. Przy wysokości wieży wynoszącej 24 metry jej światło pada z wysokości 31 metrów nad poziomem morza.



Kadyks



Znaleziska archeologiczne wskazują, że pierwsza fenicka latarnia morska w rejonie współczesnego Kadyksu mogła zostać zapalona już na 1200 lat przez Chrystusem. Leżące tam wówczas punickie miasto Gadir było ważnym punktem etapowym na trasie do Brytanii, zwanej Wyspą Cynową. Obecnie działająca tam latarnia zwana „La Caleta” zbudowana została w roku 1909 na przybrzeżnej wyspie de Cronio, w obrębie starszego fortu artyleryjskiego.

Malaga



Latarnię morską w hiszpańskiej Maladze, zwaną „La Farola”, zbudowano w roku 1817. W roku 1898 wieża została poważnie uszkodzona w wyniku trzęsienia ziemi. Niewydolność ówczesnej hiszpańskiej administracji morskiej spowodowała, że remont przeciągnął się do roku 1913. Po raz kolejny budowla została uszkodzona podczas wojny domowej, tym razem prowadzonym z morza ogniem artyleryjskim. W roku 1939 ponownie przywrócono ją do służby. To jedna z najstarszych hiszpańskich latarni.

Marbella

Marbella to obecnie jeden z najdroższych kurortów hiszpańskiego Costa del Sol, znajdujący szczególne uznanie zwłaszcza w oczach bogatych przybyszów z krajów arabskich (znajduje się tam jeden z największych hiszpańskich meczetów). Zanim jednak to andaluzyjskie miasteczko rozpoczęło swą zawrotną karierę, w roku 1864 wzniesiono tam pierwszą latarnię morską. W roku 1974 starszy obiekt zastąpiła betonowa wieża o wysokości 29 m (wzniesienie światła 35 metrów nad poziom morza).



Rota

Od roku 1910 do 1980 rolę głównego światła nawigacyjnego w hiszpańskim mieście Rota pełniła latarnia posadowiona na blankach jednej z bram (widoczna na zdjęciu na lewo od współczesnej wieży). Dopiero w roku 1980 zastąpiono ją latarnią morską z prawdziwego zdarzenia. Ma ona formę betonowej wieży, podobnej do wzniesionej wcześniej w Marbelli. Dzięki tej inwestycji wzniesienie źródła światła ponad poziom morza zwiększono z 11 do 34 metrów.



El Faro

Latarnia morska „Calaburras” w Andaluzji przybrała obecny kształt w roku 1928, kiedy to do wysokości 25 metrów podwyższono pochodzącą z roku 1863 kamienną wieżę. Światło latarni wzniesione na 46 metrów nad poziom morza oznacza miejsce, gdzie linia brzegowa biegnąca na osi wschód – zachód odchyła się ostro ku północy. W 1999 roku nad latarnią zawisła groźba wyburzenia, gdyż w pobliżu brzegu wyznaczono przebieg autostrady A-7. Ostatecznie jednak pod budowę zajęto tylko część nieruchomości, na działce stoi zaś wieża.

Kinnaird Head

„Kinnaird Head” to latarnia, która powstała poprzez posadowienie światła nawigacyjnego na dachu umocnionego domu szlacheckiego ukończonego około 1570 roku. W 1786 roku opuszczony od półwiecza budynek wraz z przyległym gruntem nabyło Trustees of the Northern Lighthouses. Rok później na budynku wzniesiono pierwszą latarnię. Wielokrotnie ją modernizowano, w roku 1902 w jej bezpośredniej bliskości zbudowano róg mgłowy, a w roku 1929 wyposażono ją w instalację radionawigacyjną. „Kinnaird Head” wygaszono w roku 1991, kiedy latarnię z personelem zastępowano na całym szkockim wybrzeżu instalacjami automatycznymi. W następnych latach w oparciu o nieczynną już latarnię zorganizowano Muzeum Szkockich Latarni Morskich.



Western Point



Z uwagi na rozczłonkowaną linię brzegową i dużą dynamikę zmiany stanów pogody, latarnie morskie i światła nawigacyjne odgrywają kluczową rolę w zapewnieniu bezpieczeństwa żeglugi na szkockich Orkadach. Latarnię „Brough of Birsay”, znajdującą się na północno – zachodnich krańcach największej wyspy archipelagu (noszącej nazwę Mainland), zbudowano w roku 1925, od razu jako obiekt bezobsługowy (automatyczny). Wieża o urodzie przypominającej średnio-wieczną basteję ma 11 metrów wysokości. Obiekt dostępny jest tylko podczas odpływu, gdyż przy wysokiej wodzie prowadzona do niego betonowa grobla jest zalewana.

Goteborg



Latarnia Oksøy wzniesiona została na jednej z wysepek leżących na podejściu do południowonorweskiego portu Kristiansand. Pierwsze światło nawigacyjne zapalono tam w roku 1832, zaś w 1900 roku zbudowano użytkowaną do chwili obecnej wieżę. Latarnia ma 36 metrów wysokości, zaś światło wzniesione jest 47 metrów nad poziom morza. Latarnia umożliwia bezpieczną żeglugę w trudnym pod względem nawigacyjnym rejonie.

Malakka

Latarnia morska w Malaccie stanowiła jedno z ogniw łańcucha światel nawigacyjnych zorganizowanych przez Brytyjczyków na zachodnim wybrzeżu Półwyspu Malajskiego. Oszczędni wyspiarze nie zdecydowali się jednak na budowę nowej wieży, lecz w roku 1849 posadowili latarnię na dzwonnicy zrujnowanego kościoła pod wezwaniem św. Pawła. Budowlę tę, o wysokości 13 metrów, wzniesili w XVI wieku Portugalczycy. Obecnie latarnia jest nieczynna, ale stanowi nadal interesujący przykład brytyjskiej... wstrzemięźliwości w wydawaniu pieniędzy.



Aberdeen



Latarnia „Girdle Ness” wzniesiona została w 1833 roku przez „ojca” szkockiego latarnictwa Roberta Stevensona, na południe od wejścia do portu Aberdeen. Wieża ma 37 metrów wysokości, źródło światła wzniesione jest 57 metrów ponad poziom morza. Budowlę poddano gruntownej modernizacji w roku 1890, a do chwili obecnej jest ona sukcesywnie doposażana w najnowocześniejsze urządzenia techniczne służące bezpieczeństwu żeglugi. W związku z przejściem na pracę bezobsługową w roku 2003, Northern Lighthouses Board wystawił na sprzedaż dom latarnika znajdujący się u podnóża wieży. Z kolei zamiar zdemontowania rogu mgłowego, zwanego przez lokalnych mieszkańców „Torry Coo” udaremniła rada miejska, twierdząc, że basowy dźwięk urządzenia stał się przez lata elementem lokalnego kolorytu.

*Najbardziej prawdopodobna rekonstrukcja zbrodni
na polskich marynarzach w Mokranach*

Zapomniana



Dorzecze Prypeci nazywano też „morzem pińskim”, na którym mogły operować nieduże okręty. W 1939 roku Flotylla Rzeczna MW w Pińsku składała się z sześciu monitorów („pancerników rzecznych”), trzech kanonierek, statków, trałowców i uzbrojonych kutrów.

flota

Po piętnastu latach prywatnego śledztwa Mariusz Borowiak wydał książkę, która ujawnia nieznane dotąd fakty w sprawie masakry oficerów i podoficerów Flotylli Pińskiej w Mokranach.

Mariusz Borowiak jest dobrze znany miłośnikom morskich tajemnic. Ten 42-letni pisarz marynista z Gniezna jest obecnie jednym z najgłośniejszych i zarazem najbardziej kontrowersyjnych autorów książek historycznych poświęconych dziejom naszej floty wojennej. Od wielu lat każda z jego publikacji okazuje się na-

ukową sensacją, poddając w wątpliwość tzw. uznane prawdy. Tak było z dwutomową „Małą flotą bez mitów” (gdzie opisał np. bunt obrońców Helu w 1939 roku), „Westerplatte. W obronie prawdy” (ujawnił, że prawdziwym dowódcą tej placówki był nie mjr. Henryk Sucharski, ale kpt. Franciszek Dąbrowski), „Admi-

ralem” (która była pierwszą książką o adm. Józefie Unrugu), czy „Stalowymi drapieżnikami. Polskimi okrętami podwodnymi w wojnie” (gdzie oskarżył dowódcę „Orla” z września 1939 roku, komandora Henryka Kłoczkowskiego, o tchórzostwo i kolaborację z NKWD oraz ujawnił kulisy samobójczej śmierci w lip-

cu 1941 roku kapitana marynarki Bogusława Krawczyka, dowódcy „Wilka”).

Nie inaczej jest także z jego najnowszą pracą pt. „Zapomniana flota. Mokranzy”, która właśnie pojawiła się w księgarniach nakładem gdańskiego wydawnictwa Finna. To bowiem pierwsza w Polsce książka poświęcona w całości tytułowej „zapomnianej flocie”, czyli Flotylli Rzeczej Marynarki Wojennej w Pińsku i zbrodni, jakiej dopuścili się na jej oficerach i podoficerach, z podszeptu Sowietów, ukraińscy nacjonaliści.

- Może nie powinienem tak mówić jako autor, ale nie jestem do końca usatysfakcjonowany – wyznaje Borowiak, który badaniu tej sprawy poświęcił piętnaście lat życia. – Ta sprawa wciąż kryje

przed nami niejedną tajemnicę. Największym smutkiem napawa mnie myśl, że nie zdążyłem już niestety dotrzeć do tych wszystkich, którzy mogliby mieć coś istotnego do powiedzenia w związku z tym haniebnym mordem.

Na Wiśle i Prypeci

Przed drugą wojną światową Polska Marynarka Wojenna działała nie tylko na Morzu Bałtyckim, ale także na największych, leżących w granicach II Rzeczypospolitej, rzekach. Operujące tam okręty i statki uzbrojone tworzyły dwie flotyle rzeczne – Pińską i Wiślaną. Wcześniej, bo już w grudniu 1918 roku, powstała ta druga. Terenem jej działania była Wisła,

a główną bazą najpierw Modlin, później Toruń. Pierwsze swoje boje stoczyła w wojnie polsko-bolszewickiej w 1920 roku. Jej jednostki dzielnie stanęły wtedy w obronie Płocka. Mimo to, Flotylla Wiślana została w 1926 roku rozwiązana, a wchodzące do tej pory w jej skład jednostki bojowe przekazane Flotylli Pińskiej. Nie oznaczało to jednak końca obecności okrętów spod biało-czerwonej bandery na Wiśle. W drugiej połowie marca 1939 roku, w obliczu narastającego zagrożenia ze strony III Rzeszy, stworzono z części Flotylli Rzeczej Marynarki Wojennej w Pińsku Oddział Wydzielony „Wisła”. Jego bazą stało się, położone niedaleko Bydgoszczy, przy ujściu Brdy do Wisły, Brdujście.

Fot. Lukasz Glowala

- Nie jestem do końca usatysfakcjonowany – wyznaje Mariusz Borowiak, który badaniu sprawy mordu na polskich marynarzach w Mokranach poświęcił piętnaście lat życia.

W czasie kampanii wrzesniowej formacja została podporządkowana Armii „Pomorze”. Dowodził nią kmdr ppor. Roman Kanafoyski. Miał do dyspozycji osiem okrętów bojowych oraz krypę-bazę mieszkalną na czele z ciężkim kutrem uzbrojonym ORP *Nieuchwytny*.

Przez pierwsze dziesięć dni września 1939 roku okręty Oddziału Wydzielonego „Wisła” brały czynny udział w walce z Niemcami, broniąc m.in. mostów w Toruniu i Włocławku. Jednym z bohaterów epizodów tych walk była ewakuacja przez Wisłę, w okolicach Świecia i Chełmna, kilkuset żołnierzy Pomorskiej Brygady Kawalerii. Ostatecznie jednak szybko nacierające armie niemieckie zmusiły załogi okrętów OW „Wisła” do ich zatopienia pod Duninowem i Płockiem.

Z kolei Flotylla Pińska powstała w 1919 roku w Pińsku (stąd nazwa). To nieco zapomniane obecnie miasto na Polesiu (dzisiaj na terenie Białorusi) liczyło wtedy przeszło trzydzieści tysięcy mieszkańców. Tutaj urodził się mistrz reportażu Ryszard Kapuściński i premier Izraela Gołda Meir. Pińsk leży przy ujściu Piny do Prypeci. Prypeć jest dopływem Dniepru. Dorzecze Prypeci miejscowi nazywali „morzem pińskim”. Było na tyle rozległe i głębokie, że mogły po nim pływać nieduże okręty. W 1939 roku Flotylla Rzeczna MW w Pińsku składała się z sześciu monitorów („pancerników rzecznych”), trzech kanonierek, statków, trałowców i kutrów uzbrojonych – w sumie czterdziestu jednostek. Głównym zadaniem tej rzecznej armady, której dowódcą w czasie kampanii wrzesniowej był kmdr Witold Zajączkowski, nazywany przez mieszkańców Pińska i okolic „Księżciem Polesia”, było strzeżenie wschodnich granic Polski przed ewentualną agresją ze strony Związku Sowieckiego. Marynarze „spokojnych wód”, jak ich czasami nazywano, zmierzli się już z Sowietami wcześniej. W czasie wojny polsko-bolszewickiej w 1920 roku toczyli walki pod Łomaczami, Koszarówką i Czarnobyłem.

Prawdziwe wyzwanie stanęło jednak przed marynarzami Flotylli Rzecznej z Pińska 17 września 1939 roku, po napaści na Polskę Rosji Sowieckiej. Niestety, po wyjątkowo upalnym lecie woda w rzekach opadła tak, że nie dało się po nich żeglować. Dlatego gen. Franciszek Kleeberg, dowódca Samodzielnej Grupy Operacyjnej „Polesie”, wydał rozkaz zatopienia wszystkich okrętów. Poszły na dno Pry-

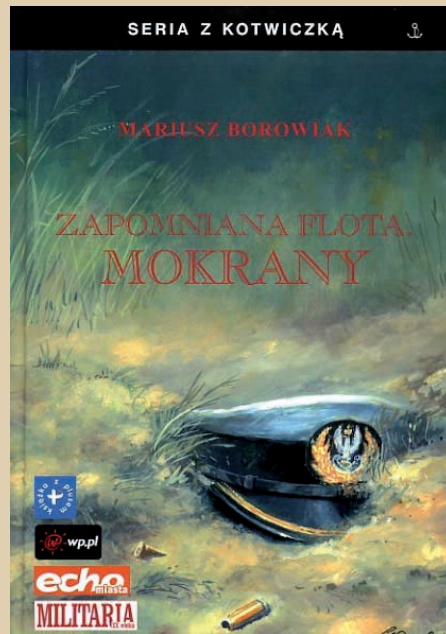
peci, Horynia, Piny, Kanału Królewskiego i kilku przygranicznych jezior. Z załóg flotylli sformowano dwa bataliony w sile dwóch tysięcy marynarzy. Jako Batalion Morski, pod dowództwem kmdra ppor. Stefana Kamińskiego, wzięli oni udział w ostatniej bitwie kampanii wrzesniowej pod Kockiem. Nie wszyscy jednak mieli szansę stanąć oko w oko z wrogiem. Kilkunastu oficerów i podoficerów

m.in. na pomniku odsłoniętym w 1991 roku w Mokranach) do masakry doszło 26 września 1939 roku. Zdaniem Borowiaka nastąpiło to jednak dwa dni później. Podobnie jest ze sprawcami zbrodni. Do tej pory uważano, że katami oficerów i podoficerów Flotylli Pińskiej byli Rosjanie. Borowiak rewiduje ten pogląd. Uważa, że choć doszło do zbrodni z ich inspiracji, to jednak nie oni pociągnęli za spusty karabinów. Według pisarza, bezpośrednią odpowiedzialność za bestialski mord na bezbronnych polskich marynarzach w Mokranach ponoszą członkowie Organizacji Ukraińskich Nacjonalistów, a konkretnie bojówki pod dowództwem Artemija Sadza. Borowiakowi udało się także ustalić nazwiska wszystkich poległych (nie jest znany tylko z nazwiska i imienia sierżant z Korpusu Ochrony Pogranicza). Przez wiele lat utrzymywano, że w Mokranach rozstrzelano kilkudziesięciu wojskowych. Po zweryfikowaniu materiałów źródłowych sporządzono wiarygodną listę ofiar. Pisarz kwestionuje też miejsce mordu stwierdzając, że doszło do niego kilkaset metrów dalej niż do tej pory zakładano.

Rewelacje Borowiaka zostały dobrze przyjęte przez środowisko byłych marynarzy Flotylli Pińskiej. - Bardzo interesująca, rzetelna praca – mówi jeden z nich, Mieczysław Gałęzewski. - Cieszę się, że taka książka w końcu powstała. Gałęzewski służył we Flotylli Rzecznej MW w latach 1936-1939 jako marynarz nadterminowy. Wśród zamordowanych w Mokranach oficerów byli jego przełożeni.

Publikacją Borowiaka zainteresował się także Instytut Pamięci Narodowej, który uznał ją za, jak dotąd, najpoważniejszy głos w sprawie zbrodni w Mokranach. Przez kilka lat zajmował się nią jego szczeciński oddział. Śledztwo zostało jednak umorzone.

- Poprosiliśmy pana Borowiaka o udostępnienie nam niektórych informacji, które nam nie były do tej pory znane – mówi dr Maciej Maciejowski, specjalista do spraw ekspertyz i opracowań Oddziałowej Komisji Ścigania Zbrodni przeciwko Narodowi Polskiemu w Szczecinie. - Niewykluczone, że na tej podstawie wznowimy śledztwo w sprawie Mokran.



Nowa książka Mariusza Borowiaka to pierwsza rekonstrukcja najbardziej prawdopodobnej wersji wydarzeń związanych ze zbrodnią w Mokranach.

Flotylli Rzecznej MW w Pińsku oraz oficerów z wojsk lądowych bestialsko zamordowano we wsi Mokran (dziś na terenie Białorusi), które od kilkudziesięciu lat nazywane jest „małym marynarskim Katyniem”.

Będzie śledztwo?

W czasach PRL, z oczywistych względów, o zbrodni w Mokranach nie można było mówić i pisać. Nie znano jej dokładnej daty, pełnej listy ofiar ani nazwisk oprawców. Wzmianki na ten temat, nawet tak znakomitych autorów jak Jerzy Pertek, były ostro cenzurowane. Rok 1989 niewiele zmienił. Dlatego śmiało można powiedzieć, że Borowiak jako pierwszy rekonstruuje najbardziej prawdopodobny przebieg wydarzeń związanych ze zbrodnią w Mokranach. W wielu szczegółach różni się ona od tego, co do tej pory było wiadomo na ten temat. Według oficjalnej wersji (uwiecznionej

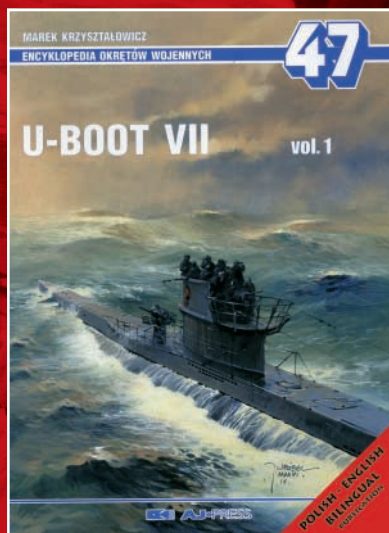
Tomasz Falba



Rozliczenie po latach

Żadnemu miłośnikowi morskiej literatury nie trzeba chyba przypominać pierwszej części „Okrętu”. Książka opisywała rejs U-Bootu w czasie drugiej wojny światowej. Na jej podstawie Wolfgang Petersen nakręcił film pod tym samym tytułem. Porażający realizmem szczegółów historycznych obraz zalicza się dzisiaj do klasyki gatunku. Zarówno książka, jak i film sugerują, że jeden z głównych bohaterów - dowódca U-96 - zginął w czasie nalotu zaraz po powrocie do bazy. W „Okręcie II” okazuje się jednak, że tak nie jest. Przeżywa i wiele lat po wojnie spotyka się na innym statku z drugim głównym bohaterem książki - byłym korespondentem wojennym Wernerem. Niektórzy krytycy uznali tę powieść za jeszcze lepszą od pierwszej części. Dyskusyjna teza. Niewątpliwie jednak jest to powieść godna najwyższej uwagi. Dowiadujemy się z niej nie tylko, jakie były dalsze losy głównych bohaterów. Ich spotkanie staje się bowiem okazją do rozliczenia z przeszłością. Dodajmy od razu – bardzo bolesnym rozliczeniem.

„Okręt II. Pożegnanie”,
Lothar-Gunther Buchheim,
Bellona, Warszawa 2006.



Komputerowy mostek

Ta książka to już 47 tom ze znakomitej serii „Encyklopedii Okrętów Wojennych”. Publikacja wyróżnia się na tle innych tego rodzaju dwiema podstawowymi rzeczami. Po pierwsze, jest bodaj pierwszą w Polsce próbą całościowego opisu najśłynniejszego typu niemieckich okrętów podwodnych - tzw. „siódemek”. Ukazuje ich powstanie i rozwój z uwzględnieniem poszczególnych wersji. Ich historia przepleciona jest danymi technicznymi oraz zagadnieniami produkcyjnymi. Już choćby za to należą się wydawcy wielkie brawa. Po drugie książka, oprócz ponad 70 zdjęć, rysunków, tabel, plansz i planów, zawiera także komputerowo wykonane barwne rysunki 3D U-Bootów. Dzięki temu przyjrzeć się możemy „niewidocznym” do tej pory detalom okrętu. Ocenę książki obniża fakt, że została wydana w dwóch językach jednocześnie - po polsku i angielsku, co miejscami niepotrzebnie utrudnia jej lekturę.

U-Boot VII vol. 1,
Marek Krzyształowicz,
AJ-Press, Gdańsk 2006.



Cichy myśliwy

Trzecia, i od razu dodajmy zdecydowanie najlepsza, część znanej i cenionej przez miłośników morskiej historii serii symulacji U-Bootów z czasów II wojny światowej. Dzięki niej możemy zostać dowódcą różnych typów tych okrętów, przechodząc poszczególne szczeble kariery. Największą zaletą tej komputerowej gry jest dbałość o wszystkie historyczne realia. Dokładnie odwzorowane zostały szczegóły nie tylko U-Bootów, ale również innych okrętów, statków i samolotów. Ba! Gra generuje dokładnie ich otoczenie: fale morskie, odbicia i refleksy świetlne, deszcze, mgły, itp. Bardzo ciekawa jest możliwość rozegrania jednego z proponowanych słynnych patroli U-Bootów. Wdzierając się do Scapa Flow przez chwilę poczuć się możemy niczym Gunther Prien. Z kolei tryb wieloosobowy daje sposobność sformowania wirtualnego „wilczego stada”. Podsumowując - Silent Hunter III to świetna zabawa, przy której można się sporo dowiedzieć o najgroźniejszej morskiej broni III Rzeszy.

Silent Hunter III,
Ubisoft.

Tomasz Falba

Co kryje skrzynia umarlaka, czyli „Piraci z Karaibów 2”

Lato

z piratami

Kapitan Jack Sparrow, największy awanturnik Karaibów, powraca! Tym razem musi spłacić dług wobec władcy mórz i oceanów Daveya Jonesa, kapitana legendarnego *Latającego Holendra*. Tego lata w kinach znów rządzić będą piraci!

Od razu uspokajamy, że nie chodzi tu wcale o osoby handlujące nielegalnymi kopiami filmów (choć i ci piraci zapewne uszczkną co nieco z tego tortu), lecz o jak najbardziej klasycznych morskich rozbójników. Po trzech latach od premiery superprzeboju lata 2003 roku – „Piraci z Karaibów: Klątwa Czarnej Perły”, 21 lipca na ekrany naszych kin weszła jego kontynuacja – „Piraci z Karaibów 2: Skrzynia umarlaka”. Pierwsze recenzje po światowej premierze, jaka odbyła się 24 czerwca w kalifornijskim Disneylandzie, były entuzjastycznie! Podkreślano przede wszystkim, podobnie jak przy pierwszej części, powrót do korzeni opowieści przygodowo-marynistycznych i najlepszych tradycji gatunku.

Początek na „Wyspie skarbów”

Wszystko zaczęło się w Anglii, w drugiej połowie XIX wieku. To tam w 1883 roku powstała słynna „Wyspa skarbów” Roberta Louisa Stevensona. Powieść ta wyznaczyła, wielokrotnie później naślada-



Jedna z imponujących scen batalistycznych z filmu „Piraci z Karaibów: Klątwa Czarnej Perły”.



„Piraci z Karaibów: Klątwa Czarnej Perły”. Po zachodzie słońca piraci przekształcali się w armię żywych szkieletów.

Piraci

Piratami od wieków nazywano osoby napadające w celach rabunkowych, przy użyciu statku lub łodzi. Najczęściej piraci atakowali inne statki, jednak zdarzały się także napady na obiekty nabrzeżne, np. miasta portowe. W tej formie piractwo istniało od początków komunikacji morskiej, a największy postrach wśród żeglarzy wzbudzali piraci berberyjscy (na Morzu Śródziemnym) i japońscy, atakujący głównie wybrzeża Chin. Tak było do XVI – XVII wieku, gdy w związku z podbojem Ameryki piraci przenieśli się na Atlantyk, którym wracały do Hiszpanii galeony pełne cennych towarów, srebra i złota. Wówczas też pojawiła się nowa odmiana piratów – kaprowie i bukanierzy, wynajmowani przez władców państw lub miasta nadmorskie. Z tego okresu pochodzi większość opowieści o piratach, ukrytych skarbach i prowadzących do nich tajemniczych mapach.

„Piraci z Karaibów 2: Skrzynia umarlaka”. Jack Sparrow (Johnny Depp) robi to, co każdy rozumny pirat wobec przeważających sił przeciwnika.

Jeśli przeciwników jest mniej, można skrzyżować szpady...



W „dwójce” poznamy najczarniejszy charakter mórz i oceanów – kapitana słynnego Latającego Holendra Daveya Jonesa.



Afisz zapowiadający światową...

... i polską premierę kinową filmu „Piraci z Karaibów 2: Skrzynia umarlaka”.



dowane, standardy gatunku – tajemniczą mapę prowadzącą do ukrytego na bezludnej wyspie skarbu oraz groźnego i przebiegłego kapitana piratów z papugą na ramieniu. Jednonogi John Silver z „Wyspy skarbów” do dziś zresztą uważany jest za najbardziej wyrazistego ze wszystkich książkowych piratów!

Drugą wzorcową piracką powieścią był „Kapitan Blood” Rafaela Sabatiniego z 1922 roku, której bohater, kierujący się pragnieniem zemsty, ostatecznie okazywał się zdolny do poświęceń i szlachetności.

Złote lata trzydzieste

Kino szybko dostrzegło w pirackich opowieściach szansę na przyciągnięcie spragnionej egzotycznych przygód widowni. W jeszcze niemym „Czarnym piracie” z 1926 roku znalazło się wiele klasycznych rozwiązań inscenizacyjnych, jak chociażby słynna scena, w której ówczesny król ekranu Douglas Fairbanks zjeżdżał po żaglu jednocześnie rozcinając go nożem. W 1934 roku Victor Fleming (późniejszy reżyser „Przemiętło z wiatrem”) dokonał, cieszącej się wielkim uznaniem, pierwszej ekranizacji „Wyspy skarbów” z Wallacem Berrym w roli Silvera. Zresztą, całe lata 30. to złoty okres awanturnych widowisk o piratach. To wówczas powstały zrealizowane z ogromnym rozmachem ekranizacje powieści Sabatiniego – „Kapitan Blood” (1935) i „Sokół morski” (1939), które wykreowały jedną z największych gwiazd w historii kina - Erolla Flynna (pisaliśmy o nim w marcowym numerze „Naszego MORZA”).

Półwieczny kryzys gatunku

Za ostatnie udane filmy o piratach uważa się „Karmazynowego pirata” (1952) Roberta Siodmaka, z byłym cyrkowcem Burtem Lancasterem w roli głównej oraz „Korsarza” (1958) Anthonyego Quinna z Charltonem Hestonem i Yulem Brynnerem. Wielkie nadzieje wiązano z „Piratami” (1986) Romana Polańskiego, ale niestety okazali się jednym z najsłabszych filmów tego reżysera, pomimo doskonałej kreacji Waltera Matthaua jako łajdackiego kapitana Reda. Po niewypale Polańskiego światowe kino przez blisko 10 lat nie ryzykowało z kolejną piracką opowieścią. Nawet wysokobudżetowa „Wyspa piratów” (1995) z Geeną Davis nie przełamała złej passy. Światowa krytyka niemal zgodnie przyznała, że powstało jeszcze jedno hałaśliwe widowisko kina akcji, pozbawione subtelności poczucia humoru i magii klasycznych filmów. Potrzeba było kolejnych ośmiu lat, aby piraci triumfalnie powrócili na duży ekran.

Powrót na Karaiby

W 2003 roku producent Jerry Bruckheimer i reżyser Gore Verbinski odważyli się powrócić do za-



W drugiej części "Piratów" także pojawią się Will Turner (Orlando Bloom) i Elizabeth Swan (piękna Keira Knightley).



„Piraci...” to połączenie najlepszych tradycji przygodowego kina lat 30. z najnowocześniejszymi osiągnięciami współczesnej techniki komputerowej.

pomnianego już gatunku. Inspiracją dla nich była jedna z atrakcji Disneylandu pod nazwą... Piraci z Karaibów. Twórcy sięgnęli następnie do najlepszych tradycji pirackiego kina lat 30., połączyli je z najnowocześniejszymi osiągnięciami techniki komputerowej, doprawili szczyptą humoru i tak powstał „Piraci z Karaibów: Kłątwa Czarnej Perły”. Akcja filmu rozgrywała się na początku XVIII wieku, oczywiście na Morzu Karaibskim, oczywiście był też ukryty skarb, za którego sprawą na całą załogę *Czarnej Perły* rzucona została straszna kłątwa - po zachodzie słońca piraci przekształcali się w armię żywych szkieletów... Aby zdjąć kłatwę, korsarze musieli zebrać cały skradziony przed laty, a obecnie rozrzucony po świecie, przeklęty skarb Azteków. W tym celu napadli na Port Royal i porwali córkę brytyjskiego gubernatora Elizabeth Swann (w tej roli Keira Knightley). W pościg za piratami wyruszył jej przyjaciel Will Turner (Orlando Bloom) z pomocą Jacka Sparrowa (rewelacyjny Johnny Depp), byłego kapitana *Czarnej Perły*...

Będzie trylogia!

„Piraci z Karaibów” okazali się kinowym hitem lata 2003 i jednym z największych filmowych przebojów roku. Szybko zapadła więc decyzja o nakręceniu kontynuacji, jednocześnie części drugiej i trzeciej! O sukcesie filmu zdecydowa-

ła m.in. doborowa obsada, zwłaszcza brauwrowa kreacja Johnny'ego Deppa w roli kapitana Sparrowa. Jak sam aktor mówił w wywiadach, zrobił to dla swoich dzieci, aby miały choć jeden film, w którym mogłyby tatę podziwiać. Być może to również było powodem, dla którego po raz pierwszy w swojej karierze Depp zgodził się wystąpić w sequele.

Z fabuły drugiej i trzeciej części „Piratów z Karaibów” niewiele ujawniano. Już w dwójce miał się pojawić ojciec kapitana Jacka Sparrowa, którego miał zagrać... Keith Richards, gitarzysta Rolling Stonesów, na którego wyglądzie i zachowaniu wzorował się Johnny Depp tworząc swoją postać. Z powodu trasy koncertowej muzyk nie mógł jednak wziąć udziału w zdjęciach. Prawdopodobnie zobaczymy go dopiero w części trzeciej. Za to już w „dwójce” poznamy najczarniejszy charakter mórz i oceanów – kapitana słynnego *Latającego Holendra* Daveya Jonesa. Upomni się on o stary dług, jaki zaciągnął u niego Jack Sparrow, przez co największy awanturnik Karaibów znów wpadnie w kłopoty - i wciąż w nie szykujących się do ślubu Willa i Elizabeth. Czym to się skończy? Od 21 lipca możemy przekonać się w kinach.

Tomasz Konopacki
Fotosy: Walt Disney Pictures

Francis Drake korsarz wszechczasów

Najsławniejszym piratem w historii był sir Francis Drake (1543-1596), pozostający w oficjalnej służbie jej królewskiej mości Elżbiety, z której rąk w 1581 roku otrzymał tytuł szlachecki i stopień admirała. W uznaniu



Fot. Archivum

jego wyjątkowych zasług ceremonia odbyła się nie na dworze królewskim, lecz na pokładzie okrętu Drake'a - *Golden Hind*.

W swoich morskich wyprawach Francis Drake nie tylko dokonywał grabieży obcych statków - głównie hiszpańskich i portugalskich - lecz również wypełniał trudne misje dyplomatyczne w imieniu Korony Brytyjskiej. Do największych sukcesów należy rozpoczęta w 1577 roku wielka wyprawa przeciwko hiszpańskim posiadłościom w Ameryce, która przekształciła się w pierwszą angielską, a drugą na świecie - po Magellanie - wyprawę dookoła świata. Łupiąc po drodze każdy napotkany statek, Drake wrócił do Anglii dopiero w 1580 roku, wzbudzając powszechny szacunek i podziw. Swoją legendę niepokonanego admirała potwierdził osiem lat później, rozgramiając na Kanale La Manche Wielką Armadę, flotę inwazyjną hiszpańskiego króla Filipa.

Zmarł w 1596 roku na morzu, pokonany przez postępującą febrę. Ciało Francisca Drake'a złożono w ołowianej trumnie i wrzucono do Morza Karaibskiego. Jego nazwiskiem nazwano położoną pomiędzy Ameryką Południową i Antarktydą cieśninę - równie niebezpieczną dla żeglarzy, co jej patron.



NATIONAL
GEOGRAPHIC
CHANNEL

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

Czwartek, 27 lipca, godz. 20.00

Sobota, 29 lipca, godz. 22.00

Piątek, 11 sierpnia, godz. 20.00

Urodzeni mordercy: Wyspa

Morza i oceany na ziemi są usiane wyspami, od małych atoli po olbrzymi kontynent australijski. Zwierzęta zamknięte na takich obszarach rozwijają się w bardzo osobliwy sposób i wykształcają własne metody łowieckie.

Emisja

Czwartek, 20 lipca, godz. 17.00

Tuż przed tragedią: Pożar na pokładzie



W 1990 roku na promie *Scandinavian Star* wybuchł pożar. Ogień pojawił się we wczesnych godzinach rannych. Wiele pasażerów udusiło się w oparach dymu. Policja próbuje ustalić, czy był to tragiczny wypadek, czy podpalenie.

Emisja

Sobota, 22 lipca, godz. 15.00

Piątek, 18 sierpnia, godz. 23.00

Duchy Titanica



Wraz z trzema rodzinami, które straciły krewnych podczas katastrofy *Titanica*, wyruszamy na poszukiwania szczątków bliskich. Wykorzystując najnowsze technologie DNA, rodziny próbują zidentyfikować ciała z podwodnego masowego grobu.

Emisja

Pon, 24 lipca, godz. 10.00, 15.00

PREMIERA

Supertłódź



USS Texas to okręt podwodny najnowszej generacji. W programie kulisy powstawania tej i innych supernowoczesnych łodzi podwodnych, spotkanie z załogami statków oraz interesujące animacje komputerowe.

Emisja

Niedziela, 23 lipca, godz. 20.00

Środa, 26 lipca, godz. 21.00, 00.00

Sobota, 29 lipca, godz. 12.00

Środa, 2 sierpnia, godz. 09.00, 14.00

Tuż przed tragedią: Eksplozja na Morzu Północnym

Platforma wiertnicza *Piper Alpha* wydobywała 120 tysięcy baryłek ropy dziennie. Błąd podczas rutynowej konserwacji doprowadził do wycieku gazu, który przerodził się w pożar. W wyniku eksplozji śmierć poniosło 167 osób.

Emisja

Poniedziałek, 24 lipca, godz. 11.00

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

Wtorek, 25 lipca, godz. 12.00

Wtorek, 1 sierpnia, godz. 20.00

Łowcy mór: 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 igdy nie dopłynął do celu.

Emisja

Wtorek, 25 lipca, godz. 18.00

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 XXI wieku.

Emisja

Niedziela, 30 lipca, godz. 20.00

Środa, 2 sierpnia, godz. 22.00, 01.00

Środa, 9 sierpnia, godz. 10.00, 15.00

Przechrzyć śmierć: W szczękach rekina

Fotograf Tony White został ugryziony przez rekina podczas fotografowania olbrzymich ławic sardynek u wschodnich wybrzeży RPA. Tony powraca w to samo miejsce, z nadzieją, że uda mu się wyleczyć psychologiczne rany.

Emisja

Wtorek, 1 sierpnia, godz. 11.00

Urodzeni mordercy: Rekin

Wyprawa w morskie głębin na spotkanie z najgroźniejszymi drapieżnikami mór i ceanów. Poznajemy tajemnicę budzących postrach szczęk rekina oraz jego zachowanie i zwyczajnie podczas polowania.

Emisja

Środa, 26 lipca, godz. 17.00

Sobota, 29 lipca, godz. 10.00

Przechrzyć śmierć: Akcja ratunkowa



Kiedy na morzu dochodzi do tragicznego wypadku lub u wybrzeży ma miejsce groźna katastrofa, do akcji wkraczają ekipy ratunkowe. Zapraszamy na spotkanie z tymi bohaterскими ratownikami, których poznamy podczas codziennej pracy.

Emisja

Środa, 2 sierpnia, godz. 11.00

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

Środa, 26 lipca, godz. 18.00

Sobota, 19 sierpnia, godz. 18.00

Sekrety Norwegii

Florian Graner wyrusza z samotną misją zbadania tajemnic morskiego świata w kryształicznie czystych wodach norweskich fiordów. W lodowatej otchłani odkrywa rafę koralową wspaniale rozwijającą się bez słonecznego światła.

Emisja

Pon, 31 lipca, godz. 08.00, 13.00, 19.00

Przechrzyć śmierć: Zbieracze morskiego złomu



W Alang, w Indiach, mężczyźni odzyskują złom z olbrzymich, zardzewiałych wraków statków, ryzykując życie lub utratę ręki i ogi. To niezwykła, lecz niebezpieczna podwodna wyprawa na cmentarzysko zatopionych statków.

Emisja

Poniedziałek, 31 lipca, godz. 11.00

Wielkie konstrukcje: Tunel pod kanałem La Manche



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

Emisja

Środa, 2 sierpnia, godz. 21.00, 00.00

Sobota, 5 sierpnia, godz. 12.00

Środa, 9 sierpnia, godz. 09.00, 14.00

Wielkie konstrukcje: Parki wodne



Parki wodne to najbardziej dochodowa dziedzina w przemyśle rozrywkowym. Wizyta w parkach Wet 'n' Wild w Orlando na Florydzie i Las Vegas to okazja przyjrzenia się wodnym atrakcjom: niezwykłym szybkim zjeżdżalniom i rwącym rzekom.

Emisja

Czwartek, 3 sierpnia, godz. 18.00

Środa, 9 sierpnia, godz. 12.00

Hood i Bismarck - morska bitwa, część 1



W programie zdjęcia wraku okrętu Hood na dnie Atlantyku, 3000 metrów pod powierzchnią morza. Hood został zatopiony przez supernowoczesny hitlerowski pancernik Bismarck. Podczas wojny okręt ten zagrożał dominacji brytyjskiej.

Emisja

Sobota, 5 sierpnia, godz. 18.00

Tajemnica Flying Enterprise

Od czasu sławetnego czynu kapitana Carlsena minęło 50 lat, kiedy marynarz próbował ratować tonący statek Flying Enterprise. Teraz na dno Oceanu Atlantyckiego wyruszają eksperci, by zbadać tajemnicę spoczywającego tam wraku statku.

Emisja

Niedziela, 6 sierpnia, godz. 15.00

PREMIERA

Premiera łowcy mórż: HMS Doterel



Zapraszamy na wyprawę do południowego Chile, na poszukiwanie wraków statków z czasów panowania Wielkiej Brytanii na morzach i oceanach świata. Jeden z okrętów zaginął w tym regionie, a przyczyną była tajemnicza eksplozja.

Emisja

Pon, 7 sierpnia, godz. 21.00, 00.00

Sobota, 12 sierpnia, godz. 19.00

Niedziela, 13 sierpnia, godz. 15.00

Pon, 14 sierpnia, godz. 09.00, 14.00

Przechytrzyć śmierć: Piekło na oceanie

W 2002 roku na kontenerowcu u wybrzeży RPA wybuchł groźny pożar. Załoga została uratowana. Morze wyrzuciło statek na brzeg rezerwatu przyrody na wyspie St Lucia. Paliwo i chemikalia mogły zniszczyć unikatowy ekosystem wyspy.

Emisja

Piątek, 4 sierpnia, godz. 11.00

Wielkie konstrukcje: Najruchliwszy z portów świata

Jedna czwarta światowych kontenerów i połowa globalnej produkcji ropy naftowej przechodzi przez ten, położony na jednym z najruchliwszych wodnych torów, port. Teraz wyobraźmy sobie, gdyby coś w nim źle funkcjonowało...

Emisja

Sobota, 5 sierpnia, godz. 14.00

Niedziela, 13 sierpnia, godz. 20.00

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 wyrócił się do góry dnem. W tej jednej z największych katastrof morskich w historii Wielkiej Brytanii zginęły 193 osoby.

Emisja

Sobota, 5 sierpnia, godz. 20.00

Urodzeni mordercy: Rafy koralowe



Pod morskimi falami śmiertonośne stworzenia walczą o przeżycie w malowniczej scenerii raf koralowych. Mali kanibale, mięczaki nagoskrzelne, drapieżne barrakudy i rekiny rafowe czekają na swoją porcję świeżego sushi.

Emisja

Środa, 9 sierpnia, godz. 17.00

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

Sobota, 12 sierpnia, godz. 12.00

Hood i Bismarck - morska bitwa, część 2

W programie zdjęcia wraku okrętu Hood na dnie Atlantyku, 3000 metrów pod powierzchnią morza. Hood został zatopiony przez supernowoczesny hitlerowski pancernik Bismarck. Podczas wojny okręt ten zagrażał dominacji brytyjskiej.

Emisja

Sobota, 12 sierpnia, godz. 12.00

Połowanie 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

Niedziela, 13 sierpnia, godz. 17.00

Wielkie konstrukcje: Wakacje na statku

Statki pasażerskie XXI wieku to pływające pałace, które same w sobie są atrakcyjnym celem podróży. To nie tylko hotele, to olbrzymie parki rozrywki. Obecnie na 200 takich statkach spędza wakacje ponad 8 milionów pasażerów rocznie.

Emisja

Środa, 9 sierpnia, godz. 18.00

Poniedziałek, 14 sierpnia, godz. 12.00

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

Sobota, 12 sierpnia, godz. 14.00

Krasky pod lupą: Grecki prom



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

Emisja

Niedziela, 13 sierpnia, godz. 00.00

Przechrzyć śmierć: Łowcy tuńczyków

Oceaniczne wody na południe od Australii to jeden z najniebezpieczniejszych, lecz jednocześnie najbogatszy akwen świata. Towarzyszymy grupie śmiałków, która wyrusza na połów tuńczyka południowego, jednej z najdroższych ryb.

Emisja

Piątek, 11 sierpnia, godz. 11.00

PREMIERA

**Łowcy mórz:
Królowa Nassau**

HMCS Canada był symbolem dążeń Kanady do uzyskania niepodległości. Po-
tem statek został sprzedany i zmieniono mu
nazwę na Królowa Nassau. Zatonął pod-
czas rejsu do Tampa na Florydzie w 1926
roku.

Emisja

Pon, 14 sierpnia, godz. 21.00, 00.00
Sobota, 19 sierpnia, godz. 19.00

**Wielkie konstrukcje:
Na pełnym morzu**



Ta konstrukcja dorównuje wysokością
wieżowcowi Empire State Building, waży 63
tysiące ton i stawia opór najsilniejszym huraga-
nom, a na dodatek pływa. To platforma
wiertnicza Hoover Diana, największa tego
typu budowla na świecie.

Emisja

Czwartek, 17 sierpnia, godz. 18.00

PREMIERA

**Czysta nauka:
Atlantyda**

Zapraszamy na poszukiwania Atlanty-
dy, zaginionego miasta starożytności. Jak
głosi legenda, miasto zalały fale ogromnej
powodzi. W programie spotkanie z czterema
osobami, które próbują udowodnić, że to
miasto istniało naprawdę.

Emisja

Sobota, 19 sierpnia, godz. 21.00

**Wielkie konstrukcje:
Powodzie**

Holendrzy walczą z morzem od ponad
dwóch tysięcy lat. Dawny system tam i wia-
traków zamienił się w jeden z siedmiu współ-
czesnych cudów świata. Na Morzu Północ-
nym wyrosło supernowoczesne przedsię-
wzięcie walczące z siłami natury.

Emisja

Środa, 16 sierpnia, godz. 18.00
Piątek, 18 sierpnia, godz. 12.00

**W poszukiwaniu
Fenicjan**

Fenicjanie dominowali w basenie Mo-
rza Śródziemnego już w epoce żelaza.
Dwóch renomowanych naukowców bada:
skąd lud ten pochodził, w czym tkwił sekret
jego niebywałych osiągnięć oraz co się z nim
później stało.

Emisja

Niedziela, 20 sierpnia, godz. 13.00

**Wielkie konstrukcje:
Bariery
na Morzu Północnym**

Holendrzy projektują pływające domy,
drogi, a nawet miasta. To odpowiedź na ro-
snący poziom wód Morza Północnego i wy-
lewające z brzegów rzeki. Czy technika i no-
woczesne technologie zwyciężą w walce ze
śmiercionośnymi powodziąmi?

Emisja

Środa, 16 sierpnia, godz. 21.00, 00.00
Sobota, 19 sierpnia, godz. 13.00

**Przechytrzyć śmierć:
Pokazy rekinów**

Spotkanie z Markiem Marksem, który
codziennie ryzykuje życie z miłości do reki-
nów. Odrzucając opinie naukowców i lekce-
ważąc groźby rybaków, Mark postanawia
udowodnić, że żarłacz ludojad to niezrozu-
miane przez człowieka zwierzę.

Emisja

Piątek, 18 sierpnia, godz. 11.00



Zdjęcia: National Geographic Channel

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

010100101010010
1010100101010101
1010010101001010
0101001010101010

1010101010100010
1010100101010100
0001010010000010
10101010061010100
0010100101010010
1010100101010101
1010010101001010
0101001010101010
0101010100100101

Jak uruchomić płytę

Po włożeniu płyty do napędu CD komputera, odczekać chwilę - płyta uruchomi się **samoczynnie**.

Gdyby to jednak nie nastąpiło, należy znaleźć na płycie plik **start.exe** i kliknąć na nim dwukrotnie myszą.

Wymagania:
komputer PC z procesorem min. 1GHz, system Windows.

Redakcja nie ponosi odpowiedzialności za ewentualne nieprawidłowości w funkcjonowaniu programu oraz uszkodzenia sprzętowe i systemowe.

Już za miesiąc!

Razem z następnym wydaniem miesięcznika „Nasze MORZE”

- * Model statku *Stefan Batory* w skali 1:400
- * Ilustrowana historia słynnego transatlantyka
- * Pocztówka ze *Stefanem Batorym!*



Szukaj w sierpniu w salonach prasowych!

1010100101010101
1010010101001010
0101001010101010
0101010010010010

REMONTOWA

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



statki
jednostki offshore
konstrukcje stalowe
projektowanie
budowa
remonty
przebudowy

REMONTOWA S.A. 80-958 Gdańsk Na Ostrowiu 1 www.remontowa.com.pl tel. (058) 307 16 00 fax (058) 301 25 32

