

# nasze MORZE

maritime magazine

Cena 9,50 zł  
(w tym 0% VAT)

Nr 9 (9) wrzesień 2006  
NR INDEKSU 211214

Wybraliśmy ich rok temu.  
Co przez ten czas postawie z Wybrzeża  
zrobili dla polskiej gospodarki morskiej?



Latarnik z Rozewia

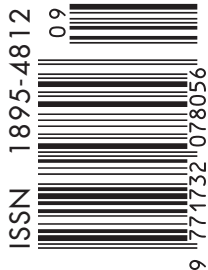


Bolesław Chrobry:  
Historia i pocztówka!

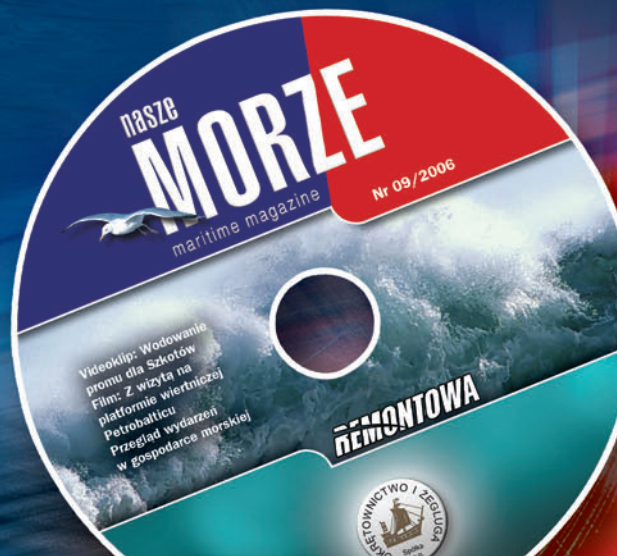


Największy  
kontenerowiec świata

Nakład 4000 egz.



# MORZE POLITYKÓW







# 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 9 (9) Rok I  
ISSN 1895-4812  
Nakład 4000 egz.

**WYDAWCA**

„Okrętownictwo i Żegluga”  
Spółka z o.o.



**Prezes zarządu,  
Redaktor naczelny:**

Grzegorz Landowski,  
tel. (58) 307 12 49,  
Grzegorz.Landowski@naszemorze.com.pl

**Dyrektor****ds. wydawniczych:**

Aleksandra Dylejko,  
tel. (58) 307 15 54,  
Aleksandra.Dylejko@naszemorze.com.pl

**Sekretarz redakcji**

Czesław Romanowski,  
tel. (58) 307 16 35

Czeslaw.Romanowski@naszemorze.com.pl

**Sekretariat:**

tel. (58) 307 17 90

fax (58) 307 12 56

sekretariat@naszemorze.com.pl

**Adres****wydawnictwa i redakcji:**

ul. Na Ostrowiu 1  
80-958 Gdańsk

**Nr rachunku bankowego:**

57 1050 1764 1000 0018 0203 7869

**Prenumerata i sprzedaż****numerów archiwalnych:**

Tel. (58) 307 15 54

**Zamówienia na prenumeratę****krajową przyjmują:**

Poczta Polska,  
Ruch S.A., Kolporter S.A.

**Oprac. graficzne i DTP:**

Sławomir Włodarczyk

**Autorzy:**

Jakub Bogucki, Dorota Abramowicz,  
Tomasz Falba, Tomasz Konopacki,  
Krzysztof Kubiak, Waldemar Okrój,  
Przemysław Miller, Ewa Opiela,  
Dorota Rembiszewska,  
Piotr B. Stareńczak,  
Zbigniew Szczypiński,  
Jerzy Szymoniewski,  
Adam Woźniczka.

**Druk:**

Drukarnia WERS DESIGN Sp. z o.o.  
ul. Ołowiana 10, 85-461 Bydgoszcz

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



# Europejska komisja śledcza

Zapanowała u nas ostatnio moda na komisie śledcze. Wystarczy tylko włączyć telewizor, żeby się o tym przekonać. To jednak nie tylko nasza, polska specjalność. Także w ramach Unii Europejskiej, od czasu do czasu jej wysocy urzędnicy przeprowadzają rozmaite śledztwa. Jedno z nich, dotyczące odpowiedzi na pytanie, czy finansowe wspomaganie przez państwo polskich dużych stoczni produkcyjnych w Gdyni, Gdańsku i Szczecinie mieściło (i mieści się) w ramach dozwolonej przez UE pomocy publicznej dla sektora stoczniowego. Dozwolonej, tzn. nie noszącej znamion ukrytego subwencjonowania, naruszającego zasady konkurencji. Może się okazać, że tę pomoc stocznie będą musiały zwrócić. Komisja Europejska, przy pomocy komisarza ds. konkurencji Neelie Kroes przygląda się także ostatniemu oddzieleniu Stoczni Gdańskiej od Stoczni Gdynia i zaangażowaniu w tę pierwszą podmiotów państwowych z tych samych, wspomnianych wcześniej powodów. Stocznie czekają na wyrok (szczegóły na str. 6), który ma zapisać w grudniu, a ich nowo mianowane zarządy robią dobrą minę do tej unijnej gry, przejawiając medialny optymizm. W razie czego winą za ewentualne dalsze finansowe problemy tych stoczni będzie można obarczyć unijnych urzędników. Już teraz niektórzy politycy lansują opinię, że holenderska komisarz „chce wykończyć polskie stocznie”.

Myszę, że wejście pod unijną lupę polskiemu sektorowi stoczniowemu może wyjść na dobre. Mam wrażenie, że obecnie w Polsce przerabiamy scenariusz hiszpański. Poprzedni polski rząd chciał konsolidować polski przemysł stoczniowy, bo tak rzekomo postępuje świat. Przykład Hiszpanii świadczy o czymś zupełnie innym. Tam w 2000 roku właśnie to zrobiono, tworząc największy w Europie państwowy koncern stoczniowy Izar (powstały z połączenia dawnych zakładów Bazán oraz Astilleros Españoles), liczący 15 różnych podmiotów (w tym 8 stoczni) i zatrudniający w ramach Grupy Izar prawie 11 tysięcy ludzi. Szybko okazało się, że ta potężna struktura generuje równie potężne straty (wg różnych wyliczeń 150 - 200 mln Euro rocznie), nie mówiąc już o trudnościach w zarządzaniu tym molochem. Żeby je pokryć, dla stoczni cały czas stosowano oczywiście sub-



wencji. W 2004 roku Komisja Europejska uznała jednak tę pomoc za niedozwoloną, co oznaczało konieczność zwrotu w sumie 1,1 mld Euro, przekazanych hiszpańskim stoczniom od roku 1997.

Główny państwowy akcjonariusz koncernu IZAR - Sociedad Española de Participaciones Industriales (SEPI) przygotował więc plan naprawczy, polegający na „odchudzeniu” molocha, zmianie profilu produkcyjnego niektórych stoczni i częściowej ich prywatyzacji, z udziałem banków. Odpowiedzią na tę propozycję były zorganizowane przez centrale związkowe fale strajków i zamieszek, które na jesieni 2004 roku przetoczyły się przez Hiszpanię.

Mimo to od 2005 roku SEPI prywatyzuje stocznie Izara i wyzbywa się mniejszościowych udziałów, które w nich posiada. Dzieje się to, o paradoksie, przy wsparciu rządu socjalistów. W lipcu tego roku poinformowano o sprzedaży trzech stoczni Izara, a SEPI zamierza sprywatyzować co najmniej 6 stoczni. Trudno oprzeć się wrażeniu, że determinacji Hiszpanów „pomógł” niekorzystny wyrok Komisji Europejskiej. Może tak będzie i w Polsce?

Grzegorz.Landowski@naszemorze.com.pl



## OD REDAKTORA

## Europejska komisja śledcza

..... str. **3**

## WYDARZENIA, OPINIE

## Stocznie czekają na wyrok

Czy stocznie produkcyjne w Gdańsku, Gdyni i Szczecinie będą musiały zwrócić państwowe dotacje? ..... str. **6**

## Pokolenie urodzonych za późno...

... czyli o tym do czego zdolna jest dzisiejsza polityczna młodzież. .... str. **7**

## Gilmour zza „Ściany”

Legendarny muzyk Pink Floyd zaśpiewał w 26. rocznicę Solidarności w Stoczni Gdańskiej. .... str. **9**

## Nowa gwiazda (w) Konstelacji

W Gdyni przybywa tablic upamiętniających wizyty wielkich wycieczkowców. .... str. **11**

## Przeminęło z wiatrem?

Gdy na Zatoce Gdańskiej przestało wiać, azbestowy statek *Rotterdam* w końcu wypłynął. Ale może wrócić? ..... str. **14**

## Na pomoc morzu

Niedaleko polskiego wybrzeża nastąpiła katastrofa tankowca. Na pomoc ruszyły jednostki ratunkowe. .... str. **18**

## MORZE POLITYKI

## Posłowie za morzem...

Gdy byli wybierani do Sejmu i Senatu obiecywali zająć się gospodarką morską. Dotrzymali słowa? ..... str. **22**

**18**

## LUDZIE MORZA

## Latarnik z przypadku

Pochodzi z Południa Polski. Od 35 lat „zapala” światło latarni morskiej w Rozewiu. .... str. **28**

## POCZTÓWKA Z MORZA

## Krótki żywot Chrobrego

Spośród dziewięciu naszych pasażerskich transatlantyków m/s *Chrobry* białą-czerwoną banderę nosił najkrócej. .... str. **36**

## ARCHIWUM MORZA

## Zdarzyło się w polskiej gospodarce morskiej

Przypominamy ważniejsze wrześnie daty wydarzeń związanych z morzem. .... str. **42**

## OBRAZY MORZA

## Morze na tekturze

Jej pejzaże o wiele lepiej reklamowałyby dziś uroki Południa Europy niż współczesne foldery biur podróży... .... str. **44**

## MORZE TECHNIKI

## Pomocnik nawigatora

Bez tego urządzenia trudno dziś wyobrazić sobie współczesny statek. .... str. **48**

**14**



## MORZE - ŚWIAT

**Już jesteście hub'em**

Rozmowa z Bjarne Mathiesenem, dyrektorem zarządzającym największego portu kontenerowego w Danii. .... str. **54**

**Gothenborg w Szanghaju...**

...czyli jak Szwedzi potrafią promować swój kraj i działające w nim firmy. .... str. **57**

## MORZE TAJEMNIC

**Polskie działa Navarony**

Na Helu udostępniono do zwiedzania najpotężniejsze na świecie stanowiska artylerii nadbrzeżnej z czasów II wojny światowej. .... str. **63**

**Księga wojennych skarbów**

Ukazała się pierwsza polska monografia na temat legendarnej bazy brytyjskiej floty wojennej - Scapa Flow. .... str. **68**

## MORZE W FILMIE

**Klasyka wiecznie żywa**

„Tragedia Posejdonu” z 1972 roku i „Dzikie wyspy” z roku 1983 ukazały się właśnie krążkach DVD. .... str. **70**

**Drugi Szkot na pochylni**

W Stoczni Północnej zwodowano *Argyle*, drugi prom ro-pax dla Caledonian MacBrayne. .... str. **3**

## WYDARZENIA

**Więści z rynku stoczniowego**

..... str. **6**

**Wielka Emma nadpływa...**

*Emma Maersk*, nowy superkontenerowiec może zabrać na pokład 11 tysięcy pudeł! .... str. **8**

## ŻEGLUGA

**Statki Petrobalticu**

Przedstawiamy flotę znanej polskiej firmy działającej w sektorze offshore. .... str. **12**

## POD NASZYM PATRONATEM

**Sukces mimo wszystko**

Studenci z Gdańska zbudowali jednostkę pływającą dzięki wykorzystaniu energii słonecznej. .... str. **16**

**Jak zaprenumerować „Nasze MORZE”.**

..... str. **19**



48



54

Na okładce:

Collage: Sławomir Włodarczyk



# Stocznie czekają na wyrok

*Rozdzielenie, oferty inwestorów i śledztwo Komisji Europejskiej w tle*

**Czy Holenderka Neelie Kroes, unijna komisarz ds. konkurencji, nakaze stoczniom produkcyjnym w Gdyni, Gdańsku i Szczecinie zwrócić pieniądze otrzymane przez nie od państwa od 2004 roku?**



Fot. European Community 2006 ©

Trzy miesiące niepewności czekają pracowników i kierownictwo trzech największych polskich stoczni produkcyjnych. W grudniu okaże się, czy będą one mogły dalej niezagrożone budować statki, czy też staną przed widmem bankructwa. Tymczasem do zakładów w Gdyni i Gdańsku trafiło pięć oficjalnych ofert kupna akcji.

**W** lutym rząd Kazimierza Marcinkiewicza przekonał Komisję Europejską, że w nowej sytuacji politycznej musi wypracować nowe plany dla stoczni w Gdyni, Gdańsku i Szczecinie. Zobowiązał się przesłać je do KE do końca czerwca tego roku. Tak się jednak nie stało. Neelie Kroes, unijna komisarz do spraw konkurencji ostrzegła polski rząd, że bez owych planów nie będzie mogła zaakceptować gigantycznej pomocy publicznej udzielanej tym stoczniom. Jeżeli tak się stanie, nie tylko nie będą one mogły już otrzymywać budżetowego

wsparcia w przyszłości, ale jeszcze mogą zostać zmuszone do oddania tego, co dostały od państwa od 1 maja 2004 roku. Komisja chciała się przede wszystkim dowiedzieć, czy pomoc finansowa, jakiej państwo udzielało tym stoczniom, miała służyć przywróceniu ich rentowności, czy raczej ich sztuczному utrzymaniu na rynku.

Nieoficjalnie wiadomo, że właśnie w sprawie sposobu liczenia wysokości pomocy publicznej trwa spór między Polską, a UE. Chodzi m.in. o traktowanie gwarancji kredytowych. W czasie udzielenia gwarancji jest to bowiem forma pomocy, jednak po oddaniu statku gwaran-

cje wygasają, a rząd nie ponosi już kosztów z nimi związanych. Dlatego strona polska nie chce wliczać do wartości pomocy publicznej całej wartości gwarancji.

## Rzut na taśmę

Kolejny wyznaczony przez Komisję Europejską termin dostarczenia projektów mijal z końcem sierpnia. Reakcja na „pomruki” Brukseli była błyskawiczna. Premier Jarosław Kaczyński osobiście obiecał w Brukseli przesłanie dokumentów. I faktycznie - w poniedziałek, 4 września, Urząd Ochrony Konkurencji i Konsumenten-



tów przekazał do Komisji Europejskiej programy restrukturyzacyjne. Teraz pozostaje czekać. Czy są powody do obaw?

- Zatwierdzimy pomoc tylko wtedy, kiedy będzie jej towarzyszył wiarygodny plan restrukturyzacji, który przyniesie trwałe skutki ekonomiczne - zapowiedział Jonathan Tod, rzecznik komisarz Kroes.

Pytany, jak dużą kwotę kwestionuje Komisja, Tod odpowiedział, że to właśnie od strony polskiej oczekuje sprecyzowania wysokości pomocy publicznej, której rząd udzielił i którą zamierza jeszcze przyznać.

Łączna pomoc państwa - ta już udzielona i ta przewidywana w najbliższym czasie - to cztery mld zł, nie licząc gwarancji Korporacji Ubezpieczeń Kredytów Eksportowych, które również niepokoją Komisję Europejską. Stocznia produkcyjnych w Gdyni, Gdańsku i Szczecinie nie stać na zwrot tych kwot, więc zawisa nad nimi groźba likwidacji, i to w sytuacji, gdy na świecie, paradoksalnie, trwa dobra koniunktura na budowanie statków.

### Komisarz jest sceptyczna

Kazimierz Smoliński, prezes Zarządu Stoczni Gdynia S.A. jest dobrej myśli, przynajmniej jeżeli chodzi o losy kierowane przez niego zakładu:

- Jestem przekonany, iż przedstawiony Komisji Europejskiej Plan Restrukturyzacji Stoczni Gdynia S.A. jest wiarygodny i realny, a przewidziana w nim pomoc publiczna na restrukturyzację uzyska akceptację KE. Od jego przyjęcia przez KE zależą dalsze losy stoczni. Jestem optymistą. To, co obecnie robimy, jest konsekwentną realizacją programu wyprowadzania stoczni na prostą.

Według związków zawodowych, opieszałość rządu jest karygodna i może mieć wpływ na ostateczną decyzję Komisji Europejskiej. Tym bardziej, że według komisarz Kroes nowe programy restrukturyzacji stoczni, które Komisja uzyskała bezpośrednio od przedsiębiorstw, nie gwarantują uzyskania przez nie długookresowej rentowności bez nieustannego wspierania przez państwo. Neelie Kroes mocno krytykuje dotychczasowe pomysły spółek oraz polskiego rządu dotyczące naprawy sektora stoczniowego.

- Jeśli chodzi o restrukturyzację Stoczni Gdańsk, moje służby nie są przekonane, że strategia wybrana w projekcie planu restrukturyzacyjne

go jest osiągalna i doprowadzi stocznie do uzyskania długookresowej rentowności bez zbędnego zakłócania konkurencji - napisała do polskiego rządu, piętnując przy tym plan przejęcia Stoczni Gdańsk przez podmioty państwowe. Według niej, plany naprawy pozostałych dwóch stoczni także nie gwarantują im sukcesu.

### Dwie oferty w Gdyni

Gdy do Brukseli trafiały dokumenty restrukturyzacyjne, Stocznia Gdynia i Stocznia Gdańsk ujawniły oficjalne oferty inwestorów prywatnych, które do nich wpłynęły.

Jak poinformował Kazimierz Smoliński, prezes Stoczni Gdynia, zakład otrzymał dwie oferty od inwestorów zagranicznych. Obie nie są zaskoczeniem, mówiło się o nich od dłuższego czasu. Złożyły je spółka ZPD Steel z przemysłowej, ukraińskiej Grupy Donbas i spółka Ray Car Carries Ltd. izraelskiego armatora Ramiego Ungara. Obaj inwestorzy są zainteresowani przejęciem pakietów kontrolnych w gdyńskim zakładzie.

- Nie ma znaczenia, skąd jest inwestor, ważne, aby był wiarygodnym podmiotem, dającym gwarancję pracy i funkcjonowania stoczni - uważa prezes Smoliński.

Donbas w Polsce posiada już Hutę Częstochowa. Zakład jest głównym dostawcą stali dla stoczni. Z kolei Ungar o zakupie Stoczni Gdynia mówi od lat. Od 1999 r. zamawia w niej samochodowce, ma już ok. 16 proc. akcji zakładu.

Objęcie akcji inwestorzy będą negocjowali ze Skarbem Państwa. Ma ono zostać zrealizowane w ramach podwyższenia kapitału zakładu, wynoszącego obecnie 400 mln zł. Jednak zgodnie z decyzją Walnego Zgromadzenia Akcjonariuszy gdyńskiej spółki, może on zostać podwyższony o kwotę nawet do 500 mln zł. Gdyby prywatny inwestor zdecydował się na takie podwyższenie, w 900-milionowym kapitale stoczni miałby ponad 50 proc. udziału.

### Trzech w kolejce po Gdańsk

Do Stoczni Gdańsk wpłynęły trzy wiążące oferty na zakup jej udziałów. Właścicielami firmy chcą być izraelski armator Rami Ungar, niemiecki armator Alpha Ship i grecki Athenian Sea Carriers.

Ungar, który chce też kupić Stocznie Gdynia, jest zainteresowany pakietem większościowym akcji gdańskiej spółki. Jego warunkiem jest to, że pieniądze, które wyłoży na akcje, mają zostać przeznaczone na inwestycje w kolebce „Solidarności”, a nie na spłacanie jej długów.

Niemiecki Alpha Ship nie określił w ofercie, czy jest zainteresowany pakietem większościowym w Stoczni Gdańsk. Niemiecki armator ma obecnie flotę około 20 kontenerowców i masowców (większość stanowią te pierwsze).

- Stawia dwa warunki: gdańska firma musi realizować przygotowany plan restrukturyzacji i chce mieć pierwszeństwo dla swoich zamówień - mówiąc krótko wpływ na Harmonogram Budowy Statków - zdradza Andrzej Jaworski, prezes Stoczni Gdańsk. - Niemcy mają plany rozwojowe swojej floty. Myślę, że przy pierwszym ich zamówieniu moglibyśmy liczyć na kontrakt na 8-10 statków.

Największą firmą z potencjalnych inwestorów jest grecki Athenian Sea Carriers. Firma także chce być większościowym udziałowcem w Gdańsku. - Ostatnio sprzedali swoją starą flotę i na inwestycje mają teraz 500 milionów dolarów - podkreśla prezes Stoczni Gdańsk.

Grecy mają swoje biuro m.in. w Gdyni. Specjalizują się w przewożeniu produktów naftowych. Ostatnim ich zakupem były dwa tankowce zbudowane w koreańskiej stoczni Hyundai. Nieoficjalnie wiadomo, że władze gdańskiej stoczni najbardziej liczą właśnie na greckiego inwestora.

Oprócz trzech złożonych ofert jest jeszcze trzech inwestorów, którzy wiążących propozycji dotąd nie przedstawili. To firmy z Włoch, USA i ukraińska Grupa Donbas.

### Akcje za długi

W tej chwili ponad 60 proc. udziałów w Stoczni Gdańsk mają rządowa Agencja Rozwoju Przemysłu i zależna od niej Centrala Zaopatrzenia Hutnictwa z Katowic. Zmiany już zarejestrował sąd. Docelowo, obie instytucje mają przejąć 100 proc. udziałów gdańskiego zakładu. ARP i CZH przejęły akcje w zamian za umorzenie pożyczek, jakie zaciągnęła u nich Stocznia Gdynia. Umorzenia za pełny pakiet akcji wyniosą w sumie 80 mln zł.

Pod koniec sierpnia dopełniono wszelkich formalności i nastąpił symboliczny rozwód stoczni w Gdyni i Gdańsku. Wcześniej ta ostatnia działała w ra-



mach Grupy Stoczni Gdynia. Gdyńska spółka miała w niej 100 proc. udziałów. W Gdańsku z pomocą ogromnego dźwigu usunięto część napisu na budynku zarządu, zamiast „Stocznia Gdańska Grupa Stoczni Gdynia S.A.” widnieje teraz „Stocznia Gdańsk S.A.”.

Rozdzielenia obu zakładów domagały się związki zawodowe, a w kampanii wyborczej do parlamentu PiS, którego członkami są prezesi Smoliński i Jaworski, uczynił z tego jedno ze swoich głównych haseł.

- PiS zrealizował obietnicę – podkreślają teraz zgodnie obaj prezesi i ich partyjni koledzy.

Stocznia Gdynia zatrudnia dziś ok. siedem tys. pracowników (wraz ze spółkami zależnymi). W Stoczni Gdańsk pracuje ok. 3,2 tys. osób.

**Michał Lewandowski „Dziennik Bałtycki”  
Czesław Romanowski „Nasze MORZE”**



**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](http://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

## Pokolenie urodzonych za późno...

Budowa IV RP celem, a rewolucja moralna środkiem do jego realizacji – tak w skrócie określić można zadanie, jakie postawiło sobie ugrupowanie polityczne, które wygrało ostatnie wybory. Rewolucja moralna ma oznaczać odsunięcie od władzy starego układu, który wspierany przez łże-elity wyprzedził za bezcen majątek narodowy i doprowadził do nędzy większość polskiego społeczeństwa. Ludzie „układu” niewystarczająco bronili polskich interesów na międzynarodowym forum, zwłaszcza w Unii Europejskiej. To łagodna forma oskarżenia. Forma ostra to oskarżenie większości ministrów spraw zagranicznych III RP o zdradę i bycie agentami sowieckiego wywiadu, jak publicznie wyraził się urzędujący wiceminister obrony narodowej.

Kategoria „łże-elit” obejmująca dziennikarzy, naukowców, prawników została ostatnio poszerzona o „wykształciuchów” – ludzi z dyplomem studiów wyższych. W rewolucyjnym zapale próbuje się zwalić z cokołów bohaterów wyniesionych wcześniej, gdy rządził „układ”. Zapal jest tak wielki,

że nikt nie może czuć się pewnie. Ci, którzy wtedy działali, walczyli i płacili za to wyrokami więzienia mogą znaleźć się na celowniku rewolucyjnej młodzieży, która świetnie wyczuwa klimat przyzwolenia, jaki stwarzają rządzący. Urzędujący wicepremier Rządu RP porównał Jacka Kuronia i uczestników Okrągłego Stołu do zdrajców i Targowicy. To tworzy klimat, w którym można opluć Zbigniewa Herberta, a czasy konspiracji w stanie wojennym przedstawić jako nieustanną balanę z licznymi męsko-damskimi wątkami.

W całym tym zamęcie na poziomie sporów o słuszność idei porozumienia i cenę transformacji zapoczątkowanej w 1989 roku, uderza różnica podejścia do problemów, wynikająca nie tyle z opcji politycznych, co z wieku aktywnych uczestników bieżących wydarzeń. W socjologii znana jest kategoria pokolenia – jedna z kategorii zbiorowych zachowań. Obejmuje ludzi, którzy znaleźli się w określonej, wspólnej dla nich sytuacji z racji obiektywnego czynnika, jakim jest ich wiek. Dobrym przykładem są urodzeni w 1920 roku, w dwa lata po

odzyskaniu przez Polskę niepodległości – w pamiętnym roku 1939 mieli oni lat 19. Ludzi z rocznika 20 określamy jako pokolenie Kolumbów, ich młodość to lata wojny, okupacji i powstania warszawskiego. To wspólna kłamra spinająca wszystkich urodzonych w 1920 roku, mimo że ich indywidualne losy przebiegały różnie.

Gdy dziś widzę rewolucyjny zapal młodych polityków oczywiste jest, że kategoria pokolenia wiele tłumaczy. Urodzili się w czasie, gdy walka ze starym systemem dobiegła końca. Ominęła ich możliwość działania w konspiracji. Areszt groził im raczej za udział w zadymkach stadionowych niż za walkę z oddziałami ZOMO, zaś najlepsze miejsca na scenie publicznej zostały zajęte przez kombatanów i ludzi wcześniej urodzonych. Pozwala to na postawienie hipotezy, że wiele aktualnie bulwersujących „wykształciuchów” wydarzeń powodowanych jest ostrym konfliktem 30-latków z 60-latkami, będącym zwykłą walką o miejsce na scenie publicznej. Nie rokuje to dobrze dla rewolucji moralnej jako fundamentu IV RP. Ale czy można być optymistą, gdy słucha się tak wybitnych autoritetów moralnych jak Jacek Kurski, Andrzej Lepper czy Roman Giertych?

**Zbigniew Szczyński**



Muzyka Pink Floyd w gdańskiej „przestrzeni wolności”

Fot. Maciej Koszyca/KFP

# Gilmour zza „Ściany”

David Gilmour uświetnił 26. rocznicę powstania „Solidarności”. Koncerty gwiazd muzyki pop i rocka w Stoczni Gdańskiej powoli stają się tradycją.

Koncert Davida Gilmoura na terenie Stoczni Gdańskiej nie zgromadził takich tłumów jak pamiętny występ Jeana Michaela Jarre’a sprzed roku. Trudno się dziwić – twórczość muzyka Pink Floyd to zupełnie inna półka: mniej przystępna, mniej spektakularna, wymagająca więcej skupienia. Wiadomo było także, że nie będzie to show urządzony z rozmachem, jaki zafundował nam francuski muzyk. I nie było.

To był zupełnie inny koncert. Bez większych fajerwerków (laserowych efektów świetlnych użyto bodajże w dwóch utworach), bez Lecha Wałęsy na scenie, właściwie bez nawiązywania do 26. rocznicy powstania „Solidarności”, z okazji której występ doszedł do skutku Właściwie jedynym „bonusowym” nagraniem, jaki specjalnie dla uczestników gdańskiego koncertu przygotował Gilmour, był utwór „A Great Day For Freedom”.

Na początek o organizacji. Niestety, nie najlepszej. Fundacji Gdańskiej, mimo dobrych chęci, brakuje doświadczenia

w przygotowywaniu tego typu imprez. Tym chyba można tłumaczyć pomysł, by kilkadziesiąt tysięcy ludzi stało w kilku zaledwie kolejkach po opaski (miały zastępować bilet – udogodnienie dla porządkowych, by na pierwszy rzut oka widzieli, do jakiego sektora skierować widza). Przecież z góry było wiadomo, że z powodu niewielkiej ilości takich punktów, utworzą się olbrzymie kolejki. I były – kilkusetmetrowe. Kiedy pół godziny przed koncertem organizatorzy zrozumieli, że wszyscy widzowie nie zdołają na czas odebrać owych opasek, zrezygno-

wano z tego pomysłu. I cały tłum ruszył na bramy. Dobrze, że nikt nie został strącony.

Ale i tak najgorszym, co spotkało większość widzów na tym koncercie, było kiepskie (czytaj - zbyt ciche) nagłośnienie. Takie, że ludzie np. w sektorze B2 (jakieś sto metrów od sceny) uciszali się wzajemnie, „bo nie słycać muzyków”. Jeszcze dalej miało się wrażenie, jakby muzyka dobiegała niemal zza ściany... I nie miała ona nic wspólnego ze słynną płytą Pink Floydów „The Wall”. Tę ścianę, skutecznie odgradzającą muzykę Gil-



moura od publiczności, zafundowali mu organizatorzy. Jak przekonywali po koncercie przedstawiciele Fundacji, nie była to ich wina, tylko angielskiej ekipy nagłaśniającej, która, mimo wielu próśb ze strony widowni, nie dała się przekonać do podkręcenia potencjometrów. Ale to organizatorzy odpowiadają za całość przedsięwzięcia.

Owo nagłośnienie zaważyło w dużym stopniu na subiektywnej ocenie koncertu. Bo jak tu się nie zżymać, kiedy zegary w znakomitym „Time” nie ogłuszają, podobnie jak rewelacyjne wejście gitary w „Shine On Your Crazy Diamond”? Jak nie narzekać, kiedy lepiej słysząc któregoś z widzów kilka metrów dalej rozmawiającego przez komórkę, niż bohatera wieczoru i jego zespół? Wydaje się także, że David Gilmour nie był w najlepszej dyspozycji głosowej. Cóż, wiek (gitarzysta ma prawie 60 lat) robi swoje. Na

szczęście, do jego gry na gitarze nie można mieć najmniejszych zastrzeżeń.

Pierwsza część koncertu zaczęła się od dwóch nagrań z płyty „Dark Side of the Moon” macierzystej grupy Gilmoura: „Breathe” i „Time”. Później, zgodnie z zapowiedziami, gitarzysta zagrał utwory ze swojego najnowszego albumu „On an Island”. Większość, a można wręcz zaryzykować twierdzenie, że wszyscy, widzwie najbardziej jednak czekali na drugą część koncertu, w której miały zabrzmieć największe przeboje z repertuaru Pink Floyd. I, po krótkiej przerwie, tak się stało. M.in. wspomniany wcześniej „Shine On Your Crazy Diamond”, „High hopes”, „Echoes” i na bis „Wish You Were Here” oraz „Comfortably Numb”. Dodajmy, że Gilmourowi na scenie towarzyszył m.in. jego kolega z Pink Floyd, klawiszowiec Rick Wright. Zespołowi przygrywała też (niestety, słabo słyszalna) czterdziesto-

osobowa orkiestra Polskiej Filharmonii Bałtyckiej pod dyrykcją Zbigniewa Preissnera. Gościnnie na fortepianie zagrał Leszek Możdżer.

Mimo wszystko, dla sporej w naszym kraju grupy fanów Gilmoura i grupy Pink Floyd był to niezapomniany koncert.

Koncerty na terenie Stoczni Gdańskiej powoli stają się tradycją i mają odbywać się co roku. Trzeba mieć nadzieję, że w przyszłych latach obędzie się bez tak ewidentnych wpadek organizacyjnych jak podczas koncertu Davida Gilmoura. Przede wszystkim należy się zastanowić, czy występy powinny w ogóle odbywać się na terenie stoczni – miejscu, z oczywistych względów, zupełnie do tego typu imprez nie przystosowanym.

**Czesław Romanowski**

*Mimo niedociągnięć organizacyjnych, dla tysięcy fanów Pink Floyd koncert na dawnych terenach Stoczni Gdańskiej był niezapomnianym przeżyciem.*





*Gdyńska Aleja Statków Pasażerskich coraz dłuższa*

# Nowa gwiazda (w) Konstelacji



**29 sierpnia m/v Constellation** zawinął do Gdyni po raz 12. Tego też dnia w Alei Statków Pasażerskich odsłonięto tablicę na cześć wycieczkowca. To już ósma tablica wmurowana w Moło Południowe na gdyńskim Skwerze Kościuszki.

Jedyna w Europie Aleja Statków Pasażerskich wzbogaciła się o dwie kolejne - ósmą i dziewiątą - tablice. W chodnik Skweru Kościuszki w Gdyni wmurowano granitowe płyty. Pierwszą, by upamiętnić odwiedzin m/v *Constellation*, jednego z najdłuższych statków, jakie kiedykolwiek zawinęły do miasta. Drugą - na cześć projektu Baltic Cruise, promującego rejsy wycieczkowe po Bałtyku.

Datę wmurowania tablic w gdyński bruk wybrano nieprzypadkowo. Zbiegła się ona z wizytą Signe Adamsen - koordynatora Baltic Cruise Project, która przyjechała do Gdyni, by wziąć udział w spotkaniu na temat stworzenia lokalnej sieci współpracy między wszystkimi interesantami biznesu cruiserów, czyli biur turystycznych, agencji morskich itd. Celem rozmów odbywających się w Porcie Gdynia było podniesienie standardu obsługi przybywających do miasta statków.



„Baltic Cruise” to projekt, w ramach którego współpracuje 19 morskich miast (Kopenhaga, Sztokholm, Kalmar, Gdynia, Helsinki, Turku, Rostock, Kłajpeda, Ryga, Oslo, Elsinore/Helsingborg, Goeteborg, Karlskrona, Malmö, Mariehamn, Ronne, Visby, Tallin i Sankt Petersburg) ze wszystkich 10 państw basenu Morza Bałtyckiego: Danii, Szwecji, Łotwy, Finlandii, Norwegii, Polski, Rosji, Estonii, Niemiec i Litwy. Realizacja projektu rozpoczęła się we wrześniu 2004 roku, a zakończy się lipcu 2007 roku.

- Jego celem jest integracja sektora turystyki morskiej i wspólna promocja regionu, która przyciągnie na Bałtyk większą liczbę turystów podróżujących na statkach wycieczkowych - wyjaśnia Mał-

gorzata Dehmel, główny specjalista Wydziału Polityki Gospodarczej i Nieruchomości Urzędu Miasta Gdyni. - Projekt zakłada, że dzięki wspólnie podjętym działaniom promocyjnym i zwiększeniu standardów obsługi w portach, a także uatrakcyjnieniu i urozmaiceniu oferty turystycznej, liczba pasażerów odwiedzających basen Morza Bałtyckiego wzrośnie o 20 proc., a udział nadbałtyckich portów w ogólnoświatowym rynku turystycznym zwiększy się o cztery procent.

W 2005 roku liczba pasażerów, którzy odwiedzili nadbałtyckie porty, wyniosła ponad dwa miliony sto tysięcy. To o połowę więcej niż w roku 2000 i oznacza 15-procentowy roczny wzrost liczby przybywających nad Bałtyk turystów. Liczba pasażerów statków wycieczko-

wych na świecie wyniosła 10 milionów w 2000 roku i 13 milionów 700 tysięcy w 2005 roku (6-procentowy przyrost w skali roku).

- Trudno tu mówić jeszcze o efektach projektu. Przypisanie sobie tego wyniku byłoby nadużyciem, ponieważ rejsy tak dużych statków pasażerskich armatorzy planują z trzyletnim wyprzedzeniem - dodaje Małgorzata Dehmel. - Dlatego konkretnymi wynikami pochwalić będziemy się mogli praktycznie dopiero po zakończeniu projektu. Jednak już wiemy, że najprawdopodobniej po zamknięciu tej edycji „Baltic Cruise” rozpocznie się następna.

Polskę w projekcie reprezentują tylko miasto i Port Gdynia, które zyskują nie tylko turystów przybywających na stat-

## Konstelacja prawdziwie kosmiczna

Uroczystość wmurowania 29 sierpnia tablic związana była ostatnią w tym roku wizytą m/v *Constellation*. Olbrzym o długości 294 metrów, czyli mniej więcej trzech boisk piłkarskich, odwiedził Gdynię już po raz 12. Po raz pierwszy był tu w 2002 roku, tuż po oddaniu go do użytku. Jest najmłodszą, czwartą jednostką, wybudowaną dla armatora Celebrity Cruises (agentem jest Morska Agencja Gdynia sp. z o.o.) we francuskiej stoczni Chantiers del Atlantique. Należy do statków klasy Millennium. Pływa pod banderą Wysp Bahama, jednorazowo może zabrać na pokład prawie dwa i pół tysiąca pasażerów. Ten tłum ludzi obsługuje tysiącosobowa załoga. Pasażerowie mają w tym pływającym kurorcie do dyspozycji 11 pokła-

dów z czterema restauracjami (w tym grill-bar z 1,2-metrowymi oknami w podłodze), teatrem na prawie dwa tysiące miejsc, ogrodem pełnym kwiatów, cyrkową areną, kasynem, kawiarniami, koktajlbarami, nocnymi klubami. Między pokładami kursuje 10 oszklonych wind. Podczas rejsu można też korzystać z sieci basenów, saun, jacuzzi z centrum odnowy Aquaspa, pograć w golf, koszykówkę, siatkówkę, tenisa, wybrać się do kina. Ale nie trzeba, bo aż 80 procent ze wszystkich 975 kajut posiada widok na morze, a aż trzy czwarte - własne balkony.

Statek kursuje po Bałtyku od maja do września. Resztę roku spędza na wodach Północnego Atlantyku, Morza Karaibskiego i Morza Irlandzkiego.





kach pasażerskich. Dzięki projektowi gdynianie pojawiają się na największych imprezach związanych z turystyką morską, jak chociażby targi w Miami, których nikomu związanemu z tą branżą nie trzeba reklamować.

Nie ma jeszcze danych dotyczących liczby pasażerów wycieczkowców, którzy odwiedzili Gdynię w tym roku, jednak w roku ubiegłym było to aż 88 tysięcy osób. Czasem przypląwa, jak w przypadku olbrzymów takich jak *Constellation*, ponad dwa tysiące pasażerów jednocześnie.

**Dorota Rembiszewska**  
zdjęcia: Waldemar Okrój

## Jedna dla wszystkich

Aleja Statków Pasażerskich w Gdyni znajduje się na Molo Południowym (Nabrzeże Pomorskie), w sąsiedztwie pomnika Josepha Conrada na Skwerze Kościuszki. Tablice wykonane z zielonej odmiany granitu (werdebahia), wydobywanego tylko w kilku miejscach na świecie, otrzymują największe i najciekawsze wycieczkowce odwiedzające Gdynię. Wmurowanie płyt odbywa się zawsze w asyście przedstawicieli gdyńskiego samorządu, portu i kapitana statku, którego pobyt jest upamiętniany. No i oczywiście dziesiątek pasażerów wy-

cieczkowca i gdynian, którzy jeszcze nigdy nie przepuścili okazji, by tłumnie uczcić uroczystość wmurowania tablicy na Skwerze Kościuszki.

Dotychczas w Alei Statków Pasażerskich w Gdyni swoje tablice miały *Albatros*, *Birka Princess*, *Vistamar*, *Lili Marlen*, *Grand Princess*, *Discovery* i *Star Princess*. Z końcem wakacji pojawiły się jeszcze dwie - dla *Constellation* i *Baltic Cruise Project*. Gwiazda projektu jest pierwszą, która nie upamiętnia wizyty konkretnego statku, a właściwie... wszystkie.





*S/s Rotterdam* odpłynął z Gdańska, ale... może wrócić

# Przeminęło z wiatrem?



Holenderski transatlantyk mimo wielu zapowiedzi długo nie mógł opuścić gdańskiego portu. A to ptaki na nim gniazdowały, a to formalności nie dopełniono, a to znowu wiatr był za silny... W końcu, 25 sierpnia, popłynął do niemieckiego portu Wilhelmshaven.

Fot. Jakub Boguski

Operacja odcumowywania trwała kilka godzin. Wcześniej na pokładzie *Rotterdamu* pojawili się funkcjonariusze Straży Granicznej, którzy skontrolowali plomby na drzwiach pomieszczeń, w których znajdują się azbestowe odpady nielegalnie wwiezione do Polski (w sumie ok. 500 ton zapakowanych w worki, a umieszczonych w chłodni statku).

- Nie stwierdziliśmy nieprawidłowości na pokładzie. Technicy kryminalisty-

ki sprawdzili założone przed kilkoma miesiącami plomby na skażonych azbestem pomieszczeniach. Były nienaruszone - poinformował Tadeusz Gruchalla z biura prasowego Morskiego Oddziału Straży Granicznej.

W sierpniu holenderski armator *Rotterdamu* kilkakrotnie przedstawiał kolejne terminy odholowania statku. Początkowo zamierzał skierować go do Kaliningradu, ostatecznie wybrał jednak

port w Niemczech. Dotrzymanie kolejnych terminów przeprowadzenia operacji uniemożliwiła jednak pogoda. Zgodnie bowiem z dokumentami na podróż wystawionymi przez klasyfikatora i ubezpieczyciela, *Rotterdam* mógł być holowany tylko przy bardzo dobrych warunkach pogodowych: wiatr na Bałtyku nie mógł przekraczać czterech stopni w skali Beauforta, a fala wysokości jednego metra.

Fot. Jakub Bogucki



**S/s Rotterdam przy Pirsie Rudowym gdańskiego portu.**



**Holownik Tytan asystował Rotterdamowi od dziobu.**



Fot. Piotr B. Staronczak

**Operacja odcumowania trwała kilka godzin.**

## Dzień po dniu

- 27 lutego – s/s *Rotterdam* przy pływa do Gdańska i cumuje przy Nabrzeżu Rudowym
- do 10 lipca – *Rotterdam* miał opuścić Gdańsk, zgodnie z nakazem Urzędu Morskiego w Gdyni
- na początku lipca armator jednostki podpisał umowę na jej remont ze Stoczną Gdańską
- w połowie lipca na wycieczkowcu znaleziono ponad 70 gniazd chronionej jaskółki oknówki. Z nimi na pokładzie statek nie mógł wyjść w morze. Ptaki z młodymi opuściły gniazda na początku sierpnia.
- 1 sierpnia - decyzję Urzędu Morskiego podtrzymał minister gospodarki morskiej Rafał Wiechecki
- 7 sierpnia - zakończył się pierwszy przetarg na przymusowe odholowanie wycieczkowca z Gdańska do Holandii, ogłoszony przez wojewodę pomorskiego. Nie zgłosił się żaden chętny.
- 14 sierpnia - armator zadeklarował samodzielne odholowanie *Rotterdamu*. Nie udało się z powodu złej pogody i braku dokumentów niezbędnych do opuszczenia Gdańska.
- 16 sierpnia – *Rotterdam* miał odpłynąć do Kaliningradu. Nie udało się - znowu z powodu pogody i problemów administracyjno-technicznych w Kaliningradzie (prawdopodobnie wystąpił problem ze zgodą na wejście do tamtejszego portu). Armator w piśmie do Urzędu Morskiego w Gdyni prosił o wyrozumiałość i deklarował opuszczenie Gdańska do 20 sierpnia.
- 19 sierpnia - armator zadeklarował, że odholuje statek z Gdańska 24 sierpnia, ale już nie do Kaliningradu, a do niemieckiego Wilhelmshaven
- 24 sierpnia - zakończył się drugi przetarg na przymusowe odholowanie wycieczkowca z Gdańska do Holandii, ogłoszony przez wojewodę pomorskiego. Ponownie nie zgłosił się żaden chętny.
- 25 sierpnia – armator odholował *Rotterdam* do niemieckiego Wilhelmshaven



Fot. Piotr B. Stareńczak



**„Komitet pożegnalny”, czyli fotoreporterzy na patrolowcu Straży Granicznej. Jej jednostki towarzyszyły później Rotterdamowi na polskich wodach terytorialnych.**

Jako że jednostka nie ma silników, do Niemiec odholowana została przez holownik *Bazalt*, należący do Petrobalticu. Koszt operacji przewidywanej na tydzień to prawdopodobnie ponad 100 tys. dolarów. Niemal cały rejs monitorowany był przez Straż Graniczną.

- Do granicy polskich wód terytorialnych *Rotterdam* obserwować będą nasze jednostki. O wypłynięciu statku z Gdańska poinformowaliśmy też straż graniczne innych państw nadbałtyckich – mówił jeszcze przed wypłynięciem z Gdańska Tadeusz Gruchalla.

Fot. Piotr B. Stareńczak



**Taurus holował Rotterdama "za rufę".**

**Kapitan holownika Taurus, który wyholował Rotterdama z Gdańska. W tle holowniki portowe przy burcie statku podczas manewrowania.**



**S/s Rotterdam widziany ze sterówki holownika Taurus.**

Fot. Jakub Bogucki

Fot. Piotr B. Stareńczak



Fot. Jakub Bogucki



**Operacja przekazania Rotterdamu Bazaltowi, przez Taurusa i Tytana na redzie.**

Z odholowania statku cieszył się wojewoda pomorski Piotr Ołowski.

- Po wielu miesiącach starań *Rotterdam*, który nielegalnie wwiózł do Polski azbest, opuścił polskie obszary morskie – mówił. - Mimo wielu trudności udało się wyegzekwować decyzję Urzędu Morskiego w Gdyni. Należy podkreślić, że dużą rolę w procesie usunięcia jednostki odegrały media. To dzięki ich wsparciu udało nam się wygrać batalię o przestrzeganie polskiego prawa.



Fot. Piotr B. Stareńczak

**Na redzie portu gdańskiego Rotterdamu przejął należący do Petrobalticu holownik pełnomorski Bazalt, który „pociągnął” transatlantyk do Wilhelmshaven.**



**Rotterdam zacumowany już w niemieckim porcie Wilhelmshaven. Widok od strony „Marine-segelnkammeradschaft”.**

Fot. Willem van der Leek

Nakaz opuszczenia Polski przez *Rotterdam* Urząd Morski w Gdyni wydał już na przełomie czerwca i lipca, a podtrzymał go minister gospodarki morskiej Rafał Wiechecki. Powodem było m. in. ok. 500 ton azbestowych odpadów nielegalnie wwiezionych do Polski w chłodniach jednostki. Procedurę przymusowej egzekucji decyzji Urzędu Morskiego prowadził też wojewoda pomorski. Jednak do ogłoszonych przez niego dwóch przetargów na odholowanie statku z Gdańska do Holandii nie zgłosił się żaden chętny.

Armator *Rotterdamu* podkreśla, że po pobycie w Wilhelmshaven chce wrócić do Polski. W niemieckim porcie jednostka ma zostać „oczyszczona” z azbestu. Armator bowiem jeszcze w lipcu podpisał ze Stocznią Gdańsk S.A. umowę na przebudowanie statku na luksusowe centrum konferencyjne, które docelowo ma zostać zacumowane na stałe w Rotterdamie.

**Michał Lewandowski  
„Dziennik Bałtycki”**

*Rotterdamu* pożegnali z aparatami Piotr Stareńczak i Jakub Bogucki, którzy dziękują pilotom i załodze holownika *Taurus* za pomoc w realizacji zdjęć.



Katastrofa tankowca na Zatoce Gdańskiej

# Na pomoc morzu

Na Zatoce Gdańskiej drobnicowiec zderzył się ze zbiornikowcem przewożącym 30 000 ton lekkiej ropy naftowej.

Natychmiast rozlało się 6000 ton niebezpiecznego ładunku. Zanieczyszczenia, dryfujące w stronę polskich i rosyjskich brzegów, miały się powiększyć się o 2000 ton ropy wypływającej powoli z uszkodzonego statku.

Skąd jednak było o tym wiadomo przed faktem? Bo... miały to być działania zaplanowane - zainscenizowane według scenariusza międzynarodowych ćwiczeń Balex Delta 2006. Rozlaną ropę symulowała bezpieczna ekologicznie substancja. Podobne ćwiczenia przeprowadza się na Bałtyku corocznie już od 1989 roku.

Kraje nadbałtyckie mają obecnie do dyspozycji ponad 30 statków rozlokowa-



**W ćwiczeniach oprócz statków brały także udział samoloty Straży Granicznej i ratownictwa morskiego.**

**Bottsand - stacjonujący zwykle w Rostocku „statek szczyryk” o długości całkowitej 46,30m.**



Fot. Piotr B. Stareńczak



**W trakcie ćwiczeń biorące w nich udział statki ciągnęły pływające zapory przeciw-rozlewowe...**

nych wzdłuż brzegów Bałtyku. Mogą one dotrzeć do miejsca katastrofy w czasie od 6 do 48 godzin od ogłoszenia alarmu.

HELCOM (Komisja Helsińska) to organizacja koordynująca działania sygnatariuszy Konwencji Helsińskiej. Polska, jako państwo - strona Konwencji Helsińskiej, była w tym roku organizatorem międzynarodowych ćwiczeń operacyjnych Balex Delta 2006. HELCOM działa na rzecz ochrony środowiska naturalnego Morza Bałtyckiego i ograniczenia wszelkich źródeł zanieczyszczeń (a głównymi trucicielami Bałtyku są nie statki

i porty, lecz miasta i fabryki oraz rolnictwo z intensywnym stosowaniem nawozów sztucznych na lądzie). W organizacji współdziałają Dania, Estonia (w której odbędzie się przyszłoroczna edycja ćwiczeń Balex Delta), Finlandia, Niemcy, Litwa, Łotwa, Polska, Rosja i Szwecja, a także Wspólnota Europejska. HELCOM nadzoruje też wykonywanie postanowień „Konwencji o ochronie środowiska morskiego obszaru Morza Bałtyckiego”, znanej jako „Konwencja Helsińska”.

W imieniu ministra gospodarki morskiej bezpośrednim organizatorem cwi-

czeń z bazą w Gdyni była Morska Służba Poszukiwania i Ratownictwa (SAR). Głównym celem było sprawdzenie systemu przeciwdziałania zanieczyszczeniom na morzu, w szczególności systemów dowodzenia, łączności oraz współpracy pomiędzy jednostkami (włącznie z posiadanym sprzętem do zwalczania zanieczyszczeń) państw - stron Konwencji Helsińskiej. Dodatkowo, ćwiczenia takie służą poszerzeniu współpracy w ramach przyszłego, wspólnego planu przeciwdziałania zagrożeniom dla regionu Bałtyku Południowo-Wschodniego pomiędzy Polską, Litwą,

Fot. Piotr B. Stareńczak



**...a także za pomocą własnych urządzeń zbierały oleje i inne zanieczyszczenia z powierzchni morza.**



Łotwą i Federacją Rosyjską. Ćwiczenia Balex Delta 2006 odbyły się na wodach Zatoki Gdańskiej 6 września 2006 r., a ich głównym celem było przeciwdziałanie zanieczyszczeniom olejowym.

Już 5 września wpłynęła do portu Gdynia flotylla pochodzących ze wszystkich krajów bałtyckich statków różnej wielkości (od 13 do 106 m długości), o różnych funkcjach i wyposażeniu przydatnym przy likwidacji skutków rozlewów olejowych na morzu. Statki stacjonujące w Gdyni stanowiły prawie całą flotyllę 23 jednostek biorących udział w ćwiczeniach. Na miejsce, gdzie się odbywały, przyplłynęła *St. Barbara* Petrolbaltiku - jeden z największych statków ćwiczeń Balex Delta 2006. Wśród statków cumujących w Gdyni były nawet dwa zbiornikowce wycarterowane przez European Maritime Safety Agency

(EMSA), czyli nie reprezentujące żadnego kraju, a całą Unię Europejską i utrzymywane w gotowości do natychmiastowego udania się w rejon ewentualnej katastrofy. Wyposażone w specjalne, wystawiane za burtę, urządzenia do zbierania zanieczyszczeń olejowych z powierzchni morza, zbiornikowce *Otilia* i *Breeze* (który w ostatniej chwili zastąpił jednostkę bliźniaczą *Otilii* - *Ophelia*) debiutowały w tej roli na polskim morzu. W ćwiczeniach brały udział także trzy samoloty. Statkiem, z którego kierowano akcją, była polska jednostka SAR - *Kapitan Poinc*.

Niestety, nie przewidziano możliwości zwiedzania statków dla publiczności. Miejsce, w którym stacjonowały (obszar portu administrowanego przez P.P.P. i H. Dalmor) było niedostępne dla osób postronnych. Szkoda, bo było co oglądać. Jedną z naj-

ciekawszych jednostek był niemiecki *Botstansand*. Służy do zbierania plam ropy na morzu, przy czym zagarnia zanieczyszczenia z powierzchni morza dwiema połówkami kadłuba rozwartymi niczym ramiona cyrkuła lub otwierany scyzoryk.

Statki zacumowane przy nabrzeżach Kutrowym, Prezydenta i przy pirsie Dalmoru widoczne były z ogólnodostępnego nabrzeża Pomorskiego i z pirsu w pobliżu okrętu-muzeum *Błyskawica*. Dobrze zrobili ci miłośnicy statków, którzy „polowali” na nie fotograficznie w czasie wchodzenia do portu lub wyjścia w morze. Takie „parady” można było z nabrzeża Pomorskiego oglądać aż cztery razy - gdy flotylla HELCOM wpływała do Gdyni z Bałtyku i polskich portów, gdy wychodziła na Zatokę Gdańską na ćwiczenia, gdy z nich wracała i wreszcie wypływając z powrotem do swoich baz.

Fot. Jakub Bogucki



**Akcją kierowano z pokładu polskiego statku SAR Kapitan Poinc (po lewej w tle). Operacji asystowały statki ratownicze typu SAR-1500, a także jednostki polskiej Straży Granicznej.**

Fot. Jakub Bogucki



**Otilia, jeden z dwóch zbiornikowców wycarterowanych przez European Maritime Safety Agency (EMSA).**

Fot. Jakub Bogucki



- Ćwiczenia zakończyły się sukcesem - powiedział Thomas Fagö, prezes HELCOM Response Group. – Wszystkie jednostki i służby zaprezentowały znakomite przygotowanie i sprawność w pracy pod jednym dowództwem. Rezultat pokazuje nasze rosnące możliwości w zakresie wspólnego, efektywnego przeciwdziałania skutkom poważnych rozlewów olejowych na Bałtyku.

Podczas gdyńskich ćwiczeń do symulacji rozlewu plamy olejowej została użyta nowa w tej roli substancja mineralna - perlit. Metodę tę opracowały wspólnie Wydział Chemii Politechniki Gdańskiej z Morską Służbą Poszukiwania i Ratownictwa. Chodziło o materiał wyróżniający się na tle wody, unoszący się na powierzchni i nieszkodliwy dla środowiska. Dotychczas na świecie do tego celu stosowano różne cieczki o charakterze olejów, pływające po wodzie, pianę gaśniczą, prażona kukurydza, owoce cytrusowe i inne materiały.

Perlit jest skałą wulkaniczną występującą w wielu krajach świata. Po jej rozdrobnieniu i poddaniu krótkotrwałemu działaniu temperatury 900-1000°C uzyskuje się materiał o gęstości nasypowej



**Statek badawczy i bazowiec prac podwodnych St. Barbara Petrobaltiku (na dalszym planie) podczas wysypywania na powierzchnię morza substancji symulującej rozlew ropy.**

poniżej 1 g/cm<sup>3</sup> i częściowo zamkniętej strukturze porów, co sprawia, że pływa on po powierzchni wody. Biorąc pod uwagę właściwości, perlit niczym (poza gęstością) nie różni się od piasku mor-

skiego i po wydostaniu się na brzeg jest po prostu niewidoczny.

**(PioSta, rel)**

**Zbiornikowiec Breeze wyposażony w specjalne, wystawiane za burtę, urządzenia do zbierania zanieczyszczeń olejowych z powierzchni morza.**





# Posłowie za morzem...

Kiedy przed rokiem zostali wybrani do Sejmu RP, obiecywali zająć się sprawami gospodarki morskiej. Co do tej pory udało im się załatwić? Czym się głównie zajmowali? Pora na pierwszy bilans ich poselskiej działalności.



Uchwalenie podatku tonażowego, polska bandera, próba sił w sprawie umiejscowienia gazoportu, oddzielenie Stoczni Gdańskiej od Stoczni Gdynia. Przypominamy i oceniamy najważniejsze z „morskich” wydarzeń mijających 12 miesięcy kadencji obecnego Sejmu i tych, którzy grali w nich pierwsze skrzypce.

## Minister od morza

Pierwszy „sukces” spraw morskich to powstanie Ministerstwa Gospodarki Morskiej. Czy jego nowy szef Rafał Wiechecki także odniósł sukces? Niewątpliwym plusem dla ministra jest uchwalenie przez Sejm pod koniec sierpnia ustawy o podatku tonażowym. Obejmie statki handlowe eksploatowane w żegludze międzynarodowej, służące do przewozu ładunków i pasażerów morzem. Ma wejść w życie 1 stycznia 2007 r. To jeden z elemen-

tów polityki ministra Rafała Wiecheckiego powrotu armatorów pod polską banderę. Podatek będzie zryczałtowanym przychodem w wymiarze dobowym od 100 jednostek pojemności netto statku. Zgodnie z ustawą, będzie płacony przez armatora bez względu na to, czy eksploatacja statku przynosi zyski, czy straty.

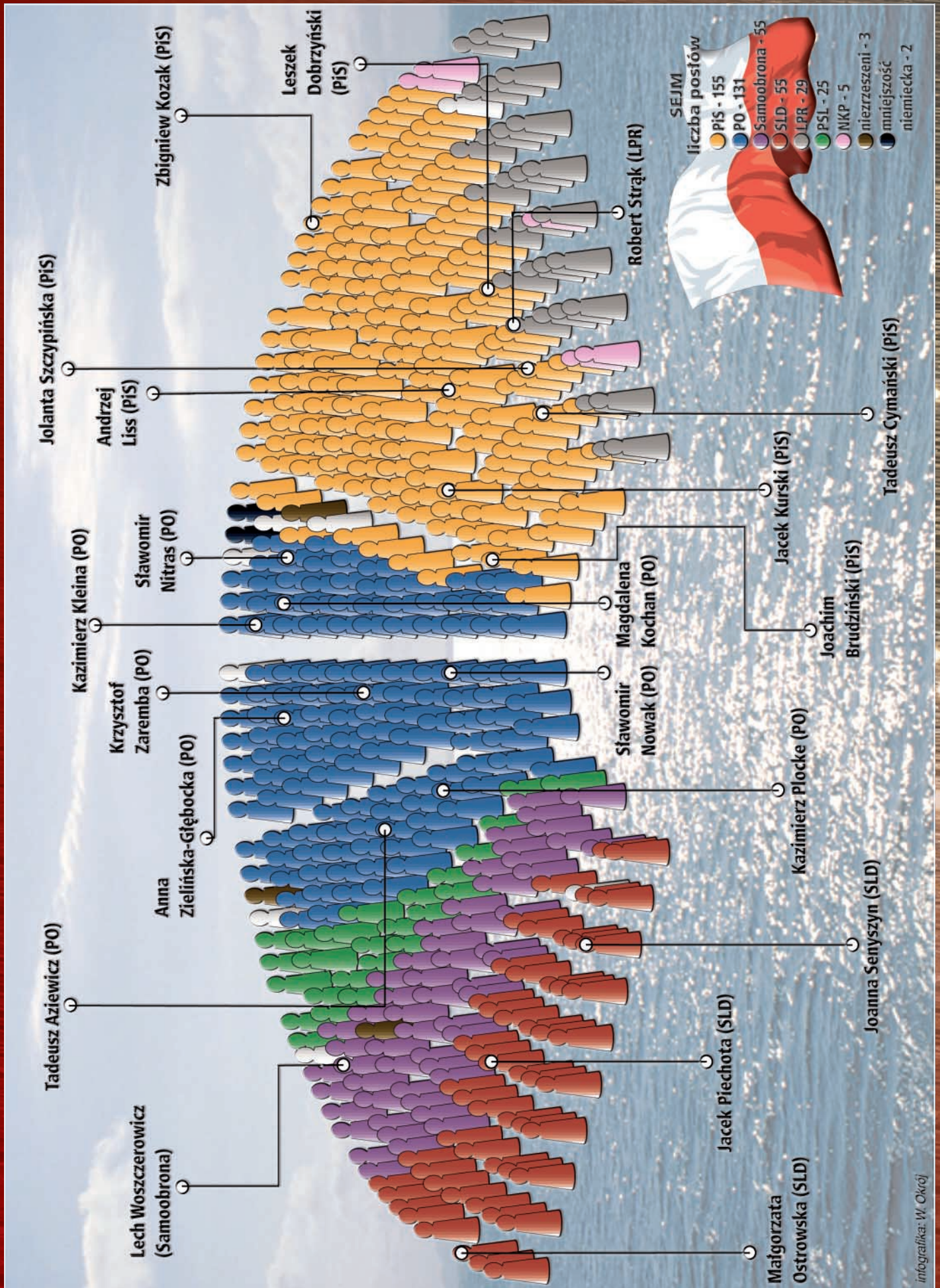
Niezwykła była jednomysłność posłów w tej sprawie: z 416 głosujących tylko jeden wstrzymał się od głosu, reszta była za. Wiechecki podkreślał podczas debaty, że podatek tonażowy jest dużo tańszy niż podatek dochodowy, ponieważ będzie obliczany od tonażu statku, niezależnie od przewożonego towaru. Obecnie z powodu braku podatku tonażowego większość armatorów pływa pod obcymi flagami.

Dobrym krokiem jest też z pewnością powołanie specjalnego zespołu do spraw białoczerwonej bandery, który ma,

mówiąc ogólnie, przygotować pakiet ustaw, które ściągną narodową flotę do kraju.

Ale Rafał Wiechecki, poseł Ligi Polskich Rodzin ze Szczecina, ma też krytyków zwracających uwagę, że od początku swojego urzędowania sprawia wrażenie człowieka, który nie do końca „siedzi” w temacie. Jego wypowiedzi w stylu „nie trzeba znać się na gatunkach ryb, by być dobrym ministrem od spraw morskich” raczej nie przysporzyły mu zwolenników. Być może winą jest zadziwiający jak na tak wysokie stanowisko wiek ministra (28 lat). Wiechecki nie ma również mocnej pozycji w rządzie. Co przy sprawie gazoportu dobitnie dał mu odczuć premier Jarosław Kaczyński, ignorując wielokrotnie wyrażaną przez ministra opinię, że port gazowy powinien powstać w Świnoujściu, i opowiadając się za Trójmiastem.





infografika: W. Okrój



## Klub Parlamentarny Platformy Obywatelskiej

Fot. Archiwum

Sławomir Nitras  
Szczecin

Fot. Wojtek Jakubowski/KFP

Kazimierz Plocke  
Gdynia

Fot. Krzysztof Myszkowski/KFP

Tadeusz Aziewicz  
Gdynia

Fot. Krzysztof Myszkowski/KFP

Anna Zielińska -  
Głębocka, Gdańsk

Fot. Krzysztof Myszkowski/KFP

Sławomir Nowak  
Gdańsk

Fot. Archiwum

Krzysztof Zaremba  
Szczecin

Fot. Archiwum

Magdalena Kochan  
Szczecin

Fot. Maciej Kosycarz/KFP

Kazimierz Kleina  
Gdynia

Porażką ministra Wiecheckiego było odebranie mu przez wicepremiera i ministra rolnictwa Andrzeja Leppera sfery rybołówstwa. Minister przez kilka miesięcy swego urzędowania skupił się przede wszystkim na tym, w czym jako działacz i poseł LPR z Zachodniopomorskiego czuje się najlepiej, czyli na obronie „polskich interesów”, przez co na przykład rozumie... uniemożliwienie Niemcom rozbudowy portu w Schwedt. Jego wypowiedź na ten temat wywołała burzę u naszych zachodnich sąsiadów, po której minister, wzorem kolegów z koalicji, stwierdził, że jego wypowiedź przekręciły media. Interesy polskie miałyby być też chronione w przypadku wspomnianego już gazoportu. Według Wiecheckiego, jego powstanie w Świnoujściu chroniłoby nasze ziemie przed wpływami niemieckimi i „zachowałoby integralność państwa polskiego”.

Nie przysłużyła się też ministrowi historia z zatrudnieniem na odpowiedzialnym stanowisku zastępcy dyrektora Urzędu Morskiego w Szczecinie, odpowiadającego za pogłębianie toru wodnego i ochronę nabrzeży, swojego partyjnego kolegi, nie posiadającego żadnego doświadczenia w branży.

## Posłowie od gazoportu...

Na początku kadencji obecnego parlamentu posłowie i senatorowie, którym na sercu leżą sprawy morza obiecywali, że zajmą się m.in. dofinansowaniem szkolnictwa morskiego, likwidacją podwójnego opodatkowania marynarzy, rozdzieleniem stoczni w Gdyni i Gdańsku oraz znalezieniem dla nich inwestorów, ustawą o portach i przystaniach morskich, budową terminalu gazowego w gdańskim lub świnoujskim porcie, zwiększeniem limitów połowowych i skróceniem okresów ochronnych.

Na razie jednak posłowie wszystkich opcji najbardziej zaangażowali się w dyskusję nad umiejscowieniem przyszłego gazoportu. W tej sprawie wśród posłów nastąpiło swoiste pospolite ruszenie. Przy okazji zaś doszło do niezwykłych, ponadpartyjnych koalicji oraz potyczek słownych.

Generalnie kłócili się, często za pośrednictwem prasy, posłowie z Pomorskiego z posłami z Zachodniopomorskiego. I nie miała tu znaczenia przynależność partyjna, liczyły się interesy danego regionu. Na co też zwrócił uwagę m.in. poseł PO Sławomir Nowak, nerwowo re-



agując na wypowiedź ministra Wiecheckiego o potrzebie ulokowania portu gazowego w Świnoujściu:

- To skandaliczne zachowanie. Minister powinien działać w interesie państwa, a nie regionalnych układów – stwierdził.

Posłowie koalicji próbowali łagodzić emocje. Andrzej Liss, który w pomorskim PiS zajmuje się gazoportem, stwierdził na przykład, że wypowiedź ministra „to takie hasłowe stwierdzenie pewnie tylko było”. W obu województwach posłowie PO, PiS, SLD i Samoobrony pokazali, że umieją się dogadać, gdy inwestycja leży w interesie reprezentowanych przez nich regionów.

Na marginesie, to chyba jedna z nielicznych spraw, która w ciągu roku działalności Sejmu obecnej kadencji potrafiła zjednoczyć posłów tak różnych opcji. Ale przecież chodziło o wartą co najmniej 300 mln dolarów inwestycję. Pod jednym tylko z wielu pism przesłanych w tej sprawie do kancelarii premiera (w tym wypadku – jeszcze Kazimierza Marcinkiewicza) podpisali się m.in. marszałek Senatu Maciej Płażyński, wicemarszałek Bogdan Borusewicz, Tadeusz Cymański z PiS, Lech Woszczerowicz z Samoobrony, Tadeusz Aziewicz i Anna Zielińska-Głębocka z PO oraz Małgorzata Ostrowska z SLD.

- W tym samym czasie, gdy my spotykamy się w Gdańsku, nasi parlamentarni koledzy z Zachodniopomorskiego naradzają się, jak przekonać rząd, by terminal zbudowano w Świnoujściu – mówił podczas jednego z pomorskich „narań wojennych” poseł Liss.

Także sekretarz generalny SLD Grzegorz Napieralski w połowie maja wystosował apel do parlamentarzystów zachodniopomorskich i ministra gospodarki morskiej Rafała Wiecheckiego, aby zjednoczyli siły w batalii o lokalizację gazoportu w Świnoujściu.

- Na apel odpowiedział minister Wiechecki oraz posłowie Piechota i Wziątek (obaj z SLD). Z PiS i PO nikt się nie odezwał. Nawet młodzi parlamentarzyści nie podjęli tematu – narzekał poseł Napieralski.

Z kolei po wypowiedzi premiera Kaczyńskiego, który na początku sierpnia w Gdańsku poinformował, że terminal gazowy powstanie właśnie w Trójmieście, parlamentarzystów wszystkich opcji skrzyknął zachodniopomorski poseł PO Krzysztof Zaremba. Przybyła większość zaproszonych posłów, którzy przyjęli projekt listu do premiera Kaczyńskiego.

## Klub Parlamentarny Prawa i Sprawiedliwości



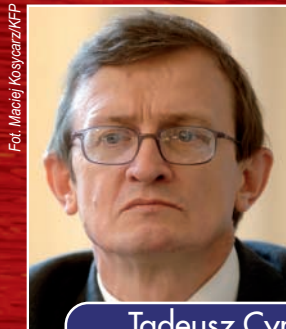
Fot. Michał Nieczaiski/KFP

Joachim Brudziński  
Szczecin



Fot. Wojtek Jakubowski/KFP

Zbigniew Kozak  
Gdynia



Fot. Maciej Kosyca/KFP

Tadeusz Cymański  
Gdańsk



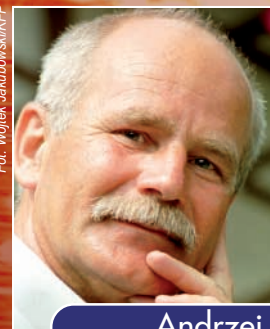
Fot. Krzysztof Mystkowski/KFP

Jolanta Szczypińska  
Gdynia



Fot. Piotr Wittman/KFP

Jacek Kurski  
Gdańsk



Fot. Wojtek Jakubowski/KFP

Andrzej Liss  
Gdańsk



Fot. Archiwum

Leszek Dobrzyński  
Szczecin



Zaniepokojony wypowiedzią premiera był także były minister gospodarki, Jacek Piechota, poseł SLD, który odebrał ją jako „niebezpieczną deklarację świadczącą o powrocie do czasów, gdy o gospodarce decydowali politycy”. Zastanawiał się też głośno, czy traktować to jak „polityczne chlapanie”, co się zdarza politykom, czy są to jawne wytyczne dla PGNiG.

Zachodniopomorscy parlamentarzyści Platformy skarżą się, że IV RP traktuje Szczecin i Świnoujście po macoszemu - tak jak były traktowane w czasach PRL.

- Lokalizacja gazoportu to także decyzja polityczna. Ale biorąc pod uwagę ostatnie relacje polsko - niemieckie, tym bardziej należałoby postawić na Pomorze Zachodnie, zaniebane przez rządzących od wielu lat - nawoływał Włodzimierz Łyczywek, senator PO.

Walkę o gazoport rozpoczął także europoseł Ligi Polskich Rodzin, Sylwester Chruszcz. On z kolei chce uruchomić szeroką inicjatywę społeczną na rzecz budowy gazoportu w Świnoujściu.

- Bo na razie sami sobie jesteśmy winni, że nasz głos jest mało słyszalny w Warszawie. Minister Wiechecki próbował już walczyć o gazoport w Świnoujściu, ale został zganiony. W stosunku do Gdańska jesteśmy spóźnieni. Musimy te zaległości nadrobić - mówił poseł, który posta-

nowił się zwrócić do różnych zachodniopomorskich środowisk - naukowych, politycznych, samorządowych, oraz społeczeństwa. Uruchomił nawet specjalną stronę internetową, na której będzie można m.in. poprzeć inicjatywę gazoportu w Świnoujściu.

Wydaje się jednak, że cała para może pójść w gwizdek i wszystkie te swary, dyskusje i apele zbledną wobec jednego zdania premiera Kaczyńskiego, który, najwyraźniej wyznaczył już miejsce, gdzie powinien powstać port gazowy.

### ... i od stoczni...

Drugą sprawą, którą posłowie „od morza” zajmowali się w ciągu minionego roku, było rozdzielanie Stoczni Gdynia i Gdańskiej. W czasie kampanii wyborczej PiS obiecywał, że zaraz po wygraniu wyborów przeprowadzi rozwód. Dlatego stoczniovcy gremialnie poparli partię Jarosława Kaczyńskiego. Po wygranej nastąpiły jednak długie miesiące, podczas których rząd wysyłał stoczniovcom sprzeczne sygnały. Denerwowali się stoczniovcy, nie wytrzymywali także posłowie. Poseł zachodniopomorskiej PO Krzysztof Zaremba z powodu niejasnego stanowiska w tej sprawie rządu premiera Marcinkiewicza, grzmiał: - Chcemy w końcu się dowiedzieć, jakie jest stanowi-

sko rządu wobec projektu konsolidacji branży stoczniowej!

Zbigniew Kozak, pomorski poseł PiS, twierdził natomiast, że „stara się naciskać na premiera, ale rzeczywiście nie wszystko szło do tej pory, jak powinno”.

- Mam natomiast nadzieję, że formalny rozwód Stoczni Gdynia i Stoczni Gdańskiej oznacza, że jesteśmy na dobrej drodze - mówił.

Małgorzatę Ostrowską, posłankę SLD z Wybrzeża, ciekawiło z kolei, czy to prawda, że Rami Ungar (izraelski armator) złożył ofertę na Stocznnię Gdańską.

- Czy taka oferta została przedstawiona i jaka jest jej ocena? - pytała Pawła Poncyłjusa, wiceministra gospodarki.

Pomorscy parlamentarzyści kilkakrotnie spotykali się też ze stoczniovcami obu zakładów. Podczas jednego z takich spotkań, w którym uczestniczyli m.in. wicemarszałek Senatu Maciej Płażyński i poseł PO Tadeusz Aziewicz, zgodnie obiecywali, że pomogą w separacji stoczni.

- Smuci to, że rząd nie ma pomysłu na przyszłość całego przemysłu stoczniowego - mówił marszałek Płażyński.

Poseł Aziewicz deklarował, że jego partia (podobnie zresztą jak PiS) jest za rozdzieleniem obu zakładów:

- Chcemy, aby stocznie miały konkretnych właścicieli, którzy byliby odpowiedzialni za szukanie dla nich nisz ryn-

## Klub Poselski Sojuszu Lewicy Demokratycznej

Fot. Krzysztof Myskowski/KFP



Joanna Senszyn  
Gdynia

Fot. Wojtek Jakubowski/KFP



Małgorzata Ostrowska  
Gdańsk

Fot. Michał Niedzielski/KFP



Jacek Piechota  
Szczecin



kowych. Nie ma sensu utrzymywać tak dużej formuły (jak Korporacja Polskie Stocznie - dop red.). Obawiamy się, że może ona oznaczać rządy urzędników. Dla gospodarki to zawsze najgorsze rozwiązanie.

I przy okazji tej sprawy, podobnie jak w przypadku gazoportu, doszło do ponadpartyjnych koalicji: z prośbą o interwencję przy rozdzielaniu obu stoczni zwrócili się do premiera Kaczyńskiego parlamentarzyści PiS, PO, SLD i Samoobrony. Jak mówił inicjator wystąpienia Zbigniew Kozak z PiS, parlamentarzyści byli zaniepokojeni brakiem konkretnych decyzji, które pomogłyby Stoczni Gdynia wyjść z kryzysu. Do rozdzielenia, jak wiemy, w końcu doszło. Czy bardziej pomógł tutaj nacisk posłów, czy decydująca była raczej determinacja samych stoczniowców – trudno ocenić.

### ... i spraw personalnych

Jacek Kurski, pomorski poseł PiS zajął się z kolei sprawami personalnymi:

- Tylko zawieruchą polityczną podczas pierwszych 100 dni rządu Marcinkiewicza mogą wytłumaczyć bierność Ministerstwa Skarbu w stosunku do obecnych władz portu – mówił o prezesie gdańskiego portu Andrzeju Kasprzaku, który wszedł do zarządu portu w 2002 r., gdy wybory wygrała lewica.

Poseł Kurski był także autorem wprowadzenia kandydatów rządzącej partii do władz Energi (firmy, która była zainteresowana inwestowaniem w Stocznia Gdańska). Jak podała „Gazeta Wyborcza”, pomorski PiS rekomendował trzy osoby do władz koncernu. Poseł Jacek Kurski zawiązał listę do ministerstwa. „Po drodze” rekomendowanego przez posła Tadeusza Cymańskiego profesora fachowca, Waldemara Kamrata, członka Komitetu Problemów Energetyki PAN, zastąpił Lucjan Nowakowski, przyjaciel Kurskiego (panowie znają się jeszcze z pracy w pomorskim samorządzie). Tenże poseł najpoważniejszego kandydata PiS na prezydenta Gdańska widzi w... obecnym prezesie Stoczni Gdańsk SA - Andrzeju Jaworskim.

Z kolei Krzysztof Zaremba z PO zajął się personalnie Jackiem Piechotą. Domagał się, by polski wymiar sprawiedliwości przyjrzał się sprawie upadku stoczniowego holdingu w Szczecinie i rolę w tym wydarzeniu Piechoty - byłego ministra gospodarki.

Jak widać, parlamentarzyści od spraw morskich pracy mieli co niemiara. Nie ma

### Klub Parlamentarny Ligi Polskich Rodzin

Fot. Maciej Kosyca/MP



Robert Strąg  
Gdynia

### Klub Parlamentarny Samoobrony Rzeczypospolitej Polskiej

Fot. Wojtek Jakubowski/MP



Lech Woszczerowicz  
Gdynia

też co ukrywać - o morzu było wśród parlamentarzystów obecnej kadencji głośniejsze niż w latach poprzednich. Do łaski marszałkowskiej nie wpłynął jednak do tej pory żaden projekt ustawy „okołomorskiej” (nie licząc wspomnianej wcześniej ustawy o podatku tonażowym). Wygląda na to, że parlamentarzyści wolą zwoływać spotkania, pisać pisma i lobbować za własnym regionem (co samo w sobie nie jest skądinąd niczym złym), niż zajmować się żmudną pracą przy konstruowaniu ustaw.

I na koniec ciekawostka. Którzy posłowie zajmują się gospodarką morską?

Odpowiedź padła z ust prezesa Zarządu Morskich Portów Szczecin – Świnoujście, Dariusza Rutkowskiego: tylko ci z SLD. Tak stwierdził podczas uroczystości podpisania umowy na budowę centrum logistycznego w porcie. Gdy dziennikarze pytali go, dlaczego zaprosił jedynie parlamentarzystów z SLD, zdenerwowany wyjaśnił, że zaprosił tych parlamentarzystów, którzy zajmują się gospodarką morską. Proste, prawda? Niedługo po tej wypowiedzi Rutkowski przestał być prezesem...

**Czesław Romanowski**



*Zgasił starą latarnię morską i widział pierwsze błyski nowej*

# Latarnik z przypadku

Pochodzi z południa Polski, ale swoje miejsce znalazł nad morzem. Pasją do zawodu, który wykonuje od 35 lat, zaraził syna. Aleksander Krężałek, latarnik z Rozewia, opowiedział „Naszemu MORZU” o sobie i swojej pracy.

**W dniu naszej wizyty do Rozewia docierały dane z 13 satelit. Odbierany sygnał jest poprawiony w stosunku do anteny, później poprzez nadajnik emituje go druga antena. Na ścianie, nad nowoczesnymi urządzeniami GPS, znajduje się odgromnik - część starej radiolatarni lampowej.**

Jestem elektromonterem radia i telewizji, taki zawód zdobyłem w latach 60. Gdy muszę gdzieś podać zawód wykonywany, wpisuję „latarnik”.





O początku

Zdecydował przypadek. Nie jestem Kaszubą, pochodzę z południa Polski. Wojsko rzuciło mnie nad morze. Zostałem, trzeba było podjąć pracę. Wróciłem co prawda po wojsku do domu, ale na krótko. Bo tu, nad morzem, czekała na-

cował, wracał do pływania. Przyszedł do mnie i zapytał, czy nie chcę pracować na latarni. Dlaczego nie? „To pisz podanie, bo ja muszę natychmiast znaleźć kogoś na swoje miejsce”. Więc napisałem to podanie prawie na kolanie, on je zawiózł. I taki to właśnie był przypadek, że z dnia na dzień zosta-

obowodu byli dobrymi znajomymi. A ja czasami coś jednemu naprawiłem, czasami drugiemu i tak się powoli wciągnąłem. Oczywiście, było też przeszkolenie. Bo każdy z nowych pracowników musi mieć ukończony kurs sepowski - Stowarzyszenia Elektryków Polskich - i obsługi radiotelefonów; przejść szkolenie stano-



**Z tego urządzenia, pochodzącego z 1867 roku, powietrze było zawirowywane i automatycznie sterowanie koderem. Nautofonami dźwięk wychodził w kierunku morza. Czytelność charakterystyki wynosiła 15 kilometrów. Dziś buczki mgłowe jako sygnał nawigacyjny nie są używane. Ten z Rozewia zawsze wita nowy rok. 29 lipca 2006 roku buczek zatrąbił podczas odsłonięcia repliki przedwojennej tablicy Stefana Żeromskiego. Być może do syrenowni oglądający będą mogli zaglądać przez okna wystawowe.**

rzeczona. Teraz, gdy przyjeżdża do mnie rodzina z południa na wczasy śmieję się, że wyjechałem 40 lat temu i cały czas jestem na wczasach.

Podjąłem pracę w Urzędzie Morskim, w Obwodzie Ochrony Wybrzeża w Rozewiu. Po roku zrobiło się miejsce na latarni. Człowiek, który tam pra-

łem latarnikiem. I tak to trwa dopiero 35 lat. Dziwi się pani, że mówię „dopiero”? Dla mnie to jak jeden dzień.

Wiedziałem, na czym będzie polegała moja praca. Gdy pracowałem w Rozewiu, po sąsiedzku, zapoznałem się z pracą latarnika. Ówczesny kierownik latarni, Władysław Wzorek i kierownik

wiskowe. Jak już przyszedłem tutaj do góry, wśród starych pracowników byłem jak taki młody ptaszek...

Budynki latarni to cała historia. Poznanie tajemnic tego bardzo starego sprzętu trochę trwało, ale moje zainteresowanie było tak mocne i głębokie, że poznałem je wszystkie od podstaw.



## O historii

Historię Rozewia też znam. Muszę znać, bo opowiadam ją wycieczkom. Chce pani usłyszeć? Proszę bardzo.

Początek Rozewia, jak mówi legenda, był następujący: szkuner, który wypłynął z Gdańska podczas sztormu rozbił się na, jak go nazywali żeglarze, Kamiennym Przylądku. Mimo przesądów, że na statek nie zabiera się kobiet, właści-

ciel zabrał córkę. Ona się uratowała i, jak mówi legenda, pierwsza rozpałała tu ognisko. Po to, żeby - jeżeli któryś z członków załogi dryfuje na szczątkach szkunera - nie zdryfował na pełne morze. I tak codziennie, od zachodu słońca do wschodu, w Rozewiu, pali się latarnia.

Ale zanim taka piękna latarnia została zbudowana, minęło wiele lat. Część murowana była budowana ponad 70 lat. Kamienie zwożono z okolicznych pól. To

była wieża kamienna, obronna. W owych czasach grasowały różne bandy, piraci. Wygaszali ognisko. Żegluga odbywała się wzdłuż wybrzeża, ognisko dalekiego zasięgu nie miało. Budowę wieży zakończono w 1821 roku, ognisko podniesiono na jej szczyt. Była to wieża otwarta, na jej szczycie palił się ogień.

Drugą latarnią na naszym wybrzeżu była wówczas latarnia w Czołpinie. Tam również palił się ogień, czyli światło stałe. Po zachodzie sprawiało to żeglarzom pewną trudność. Widząc ogień nie wiedzieli, w którym miejscu się znajdują (dziś samochodem z Rozewia do Czołpina jest 110 kilometrów). Postanowiono więc odróżnić Przylądek Kamienny od Czołpina, budując w Rozewiu drugą latarnię. Był rok 1875, gdy postawiono nową latarnię, 200 metrów na zachód. Na obydwu zastosowano wówczas lampy naftowe. Po dwóch stałych źródłach światła żeglarze rozpoznawali Kamienny Przylądek. Te dwie latarnie paliły się do roku 1910. Wtedy wybudowano elektrownię, maszynownię - z dwiema maszynami parowymi, prądnicami, baterią akumulatorową. Podwyższono latarnię o część metalową stożkową, zainstalowano optykę, stół rotacyjny. Nadano latarni charakterystykę. Pan Wzorek zawsze mówił, że była najstarsza, najwyższa i najsilniejsza. Jako pierwsza zablęskła światłem elektrycznym.

Z czasem drzewa przerosły latarnię - legenda mówi, że to zakłęci w buki Szwedzi z czasów najazdu. Za wszelką cenę chcą przesłonić światło latarni, żeby statki błądziły po morzu. No ale natura nad morzem jest surowa, nawet takie potężne drzewa się jej poddają.

## O starej-nowej latarni

Gdy przyszedłem na latarnię w 1971 roku, jeszcze nie była podwyższona. 27 metrów wysokości, stara optyka... Żarówka świeciła nad drzewami. A drzewa z roku na rok były wyższe. 26 października 1978 roku latarnia została podwyższona, w ciągu jednego dnia. Miałem to szczęście, że byłem ostatnim z latarników, który zgasił starą latarnię. Miałem dyżur na noc, latarnia już była bez dachu nad głową, optyka była na odkrytej przestrzeni. Gdyby deszcz padał, miałem ją zgasić. No, ale tradycje morskie, sentymenty sprawiły, że latarnia nie mogła nikogo zawieść. Jak w ogóle latarnia może zgasić?! Świeciła do ostatniej minuty swojego przeznaczenia. A wieczorem zapaliła się nowa.



Ten obrazek Aleksander Krężałek kupił w sklepie z tanią książką. - Widok jest na pewno sprzed 1933 roku - mówi. - Nie ma tablicy z imieniem Stefana Żeromskiego, które nadała latarni Liga Morska. Proszę zobaczyć, jak niskie są drzewa, jak mało stopni prowadzi do latarni, jak nie ukształtowany jest teren.





*Optyka starej latarni pozostała w Rozewiu.  
Gdyby ją gdziekolwiek zabrano, jej los byłby nieznany.*

Cylinder nowej latarni zrobiono w Stoczni „Wisła” w Gdańsku, został przywieziony w komplecie ze schodami, balustradami, instalacją. Później zamontowano stół rotacyjny produkcji szwedzkiej. Do całej nowej konstrukcji ośmiometrowego cylindra domontowano dach. Wszystko to wyjechało do góry, osadzono na starej części. Fachowcy z „Wisły” tak zaprojektowali i dotrasowali, że wszystkie otwory pasowały do siebie idealnie. Największy problem był z szybami i dźwigiem. W ostatniej fazie podnoszenia, w zasadzie, gdy kopuła już była postawiona, wzmagął się wiatr. A w październiku dzień krótki... Na szczęście się uda-



*Dla wracających z dalekich rejsów marynarzy  
widok latarni morskiej w Rozewiu to znak, że są w domu...*



**Tak z zamkniętego dla turystów najwyższego tarasu rozewskiej latarni wygląda Półwysep Helski. Robi wrażenie, prawda?**



ło, bo gdyby był wiatr do 25 metrów na sekundę, dźwig stałby ze trzy dni... Czasza kołysałaby się we wszystkie strony. Ale udało się! I to już jest raczej ten kształt latarni, który pozostanie. Choćby dlatego, że wiatr łamie drzewa jak zapalki, rocznie po kilka.

Po tym podniesieniu światło latarni widać 35 metrów nad lądem, jej wysokość łącznie z dachem to 42 metry od poziomu ziemi. Zasięg – 33 mile morskie. Podawane jest 26, bo tyle wymaga konwencja.

Przy podnoszeniu latarni zmieniono także jej optykę. Stary mechanizm to jeden promień światła przechodzący przez układ pryzmatów, z żarówką o mocy trzech tysięcy watów. Miała zasięg 31 mil morskich. Teraz mamy tu układ szafek prostokątnych, w których znajduje się 40 halogenów, świeci dwustronnie. Jeden halogen ma zasięg 19 mil. Świeci do 500 godzin, kosztuje 45 funtów.

Stara latarnia wykonywała 20 obrotów na minutę, co dawało trzy sekundy: 2,9 sekundy przerwy, 0,1 - błysk latarni. La-

tarnia świeciła i na ląd. Pamiętam, jak pan Wzorek mówił, że lotnictwo również korzysta z latarni; w nawigacji jest przecież podana pozycja tego światła.

Nowa optyka ma dwa promienie świetlne. Obraca się o połowę wolniej. W księgach locji jest zapisana charakterystyka trzysekundowa. Nie można jej zmieniać, więc dopasowano urządzenie do tych wymogów.

Wspomniałem wcześniej, że byłem ostatnim latarnikiem, który zgasił starą latarnię. Wtedy, o zachodzie słońca, trze-



ba było wejść na latarnię i autentycznie ją zapalić. Był włącznik do prądu, pociągało się za specjalną rączkę i załączało jak lampkę. A o wschodzie trzeba było przyjść i latarnię zgasić. To był cały urok – tyle, ile jeszcze lat pracował stary mechanizm, gdy miałem dyżury widziałem wschód i zachód słońca. A teraz latarnia automatycznie się zapala i automatycznie gaśnie. Fotokomórka...

Poprzednia optyka została w latarni jako zabytek. Gdyby ją gdziekolwiek z tego miejsca ruszono, jej los byłby nieznanym.

### O pracy

Moja praca dziś nie różni się niczym od tego, co robiłem 30 lat temu. Zmiana trwa 12 godzin. Przychodzę do pracy na

siódmą, podpisuję się w dzienniku i rozpoczynam swoje wszystkie podstawowe obowiązki. Zdający mówi, jak minęła noc; czy jest jakaś usterka, czy wszystko było bezawaryjnie. Sprawdzam urządzenia, agregat. W dzień jest mnóstwo pracy, bo latarnia jest obiektem nie tylko nawigacyjnym, ale i udostępnionym dla zwiedzających.

Na każdym z pięter jest ekspozycja. Są makiety pokazujące, w jaki sposób znakowano szlaki wodne, jak budowano wieżę w Rozewiu. Jest historia Urzędu Morskiego, właściciela latarni, modele latarni morskich polskiego wybrzeża. Na jednej ze ścian wisi tablica poświęcona latarnikowi Leonowi Wzorkowi, który w 1939 roku zginął w Piaśnicy. Jest też tablica poświęcona Stefanowi Żeromskiemu, ufundowana przez... Polskę Ludową.

**Latarnię morską w Rozewiu można zwiedzać. W sezonie z tej możliwości korzysta około tysiąca osób dziennie.**



Oraz ślady wycieczek szkolnych, z okresu, kiedy szkoły miały tarcze - umieszczone za szybami kolorowe emblematy.

Przed zapaleniem latarni trzeba wejść na górę i sprawdzić, czy wszystko jest w porządku. Przede wszystkim trzeba poscierać te wszystkie ślady palców, które turyści zostawiają na żarówkach. Nie ma siły, żeby ktoś czegoś nie dotknął. Co tu dużo mówić. W sezonie odwiedza latarnię prawie tysiąc osób dziennie. Niech każdy zostawi choć jeden odcisk...

mia się agregat. W pierwszej kolejności prąd dostaje latarnia, później załącza się kolejne urządzenia. Wystarczy dbać, żeby system działał sprawnie.

A co robi latarnik w nocy? Czuwa. Może wykonywać drobne sprawy porządkowe. Jest w dyżurce, tam ma urządzenia monitorujące pracę latarni. Wie, czy jest zasilanie, ile rzędów świateł i czy są prawidłowe obroty. Latarnik nie musi siedzieć u góry ani patrzeć na latarnię i liczyć, ile razy się obraca.

O tym, że ktoś zostaje latarnikiem, w dużym stopniu decyduje miejsce zamieszkania. Jeśli chodzi o mojego syna Artura, zdecydował tragiczny przypadek. W wypadku samochodowym zginął kolega, który pracował tu z nami, był naszym brygadzystą. Robotę po nim przejął właśnie Artur.

Jak tak patrzę po przedziałach czasowych, to od 1945 roku pracowali tu do lat 70. Kolejne pokolenie to ja - znowu taki rzut długowieczności. Dzisiaj prze-

**Artur, syn Aleksandra Krężalka, wyrósł na placu przed latarnią. Służył w Marynarce Wojennej. Pływał, więc widział latarnie z morza. Czy mógł wybrać zawód inny niż latarnika?**



Gdy świeciła stara optyka, trzeba było wyczyścić układ pryzmatyczny i szyby.

Trzeba utrzymać i teren, i wszystkie urządzenia w pełnej sprawności w razie poważniejszej awarii. Na razie nie wydarzyło się nic takiego, żeby latarnia nie świeciła. No, chyba, że był zanik prądu, ale przecież jest światło awaryjne. Bo gdy zanika napięcie, system przełącza się automatycznie na jeden rząd światła awaryjnego z baterii akumulatorowej, urucha-

## ○ latarnikach

Na 15 latarniach, które świecą na polskim wybrzeżu, pracuje garstka ludzi. Na każdej po trzy osoby. Prawie wszyscy się znamy. Kiedyś wszystkie latarnie należały do Urzędu Morskiego w Gdyni. Są takie wycieczki – latarnicy jeżdżą po latarniach. W zeszłym roku byli u mnie koledzy z zachodu: z Gąsek, Jarosławca, Ustki.

**Światło, którym rozblyska 40 halogenów rozewskiej latarni, ma zasięg 33 mil morskich.**



cięż rzadko kiedy ludzie tyle siedzą w jednym miejscu. Pracują trochę tu, trochę gdzie indziej.

Artur pracuje od roku 1993, pewnie tu zostanie. Był w Marynarce Wojennej w Ustce i Kołobrzegu, trochę pływał. Widział latarnie z morza, wyrósł na placu przed latarnią. Chodził ze mną na latarnię, widział, co robię. Jak był już trochę starszy, zaczął się interesować urzędzeniami. I tak go wciągnęło. Praca latarnika nie była dla niego niczym nowym, miał ją w zasadzie na co dzień, bo przecież mieszkamy na miejscu, przy latarni.

Oprócz nas na latarni pracuje jeszcze nasz sąsiad, Zdzisław Ciechanowski. Jest ode mnie rok młodszy, przyszedł do pracy kilka lat po mnie. Jak mówią Kaszubi, on też jest bosy Antek – pochodzi z Bydgoszczy. Ożenił się w Tupadłach, jego teść Adrian pracował na latarni. Czyli znowu zdecydowały rodzinne koligacje. Na innych latarniach też są rodzinne klany, na przykład w Stilo.

To ciekawy zawód. Jest nas taka garstka na całym wybrzeżu... Mała elita wśród zawodów.



- Tyle lat, ile lat pracował stary mechanizm, gdy miałem dyżury widziałem wschód i zachód słońca - wspomina Aleksander Krężałek, latarnik z Rozewia.

## ○ przyszłości

Czy dziś jeszcze latarnie są potrzebne? Wie pani, statek, który pływa po morzu, musi mieć punkt odniesienia. Może w przypadku Rozewia nie jest nim światło ani wieża latarni, tylko stacja GPS?

Z opowieści wiem, że ci, którzy płynęli z dalekich rejsów mówili, że jak już byli nad Rozewiem to tak, jakby byli w domu. Że od tej chwili byli gotowi zejść na ląd.

**Wysłuchała: Aleksandra Dylejko  
Fotografował: Waldemar Okrój**





# Krótki żywot *Chrobrego*



Zbombardowany, płonący Chrobry w Vistafiordzie wg ryciny Adama Werki.

Spśród dziewięciu naszych pasażerskich transatlantyków m/s *Chrobry* biało-czerwoną banderę nosił najkrócej. Swoją krótką, ale pełną chwały, bohaterski żywot zakończył 15 maja 1940 r. w fiordzie Vest, trafiony bombami zrzuconymi przez dwa niemieckie samoloty bojowe.

Był to ogromny cios nie tylko dla armatora statku - Gdynia Ameryka Linie Żeglugowe (GAL) - ale przede wszystkim dla całej naszej marynarki handlowej, której kilkadziesiąt statków obsadzonych polskimi załogami brało udział, po stronie aliantów, w rozpoczętej osiem i pół miesiąca wcześniej

II wojnie światowej. 29 listopada 1939 r. podobny tragiczny los spotkał najslawniejszy wtedy polski statek pasażerski, dumę wszystkich Polaków transatlantyk *Piłsudski*, który – jak szczegółowo już to opisaliśmy w 4 numerze „*Naszego MORZA*” - w do końca niewyjaśnionych okolicznościach zatonął

u brzegów Anglii, gdy zmierzał na miejsce formowania się konwoju, w którym po raz pierwszy miał wziąć udział.

## Zgadywał myśli

„*Chrobry* był statkiem bez wad. Sztormowanie na nim było „ucieczką”, bo nie



pozwolił nigdy żadnej fali wejść na dziób. Przy manewrowaniu wydawało się, że zgaduje myśli, taki był zwrotny. Trafiony bombami zapalającymi stworzył wrażenie, że rozumie sytuację: pozwolił kapitanowi Zygmuntovi Deyczakowskiemu i starszemu mechanikowi Zygmuntovi Kuske tak manewrować, by płomień nie spalił nas wszystkich przez gwałtowną zmianę kursu, co spowodowało, że ogień nie doszedł zbyt szybko do gardzieli ładowni, które załadowane były bombami” – tak o statku pisał Karol Olgierd Borchardt, który był na nim I oficerem. Również podczas jego agonii.

Transatlantyk zbudowała stocznia Naskov Skibsvaerft w Naskov (Dania) na zlecenie GAL, z przeznaczeniem do obsługi linii południowoamerykańskiej. Podobnie jak wszystkie nasze nowobudowane liniowce pasażerskie, miał zgodnie z ustaleniami Konferencji Atlantyckiej dwie zasadnicze klasy pasażerskie: drugą i trzecią (na międzypokładzie). Traktując ten podział jako punkt wyjścia, na obu statkach tej linii (również na *Sobieskim*) obowiązywał następujący podział miejsc pasażerskich: klasa pierwsza (bardziej luksusowa), klasa druga (kabiny klasy turystycznej) i klasa trzecia – pomieszczenia dla emigrantów na międzypokładach, które, w razie potrzeby, mogły być zamienione na ładownie.

Pomieszczenia ogólne, takie jak sale jadalne, salony dancinowe, czytelnice, biblioteki, bary itp. były podobne w parametrach i strukturze do tych na m/s *Sobieski*. W holu głównym statku widniała płaskorzeźba przedstawiająca pierwszego koronowanego władcę Polski, Bolesława Chrobrego.

### Do Ameryki Południowej

Banderę na statku podniesiono 27 lipca 1939 r. Zaszczytu tego dostąpił dozorujący jego budowę starszy mechanik Zygmunt Kuske, który był zarówno przy narodzinach statku, jak i jego śmierci. Sam rozstał się z życiem niedługo później w szpitalu w Edynburgu, dotknięty tropikalną chorobą, nabytą w czasie służby jako starszy mechanik na *Batorym*.

W inauguracyjny rejs do portów Ameryki Południowej *Chrobry* wypłynął z Gdyni 29 lipca 1939 r. pod dowództwem kpt.ż.w. Edwarda Pacewicza. Wśród 1042 pasażerów, podobnie jak na bliźniaczym *Sobieskim*, który

w tę samą trasę wyruszył 17 czerwca, było wielu polityków, naukowców i oficerów z zaanektowanej przez Niemcy Czechosłowacji, a także wielu polskich oficjeli, w tym pisarz Witold Gombrowicz. Wydarzenie to upamiętnia tablica na nabrzeżu Francuskim, umieszczona w 60. rocznicę wyjazdu autora „Trans-Atlantyku” z kraju, a także plac przed Dworcem Morskim w Gdyni, noszący imię Witolda Gombrowicza.

Do Montevideo – pierwszego portu w Ameryce Południowej - *Chrobry* zawinął 18 sierpnia. 10 sierpnia, podczas przekraczania równika, na pokładzie statku odbył się chrzest morski. Atmosfery zbliżającej się wojny nie odczuwało się również podczas przyjęcia wydanego przez kapitana na statku podczas postoju w Buenos Aires dla przedstawicieli Polonii argentyńskiej, na które przybyło ok. 150 osób.



Ozdobą holu Chrobrego była płaskorzeźba przedstawiająca tego pierwszego koronowanego króla Polski.





Wodowanie m/s Chrobry.

### Gombrowicz na pokładzie

Tę beztroską atmosferę doskonale zilustrował zresztą w „Trans-Atlantyku” sam Witold Gombrowicz pisząc:

„Dwudziestego pierwszego sierpnia 1939 roku ja na statku Chrobry do Buenos Aires przybijałem. Żegluga z Gdyni do Buenos Aires nadzwyczaj rozkoszna... i nawet niechętnie mnie się na ląd wysiadało, bo przez dni dwadzieścia człowiek między niebem i wodą, nicze-

go nie pamiętny, w powietrzu skąpany, w fali roztopiony i wiatrem przewiany. Ze mną Czesław Straszewicz, towarzysz mój, kajutę dzielił, bo obaj jako literatki żał się Boże mało co opierzone na tę pierwszą nowego okrętu podróż zaproszeni zostaliśmy; oprócz niego Rembieszkiński senator, Mazurkiewicz minister i wiele innych osób, z którymi się poznałem. Dwie też panienki ładne, zgrabne, pochopne, z którymi ja w wolnych chwilach bajdurzyłem i barszko-

walem, główki zawracałem i tak, powtarzam, między Niebem i Wodą, a wciąż przed siebie, spokojnie...

Ale zaraz na statek wracać musieliśmy, gdzie kapitan Prezesów i Przedstawiciele tutejszej Polonii podejmował. Zeszła się tych Prezesów i Przedstawicieli duża kupa, a ja zaraz sobie wrogów narobilem, bo w tylu nowych, nieznanymi obliczami, jak w lesie, zgubiony, w godnościach i tytułach się gubiłem, ludzi, sprawy i rzeczy mieszałem, to wódkę piłem, to znowuż nie piłem i jak omackiem po polu chodziłem. Także i JW. Minister Kosiubidzki Feliks, poseł nasz w tym kraju, obecnością swoją Przyjęcie zaszczycał i, szklaneczkę w dłoni trzymając, stał ze dwie godziny, to tego to tamtego najuprzejmiej staniem swoim zaszczycając. W mów, rozmów odmęcie, w lamp niezwyłym lśnieniu, ja jak przez teleskop na wszystko patrzyłem i wszędzie Obcość widząc, Nowość i Zagadkę, jakąś nikłością i szarością zdjęty, domu mego, Przyjaciół i Towarzyszków używałem”.

### Transportowiec wojskowy

Wybuch wojny zastał Chrobrego w Pernambuco (Recife), dokąd przywiózł, głównie z Santos i Rio de Janeiro księży i zakonników – uczestników Kongresu Eucharystycznego. W nocy 2 września kpt. Pacewicz wezwał załogę do salonu II klasy, by poinformować ją o inwazji wojsk hitlerowskich na Polskę i o tym, że statek przeszedł pod rozkazy władz brytyjskich.

Z 2 na 3 września Chrobry wyszedł z portu Pernambuco na redę, gdzie zakotwiczył na 39 dni. W tym czasie załoga przemalowała jego burty na kolor szary. 10 października statek opuścił redę i udał się samotnie przez Atlantyk via Dakar i Freetown do Anglii, płynąc, dla większego bezpieczeństwa, przez ocean zygzakami.

W Dakarze Chrobry spotykał się z m/s Sobieskim. Po 21 dniach żeglugi statek zameldował się na redzie Southampton, a następnie w stoczni w Newcastle został przebudowany i przystosowany do celów wojennych. 11 listopada oficjalnie przeszedł w time-charter brytyjskiego Ministry of Shipping. Kilka dni później na Chrobrym, podobnie jak na innych polskich statkach, doszło do strajku marynarzy protestujących przeciwko zamiarowi wypłacenia załodze jedynie 50 proc. płacy; resztę miały otrzymywać rodziny w kraju. Propozycję tę przyjęto z dużą nieufnością i to było powodem strajku.



# M/s Chrobry





## Służba w konwojach

23 listopada kapitana Pacewicza, który dostał polecenie objęcia dowództwa *Batorego*, zastąpił kpt. Zygmunt Deyczkowski. Na początku grudnia *Chrobry* po raz pierwszy wziął udział w konwoju do Kanady, skąd przywiózł do Glasgow żołnierzy Pierwszej Kanadyjskiej Dywizji. Podobny rejs odbył jeszcze na przełomie stycznia i lutego 1940 r., po nim skierowano go do stoczni w Glasgow na remont i zainstalowanie następnych urządzeń i sprzętu o charakterze wojskowym. Po jego opuszczeniu *Chrobry* został zakotwiczony w Gourock, gdzie 6 kwietnia przejął sprzęt oraz żołnierzy, by przewieźć ich do Norwegii i uniemożliwić Niemcom znane już Anglikom plany zajęcia tego kraju. Plany te zaczęły się materializować jednak szybciej niż Anglicy się spodziewali, bo już 7 kwietnia Niemcy rozpoczęli operacje wojskowe związane z podporządkowaniem sobie Norwegii. Ostatecznie *Chrobry* opuścił Gourock 11 kwietnia. Popłynął na czele konwoju jako statek komodorowski. W konwoju tym płynęły również cztery inne transportowce wojsk (czytaj: były statki pasażerskie), w tym również *Batory*.

Do Harstad, który był portem docelowym konwoju, *Chrobry* dotarł 15 kwietnia. Tam konwój, w trakcie przeładowywania żołnierzy i sprzętu z transportowców na mniejsze jednostki pływające, został zaatakowany przez niemieckie samoloty. *Chrobry* z tej opresji wyszedł szczęśliwie, nawet niedrażnięty. Uszkodzeniu uległ jednak inny transportowiec – *Empress of Australia* – z którego żołnierze przeszli właśnie na polski statek, który przewiózł ich do Namsos. Po tym chrzcie bojowym *Chrobry* jeszcze dwukrotnie przewoził wojsko i sprzęt wojskowy do Norwegii z Gourock i Greenock (Szkocja), a także z Lofotów w rejsie do Narwiku.

## Pod bombami

3 maja w Leith na *Chrobrego* zaokrętowano ponad 1400 żołnierzy, z którymi osiem dni później przybył z konwojem do Harstad, gdzie, mimo bombardowania, szczęśliwie wyładowano przywieziony sprzęt i wojsko. Tam też przez trzy następne dni ładowano na statek żołnierzy oraz sprzęt wojskowy i amunicję z zadaniem przewiezienia ich do niezbyt odległego Bodö. Do takich manewrów woj-

ska alianckiej zmusiła trudna sytuacja spowodowana nieoczekiwanie szybkimi manewrami wojsk niemieckich. Ich konsekwencją było załadowanie na stojącego w Harstad *Chrobrego* resztek oddziałów 24 brygady gwardii oraz I batalionu Irish Guards oraz trzech czołgów i 50 ton min przeciwpancernych. Podczas załadunku miały miejsce dwukrotne naloty niemieckich bombowców, które nie wyrządziły szkody polskiemu transatlantykowi.

Jak pisze Janusz Oziemkowski w książce „Narwik 1940”: „Wieczorem 14 maja polski transportowiec podniósł kotwicę i przybrzeżnymi szlakami żeglugowymi, w towarzystwie niszczyciela Wolverine i eskortowca Stork płynął już do Bodö. O godz. 11.40, gdy *Chrobry* miał do celu ok. 25 Mm, nadleciały na niewielkiej wysokości 2 bombowce, które początkowo wzięto za maszyny brytyjskie. Samoloty te przeprowadziły błyskawiczny i skuteczny atak na *Chrobrego*. Dwie bomby były, niestety, celne i eksplodowały wewnątrz kadłuba. Ponadto, kilka mniejszych bomb zapalających wybuchło na pokładzie statku. Celne były też serie z karabinów maszynowych. Wśród żołnierzy wybuchła panika. Wielu z nich, nie wiedząc co czyni, skakało do lodo-



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.





Ołtarz na m/s Chrobry.

watej wody, w której ginęli zanim nadeszła pomoc. Zimną krew do końca zachowywali natomiast polscy marynarze, z kapitanem Deyczakowskim na czele, dlatego straty wśród nich były stosunkowo małe. Dzięki ich „zimnej krwi” udało się też uratować wielu żołnierzy. 694 ocalałych z szalup i bezpośrednio z płonącego Chrobrego zabrał niszczyciel Wolverine. Dalszych kilkuset podjął z szalup eskortowiec Stork. Ilu żołnierzy zginęło, nie wiadomo. Nigdy bowiem władze brytyjskie nie podały tej liczby. Wiadomo jednak, że większość uratowano. Marynarzy Chrobrego 16 maja zabrał do Wielkiej Brytanii transportowiec Ulster Monarch.<sup>1</sup>

Mimo „zimnej krwi” polskich marynarzy w wyniku eksplozji spowodowanych bombami zrzuconymi przez nieprzyjacielskie samoloty zginęło 12 członków załogi Chrobrego, a kilkudziesięciu innych zostało rannych. Straty te były jednak znacznie mniejsze niż wśród brytyjskich żołnierzy. Według szacunków Czesława

Adamowicza – członka załogi Chrobrego i autora książki „Morze sprzyja odważnym” - nalot spowodował śmierć ok. 300 brytyjskich żołnierzy.

### Płonął jak pochodnia

Przez długie godziny po nalocie Chrobry płonął jak pochodnia, ale nie tonął. Jego agonię skróciła rankiem 15 maja torpeda zrzuciona z brytyjskiego samolotu, z lotniskowca *Ark Royal*. Za godną polskiego marynarza postawę podczas tego tragicznego wydarzenia 16 członków załogi, w tym kpt. Zygmunt Deyczakowski i I oficer Karol Olgiert Borchardt, odznaczono Krzyżami Walecznych. Były to pierwsze odznaczenia wojenne nadane polskim marynarzom podczas II wojny światowej.

Przez następnych 60 lat o zalegającym na dnie Vistafiorda wraku Chrobrego panowała cisza. Dopiero w lutym 2000 roku przerwała ją norweska ekspedycja hydrograficzna, która na głębokości ok.

150 m odnalazła spoczywający tam wrak. Został on spenetrowany przez zdalnie sterowane pojazdy podwodne wyposażone w kamery termowizyjne. Z analizy zrobionych zdjęć wynika, że statek bardzo mocno opleciony jest porwanymi sieciami rybackimi. Ze względu na ogromne koszty i trudności techniczne związane z jego wydobyciem, pozostaje on tam jako podwodny cmentarz wojenny podlegający ochronie.

**Jerzy Drzemczewski**

**Zdjęcia ze zbiorów autora.**

<sup>1</sup> Więcej na ten temat pisze K. O. Borchardt – wówczas I oficer Chrobrego - w książce „Krażownik spod Somosierzy”, Wydawnictwo Morskie 1963 r. oraz inny uczestnik tego rejsu, późniejszy kpt. ż.w. Czesław Adamowicz w książce „Morze sprzyja odważnym”.



# Zdarzyło się

## w polskiej gospodarce morskiej...

**10 lat temu**

wrzesień 1996 r.

**2** - W hali „Olivia” odbyły się VII Międzynarodowe Targi Morskie Baltexpo'96, w których wzięła udział rekordowa liczba 480 firm z 20 krajów. Otwarcie targów swoją obecność zaszczycali premierzy Polski i Finlandii.



**26** - Zakończono kolejną restrukturyzację Morskiego Portu Handlowego Gdynia S.A. i utworzono nową strukturę pod nazwą Port Gdynia Holding S.A.

W polskich stoczniach zwodowano 2 jednostki: 1 kontenerowiec (w Stoczni Gdańskiej *Canelo Arrow* typu B-684) i 1 masowiec (w Stoczni Szczecińskiej *Semirat* typu B-170, ukończony jako *CGM Sevilla*).

**20 lat temu**

wrzesień 1986 r.

**1** - podniesiono banderę na zbudowanym przez stocznnię im. Komuny Paryskiej *statku Arrow Gdynia* o nośności 98,5 tys. ton (później zmieniono nazwę na *Omegaventure*)



**17** - W Pałacu Kultury, który był wtedy największym salonem wystawienniczym stolicy Czechosłowacji otwarto wystawę promocyjną pt. „Z Czechosłowacji w świat przez porty polskie, polskimi i czechosłowackimi statkami”.

W polskich stoczniach zwodowano 6 jednostek, w tym 1 statek ro-ro (*Tychy*, 27.09), 4 kutry rybackie i 1 barkę portową.

**30 lat temu**

wrzesień 1976 r.

**4** - Do Gdyni powrócił z trwającego 4,5 miesiący, najdłuższego po II wojnie światowej rejsu żaglowiec szkolny PSM w Gdyni *Dar Pomorza*.



**26** - Podniesienie bandery na okręcie szkolnym Marynarki Wojennej ORP *Gryf*.

**30** - przekazano armatorowi semikontenerowiec *Caribia Express* - pierwszy typu B-463.



We wrześniu 1976 r. w polskich stocznicach zwodowano 6 jednostek: 3 drobnicowce (w tym *Cairnash* - pierwszy z typu B-473 - 25.09 oraz *Csokonai* - pierwszy

z typu B-474 - 30.09), 2 trawlerzy-przetwórnice i 1 prom drogowy *Karsibór I* - pierwszy z typu B-491 - 23.09).

**40 lat temu**

wrzesień 1966 r.

**9** - odsłonięcie Pomnika Obrońców Wybrzeża na półwyspie Westerplatte 1939-1945 (projektu doc. Adama Haupta i Franciszka Duszenki) symbolizującego męstwo żołnierza i marynarza polskiego w II wojnie światowej. Od chwili odsłonięcia pomnika wszystkie statki i okręty wchodzące i wychodzące z portu gdańskiego zobowiązane zostały do oddania honorów pomnikowi poprzez opuszczenie bandery.



**23** - Stocznia Szczecińska im. A. Warskiego zwodowała dla PLO motorowiec *Mieszko I* (typu B-445) - pierwszy z serii obejmującej 9 statków o nośności 8-10 tys. ton każdy.



W polskich stocznicach zwodowano 10 jednostek: 6 frachtowców, 3 rybackie i 1 okręt desantowy - pierwszy z serii okrętów projektu 771.

**50 lat temu**

wrzesień 1956 r.

**9** - służbę w PLO zakończył *Bolesław Prus* - nieudany zakup PLO z 1954 r.; pod koniec roku sprzedano go pod banderę panamską.



**22** - Pierwsze boczne wodowanie w Stoczni Gdańskiej trawlera rybackiego typu B-14 *Zielonodolsk* dla armatora radzieckiego.



W polskich stocznich zwodowano 12 statków: 3 frachtowce, 7 rybackich, 2 szalandy.

**60 lat temu**

wrzesień 1946 r.

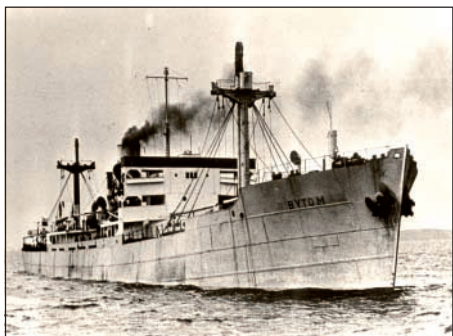
**1** - Przeniesienie zarządu i centrali przedsiębiorstwa Gdynia-Ameryka Linie Żeglowne S.A. (GAL) z Londynu do Gdyni.

**1** - Władze polskie przejęły od władz ZSRR w Szczecinie stocznie Oderwerft oraz zakłady Kriegsmarine Marinewerft.



**3** - Powołanie w Gdańsku spółki z o. o. pod nazwą „Baltona”

**5** - po raz pierwszy przybył do Polski drobnicowiec *Borysław* wojennego typu *Empire*, zakupiony przez GAL podczas wojny. W 1950 r. jego nazwę zmieniono na *Bytom*.



**6** - duńscy ratownicy podnieśli w porcie gdyńskim wrak statku *Warthe*, który od-

holowano do Stoczni Gdańskiej. Po odbudowie wszedł do polskiej służby jako *Warta*.



**7** - Utworzenie Kapitanatu Portu w Szczecinie.

**7** - w Szczecinie konferencja przedstawicieli rządu RP i Ministerstwa Sił Zbrojnych ZSRR w wyniku której przekazano Polsce akweny i obiekty portowe w Świnoujściu (łącznie z zespołem niemieckich pilotów prowadzących statki do i ze Szczecina), znajdujące się dotąd we władaniu Południowobałtyckiej Floty ZSRR.

**10** - W Gdyni w budynku Państwowego Centrum Wychowania Morskiego (przy ul. Zjednoczenia 3) utworzono Szkołę Rybaków Dalekomorskich.



**19** - pod Karwią zatonął w sztormie holownik *Atlas*, zginęło 11 członków załogi, a jedynie 2 zdołało się uratować.

**22** - w Stoczni Rybackiej w Dziwnowie zwodowano kadłub jachtu szkolnego budowanego jeszcze przez Niemców, któ-

ry po ukończeniu w Stoczni Północnej w Gdańsku wszedł do polskiej służby jako *Zew Morza*.

**70 lat temu**

wrzesień 1936 r.

**23** - Kierownictwo Marynarki Wojennej wydało rozkaz dzienny nr 57 wprowadzający jako obowiązującą nazwę „okręt podwodny” zamiast dotychczas używanego terminu „łódź podwodna”.

We wrześniu 1936 r. przekazano Urzędowi Morskiemu w Gdyni kuter pilotowy *Pilot V* zbudowany w Stoczni Gdyńskiej.



**80 lat temu**

wrzesień 1926 r.

**10** - wizytę w Gdyni rozpoczął zespół francuskich okrętów wojennych: niszczyciele *Jaguar*, *Chacal*, *Tigre*, 2 okręty podwodne i transportowiec.

**16** - Rada Miejska w Gdyni podjęła uchwałę upoważniającą magistrat do wybudowania w Gdyni stoczni jako przedsiębiorstwa państwowego.

**30** - Do nowo zbudowanego nabrzeża w Gdyni przybił pierwszy statek, który nosił nazwę *Pologne*.



**Rubrykę redagują:  
Jerzy Drzemczewski  
i Marek Twardowski**



Tajniki dzieł marynistów (9)

## Morze na tekturze

Fot. M. Bracki



„Morze”, 1920, płyta, olej, ze zbiorów Centralnego Muzeum Morskiego w Gdańsku.

Choć pejzaże morskie Bronisławy Rychter – Janowskiej powstawały przed I wojną światową, dziś o wiele lepiej niż foldery współczesnych biur podróży zareklamowałyby uroki pobytu nad lazurowymi wodami południowej Europy.

Są artyści, którzy mimo wielkiego talentu nigdy nie osiągają dorównującej mu sławy. Należy do nich **Bronisława Rychter – Janowska**. Malowane przez nią niewielkie i z pozoru mało efektowne pejzaże morskie przy bliższym spojrzeniu odsłaniają jednak całą gamę niezwykle wyrafinowanych zabiegów artystycznych, służących oddaniu przelotnego doznania słońca, powietrza i przestrzeni, czyli tego wszystkiego, czego doświadczył chyba każdy, kto choć raz odwiedził południe Europy.

Bronisława Rychter – Janowska urodziła się w Krakowie w średniozamożnej ro-

dzinie o tradycjach patriotycznych, jako córka **Władysława i Malwiny z Borzękich**. Dokładną datę jej urodzenia trudno ustalić. Źródła podają najczęściej rok 1868 lub 1872. Ojciec był leśnikiem w prywatnym majątku koło Zwardonia, matka nauczycielką. Ze względu na skromne dochody nie mogli oni zapewnić obojgu swoim dzieciom wykształcenia, jakiego by sobie życzyli. Dlatego pomyśleli najpierw o wykształceniu syna Stanisława, którego zapisali do Szkoły Sztuk Pięknych w Krakowie. Nie zapomnieli jednak o córce. Względną finansową niezależność miał zapewnić jej zawód nauczycielki.

## Pomoc rodziny

Po uzyskaniu dyplomu w Krakowie Bronisława Janowska rozpoczęła pracę w wiejskiej szkole. Jednak od zawsze ciągało ją malarstwo. Ujawnione jeszcze w dzieciństwie upodobanie do rysowania rozwijała w każdej wolnej chwili. Podczas nauki w Krakowie uczęszczała również na kurs rysunku i perspektywy malarzkiej przy Muzeum Adriana Baranowskiego, pobierała też lekcje u swojego brata podczas jego wakacyjnych pobytów w domu rodzinnym. Szczęście uśmiechnęło się do niej, gdy uzyskał on



Fot. M. Brucki



„Port w Syrakuzach”, 1913 r., tektura, olej, ze zbiorów Centralnego Muzeum Morskiego w Gdańsku.

dobrze płatne zamówienie na namalowanie „Panoramy Tatr”. Część uzyskanych w ten sposób funduszy przeznaczył na kształcenie siostry. Jego pomoc oraz skromne stypendium z Muzeum Polskiego w Rapersville w Szwajcarii pozwoliło jej rzucić posadę nauczycielki i rozpocząć studia w pracowni **prof. Ażbego** w Monachium. W 1900 r. we Lwowie poślubiła kolegę ze studiów monachijskich, malarza **Tadeusza Rychtera**. Naukę kontynuowała we Florencji i w Rzymie. Po

ośmiu latach małżonkowie rozstali się. Bronisława Rychter - Janowska nie wyszła ponownie za mąż.

Oprócz malarstwa parała się też rękodziełem, co pomagało jej uzupełnić skromne dochody. Własnoręcznie przez nią wykonane makaty, kilimy, haftowane bluzy i serdaki sprzedawała jej szwagierka, **Gabriela Zapolska**. Bronisława Rychter - Janowska projektowała kostiumy dla lalek krakowskiego teatryku satyrycznego „Zielony Balonik”, także ad-

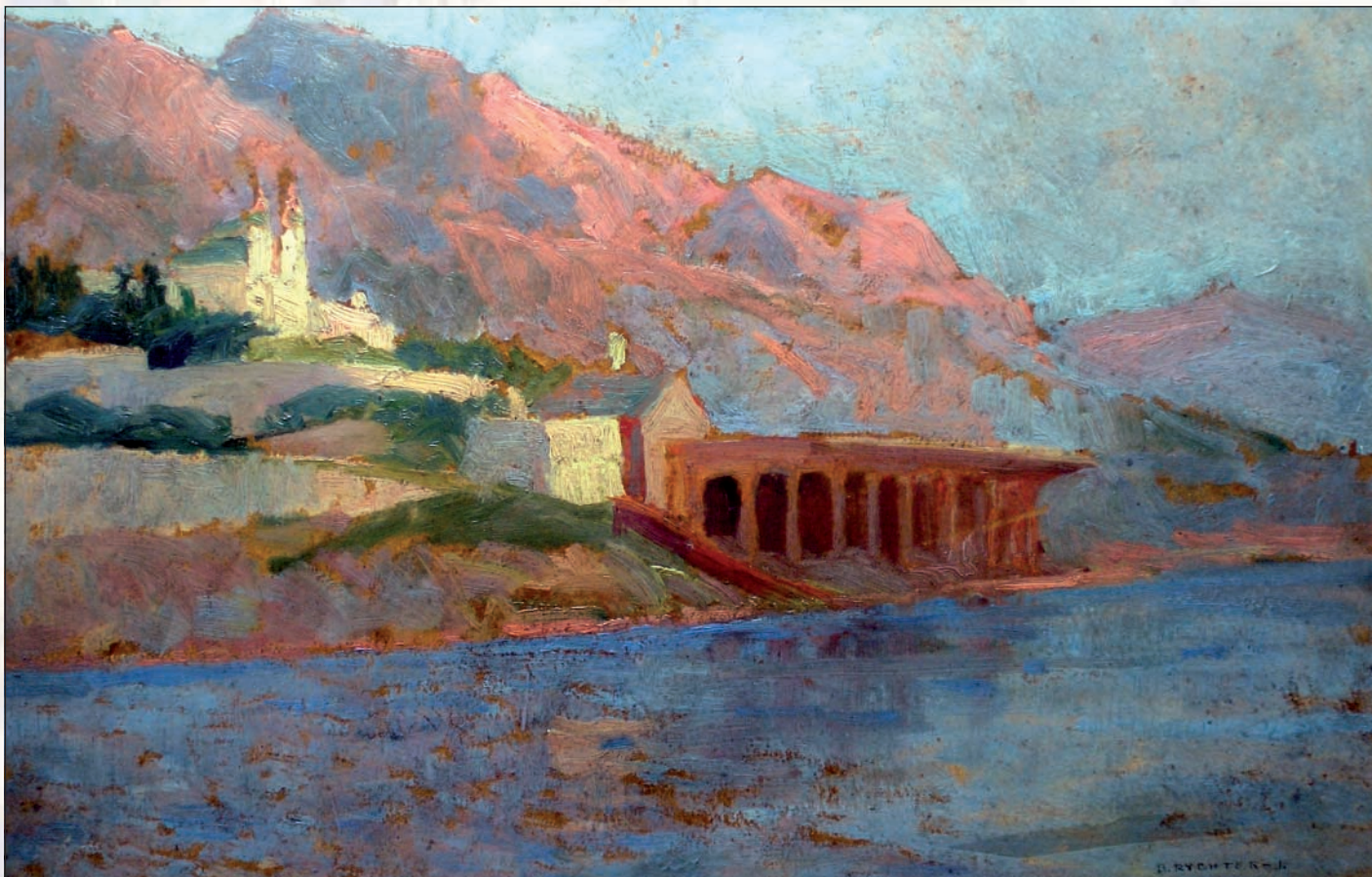
ministrowała i wykladała krótko w założonej przez siebie prywatnej szkole malarzkiej w Starym Sączu. Zmarła w Krakowie w 1953 roku.

## Malarstwo i podróże

W Polsce Bronisława Rychter - Janowska znana jest głównie jako autorka tonących w zieleni malowniczych dworców szlacheckich. Te niewielkie, urokliwe prace, pojawiające się od czasu do czasu na aukcjach dzieł sztuki, zyskały popularność pod koniec XX w. na fali nostalgii za dawnymi czasami. Mało kto jednak wie, że jest ona również autorką nastrojowych pejzaży morskich. Natchnienie do nich czerpała ze swoich licznych podróży, bowiem zwiedzanie świata było zaraz po malowaniu drugą wielką pasją jej życia. Zwiedziła całe niemalże południe Europy aż po Sycylię, była też w północnej Afryce i na Bliskim Wschodzie.

Ze tych peregrynacji przywoziła szkice urokliwych zakątków świata. Ale najczęściej tam na miejscu powstawały już skończone prace. Artystka była bowiem zwolenniczką malowania wprost z natury, „na gorąco”. Ze znajdujących się w zbiorach Centralnego Muzeum Morskiego w Gdańsku jej pięciu pejzaży mor-

Fot. M. Brucki



„Na Riwierze”, 19.. r., tektura, olej, ze zbiorów Centralnego Muzeum Morskiego w Gdańsku.





„Taormina”, 1914 r., tektura, olej, ze zbiorów Centralnego Muzeum Morskiego w Gdańsku.

skich, trzy - oprócz obowiązkowej sygnatury złożonej z imienia i nazwiska autorki - zaopatrzone są w napisy określające szczegółowo czas i miejsce powstania, np. „Syrakuza 1913”, „Taormina 1914”, czy „Napoli 1919”. Większość tych prac powstała na tekturze, a nie na wymagającym staranniejszej obróbki płótnie, co świadczy o tym, że decyzja o ich malowaniu zapadała spontanicznie.

### Przeżywanie pejzażu

Cechą charakterystyczną pejzaży morskich Bronisławy Rychter - Janowskiej jest połączenie ich realizmu ze swobodnym i zindywidualizowanym, niejako „interpretacyjnym”, sposobem malowania. Ona nie tyle malowała pejzaż, lecz raczej go przeżywała. Owocowało to widoczną na obrazie zarówno wnikliwą obserwacją otaczającego ją krajobrazu, jak również bijącym zeń nastrojem zadumy i jakąś osobistą nutą. Potrafiła na obrazie nie tylko oddać klimat i stan pogody portretowanego morskiego pejzażu, ale również przekazać towarzyszące temu emocje. W rezultacie są to pejzaże wnikliwe, prawdziwe, ale i osobiste, wiele mówiące o ich autorce, o jej talencie, ale także starannym wykształceniu

i wiedzy – zarówno tej malarskiej, jak i z zakresu optyki. Subtelne modulowanie barwy niebieskiej, od odcieni chłodnych do ciepłych, obserwacja kąta padania promieni słonecznych w zależności od pory dnia, co warunkuje barwę światła na obrazach (od chłodnej - białej, po ciepłą – żółtą), doskonałe wycucie odległości pomiędzy przedstawionymi obiektami czy budowanie głębi kolorem świadczą o tym dobitnie.

### Pod słońcem Italii

Swoje morskie pejzaże komponowała dzieląc je na pas morza i nieba przy stosunkowo wysoko usytuowanej linii horyzontu. Tak jak na obrazie p.t. „Pejzaż morski z Wezuwiuszem” (1919 r.) przedstawiającym widok Zatoki Neapolitańskiej. Wszystko tu przypomina nastrój bezstroskich wakacji. Zarówno lazurowy błękit spokojnej toni wodnej, jak i odbijające się na tym tle białe plamy żagli jachtów, doskonale widocznych w dali dzięki ostremu światłu lata. Wrażenia spokoju nie zakłóca nawet zasnuta fioletową mgłą z dymiącego krateru sylweta Wezuwiusza w głębi. Jedynie powietrze, czyste i przejrzyste na pierwszym planie, w miarę od-

dalania się gęstnieje, jak gdyby przytłoczone panującym upałem.

Nieco inny w nastroju jest obraz p.t. „Morze” (1920 r.). Przedstawiając widok pełnego, otwartego akwenu, artystka skupiła się na drobiazgowej analizie ruchu fal zmierzających do brzegu i sposobie układania się światła na wodzie o brzaśku. Wschodzące słońce, które nieśmiało wylania się zza linii horyzontu, zaledwie muska grzbiety fal, prześlizgując się po ich powierzchni srebrzystym światłem, podczas gdy masa wody pod spodem pozostaje ciężka, granatowa. Nic nie zapowiada pięknej pogody. Przeciwnie, przełamane szarością granatowo-zielone morze oraz fioletowe niebo z ciężkimi, „ołowianymi” chmurami wprowadzają nastrój chłodu i melancholii. Z widniejącej na odwrocie nalepki dowiadujemy się, że obraz przedstawia pejzaż powstały: „W drodze z Neapolu do Palermo”.

Bronisława Rychter - Janowska jest również autorką dwóch zupełnie odmiennych w nastroju pejzaży z Sycylii. Pierwszy - p.t. „Taormina” (1914 r.) - przedstawia rozległy widok sycylijskiego, skalistego wybrzeża, znaczonego licznymi zatoczkami, utworzonymi przez wcinające się głęboko w morze niewielkie półwy-





„Pejzaż morski z Wezuwiuszem”, 1919 r., tektura, olej, ze zbiorów Centralnego Muzeum Morskiego w Gdańsku.

spy. Daremnie szukać by tu drobiazgowego odwzorowywania każdego szczegółu, po prostu nie ma na to miejsca na stosunkowo niewielkim formacie obrazu. To pejzaż syntetyczny. Wrażenie realizmu zostało uzyskane dzięki oszczędnym i przemyślanym środkom wyrazu, przede wszystkim za pomocą wysmakowanego kolorytu, opartego na różnych wariacjach barwy niebieskiej i różowej. Plamy koloru naniesiono na tekturę śmiało i z wyobraźnią. Z tych pozornie bezładnych pociągnięć pędzla wyłania się ostatecznie nastrojowa i sugestywna całość.

### Sztuka nokturnu

Drugi ze znajdujących się w Centralnym Muzeum Morskim sycylijskich obrazów to morski pejzaż malowany nocą. Ten rodzaj malarstwa zwany nokturnem to prawdziwe wyzwanie. Trzeba przecież namalować coś, czego w nikłym oświetleniu prawie nie widać. A źródło światła dla tego gatunku malarstwa jest bardzo ważne. Na obrazach starych mistrzów była to np. zapalona we wnętrzu świeczka bądź kaganek, w nowoczesnym malarstwie pejzażowym z kolei światło lamp ulicznych, latarni morskich itp. Bronisława

Rychter - Janowską urzekło natomiast światło niewielkich latarni, zapalonych na przycumowanych w porcie statkach. Na obrazie p.t. „Port w Syrakuzach” (1913 r.) wyobrażone jest ono w postaci impastowo nałożonych, żółtawych, świetlistych plamek rzucających refleksy na spokojną tafelę wody. Te drobne punkciki światła nie są w stanie oświetlić rozległej panoramy portu namalowanej przez artystkę. Dlatego tonące w mroku szczegóły, takie jak zabudowania portowe, czy kadłuby statków są prawie nieczytelne. Jaśniejsze płaszczyzny obrazu to jedynie połączenie morza i nieba. Obraz charakteryzuje się wdziękiem i lekkością, a gęsta farba została gładko rozprowadzona za pomocą swobodnych i zdecydowanych pociągnięć pędzla.

### Obrazy pełne wdzięku

Na innym obrazie p.t. „Na Riwierze” zainteresował artystkę kontrast światła i cienia, jaki rzucają przedmioty w pełnym słońcu południa. Namalowany pejzaż przedstawia schodzący tarasowo w dół skalisty brzeg morza, częściowo porośnięty roślinnością, częściowo zabudowany. Charakterystycznym akcentem krajobrazu

jest usytuowany na zboczu niewielki portyk kolumnowy, być może pozostałość antycznej architektury, którego nieoświetlona ściana zdaje się tonąć w mroku zapewniając upragniony cień strudzonemu upałem ludziom. Z obrazu emanuje spokój i cisza południowej sjeisty. Światło i nastrój buduje artystka za pomocą charakterystycznej dla siebie gamy barwnej - zawężonej do złamanych różów, zróżnicowanych tonalnie błękitów i obowiązkowego fioletu, dodatkowo wzbogaconej bielą tynkowanych ścian budynków.

I na tym właśnie polega wyjątkowość tych pejzaży. Mimo że na obrazach Bronisławy Rychter - Janowskiej dobór tematów jest typowy dla polskiego malarstwa sprzed I wojny światowej, które najchętniej sięgało właśnie po widoki znanego Morza Śródziemnego, to jednak jej prace ujmują widza dojrzałością artystycznej formy i bezpretensjonalnym wdziękiem.

**Liliana Gieldon**  
Cdn...

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



*Od bitwy o Anglię do zapewnienia bezpieczeństwa żeglugi*

Fot. Ryan C. McKinley/US Navy



**Największy na świecie statek do transportu ładunków ciężkich m/v Blue Marlin wpływa do bazy Pearl Harbor na Hawajach. Na pokładzie przewozi jeden z największych na świecie i najbardziej zaawansowanych systemów radarowych, służących do wykrywania rakiet balistycznych z głowicami nuklearnymi, wystrzelonych z odległych terytoriów. Jest on umieszczony na oceanicznej półzanurzalnej, specjalnie przystosowanej platformie wiertniczej, rozmiarami przewyższającej boisko piłkarskie. Ten nawodny olbrzymi radar zostanie umieszczony w rejonie Wysp Aleuckich na Oceanie Spokojnym, które mają stać się ważną częścią systemu obrony rakietowej Stanów Zjednoczonych.**

# Pomocnik nawigatora

W świecie techniki nawigacyjnej znany jest pod dwiema nazwami. Najpopularniejszą wymyślił Amerykaniec - Radio Detection and Ranging - Radiowe Wykrywanie i Namierzanie. Brytyjczycy nazwali go inaczej - Radio Aids for Defence and Reconnaissance - Radiowa Pomoc Obrony i Rozpoznania. I jednym, i drugim chodzi o to samo - o radar.



Zjawisko odbijania się fal radiowych, zwłaszcza od przedmiotów metalowych, znane było już w XIX wieku. W 1922 roku Amerykanie A. H. Taylor i L. C. Young stwierdzili poważne zakłócenia w łączności radiowej na falach o długości 5 m między nadajnikiem i odbiornikiem ustawionych na przeciwległych brzegach rzeki, w czasie, gdy przepływał przez nią statek. To podsunęło im pomysł wykorzystania fal radiowych do wykrywania poruszających się obiektów. Jednak pierwszy zrealizował go dopiero angielski naukowiec Robert A. Watson - Watt. W 1935 roku zademonstrował Brytyjskiemu Komitetowi Obrony Powietrznej urządzenie, za pomocą którego można było z odległości 50 km wykryć nadlatujący pojedynczy samolot. W 1937 roku w Wielkiej Brytanii zbudowano radar znacznie doskonalszy od pierwowzoru Watsona - Watta, pracujący na falach 1,5 m i o wymiarach umożliwiających montaż w samolocie myśliwskim Hawker Hurricane MK-I, Curtiss Hawk H-75, a potem także w myśliwcu Bristol Beaufighter VIF oraz legen-

darnym de Havilland Mosquito N.F.XIII. Dzisiaj supernowoczesny system radarowy składa się na wyposażenie latającej stacji wczesnego ostrzegania, którą jest amerykański Boeing 707-320 AWACS E-3 Sentry (patrz ramka „AWACS na polskim niebie”).

### Sekrety radiolokacji

Radiowe wykrywanie i pomiar odległości nazywany jest również radiolokacją. Polega ona na odnajdywaniu i określaniu położenia obiektów ruchomych (statki, samoloty) i stałych (skały, góry lodowe) znajdujących się na wodzie, lądzie i w powietrzu (jednak nie pod wodą) przy pomocy wiązki fal elektromagnetycznych. Radary montowane są również w celu nawigacji oraz wykrywania obiektów nawodnych na pokładach atomowych okrętów podwodnych.

Po raz pierwszy na szeroką skalę radar został użyty przez służby naziemne RAF (Royal Air Force – Brytyjskie Królewskie Siły Powietrzne) podczas

bitwy o Anglię w sierpniu i wrześniu 1940 roku. Odegrał ogromną rolę w czasie II wojny światowej, a po jej zakończeniu wydatnie przyczynił się do poprawy bezpieczeństwa w żegludze, lotnictwie oraz zapoczątkował rozwój techniki raketowej.

Dzisiejsza radiolokacja wykorzystuje wiązki fal elektromagnetycznych o długości 3, 10 i 20 cm (zob. ramka „Fale radaru”), a kierunek i czas powrotu odbitego echa pozwalają na precyzyjne ustalenie pozycji obiektu oraz kierunku jego ruchu, odległości i prędkości, z jaką się porusza. Np. zadaniem radaru nawigacyjnego jest wykrywanie wszelkich obiektów znajdujących się na powierzchni wody lub lądu oraz umożliwienie użytkownikowi określenia odległości, która dzieli go od tych obiektów. Ze względu na impulsowy charakter pracy stacji radiolokacyjnej – radaru oraz stosowania anten kierunkowych, urządzenia te pracują w zakresie bardzo wysokich częstotliwości. Najczęściej wykorzystują dwa pasma:



**Operator radaru pracujący w centrum kontroli zbliżania na lotniskowcu USS George Washington, podczas manewrów marynarki USA na Morzu Śródziemnym.**



- pasmo „S” o częstotliwości 3020 - 3220 MHz, czyli długości fali rzędu 10 cm
- pasmo „X” o częstotliwości 9300 - 9500 MHz, czyli długości fali rzędu 3 cm.

Ze względu na długość fal elektromagnetycznych radary pracujące w paśmie „S” nazywane są radarami 10-centymetrowymi, a pracujące w paśmie „X” – 3-centymetrowymi. Tak krótkie fale, zwane również mikrofalami, znalazły bardzo szerokie zastosowanie we wszelkiego rodzaju stacjach radiolokacyjnych dzięki następującym właściwościom:

- zdolność promieniowania w postaci bardzo krótkich impulsów o dużej mocy
- duża kierunkowość promieniowania przy niewielkich wymiarach anten
- prostolinijne rozchodzenie się emitowanych fal
- dobre odbijanie się nawet od małych obiektów.

## Z czego się składa...

Radar - ze względu na możliwość pomiaru kierunku oraz odległości - jest najbardziej rozpowszechnionym urządzeniem używanym do prowadzenia niezawodnej nawigacji na morzu oraz akwenach ograniczonych.

Każdy radar składa się z siedmiu podstawowych elementów: modułu ARPA, synchronizatora, nadajnika, przełącznika antenowego, anteny nadawczo - odbiorczej, odbiornika i wskaźnika. Natomiast segment podzespołów elektronicznych w stacji radiolokacyjnej reprezentowany jest przez: czasoster, modulator, generator mikrofalowy, przełącznik, układ nadawanie - odbiór, mieszacz, oscylator, wzmacniacz częstotliwości pośredniej, demodulator, wzmacniacz sygnałów wizyjnych, układ podświetlania, kalibrator, ruchomy znacznik odległości, synchronizator obrotów cewki odchylającej się z obrotami anteny,

znacznik kursu, regulator mocy oraz układ zasilania.

Moduł ARPA/Automatic Radar Plotting Aid (Urządzenie do Automatycznego Prowadzenia Zakresów Radarowych) pomaga nawigatorowi przy podejmowaniu ważnych decyzji, zwłaszcza na akwenach o dużym natężeniu ruchu oraz w warunkach ograniczonej widzialności. Pierwsze prace związane z tym systemem, tj. pełną automatyzacją zakresów radarowych, prowadzono już na przełomie lat 60. i 70. ub. stulecia. Jednak dopiero powszechne zastosowanie systemu komputerowego, w pełni kompatybilnego z radarem, umożliwiło konstrukcję modułu, który w sposób całkowicie automatyczny może dostarczać informacji uzyskiwanych dotąd z ręcznego zakresu radarowego. W 1979 roku opracowano niezbędne wymagania, jakim miały sprostać wszystkie moduły ARPA. Zgodnie z definicją IMO (patrz ramka „Co to jest

## AWACS na polskim niebie

AWACS/Airborne Warning and Control System (z ang.) – Powietrzny System Ostrzegania i Kontroli w NATO może obserwować jednocześnie obszar 312 tys. km kw. AWACS umożliwia również wykrycie i obserwację 1,5 tysiąca obiektów – okrętów, samolotów oraz rakiet. Wg zapowiedzi mini-

stra obrony Radosława Sikorskiego, przebudowane Boeingi 707 z olbrzymim radarem w kształcie dysku na kadłubie najpóźniej pod koniec 2006 roku będą patrolować polskie niebo kilkanaście razy w miesiącu.

Takie dwa latające radary odwiedziły niedawno lotnisko w Powidzu koło Po-

znania. Wewnątrz, zamiast miejsc do siedzenia, zainstalowano rzędy monitorów i komputerów. Kilkunastoosobowa załoga przez cały czas lotu obserwuje, co dzieje się na radarze.

Za dysponowanie AWACS-em Polska będzie płacić składkę 70 milionów złotych rocznie.



Takie AWACS-y, stacjonujące w Niemczech, mają już od końca tego roku patrolować polskie niebo...

Fot. John K. McDowell/U.S. Air Force



IMO”), ARPA jest urządzeniem ukazującym w sposób ciągły, bardzo dokładny i w czasie rzeczywistym pełny rozwój konkretnej sytuacji nawigacyjnej wokół danej pozycji statku, dostarcza informacji o wszelkich parametrach ruchu oraz zbliżaniu się kolejnych echa radarowych z dokładnością nie gorszą niż ta osiągnięta przy klasycznym ręcznym zakresie radarowym dla jednego echa.

Moduł ten składa się z ekstraktora, procesora, wskaźnika i niezależnego układu zasilania.

Pomiar odległości za pomocą radaru polega na pomiarze czasu, jaki upływa od momentu wysłania tzw. impulsu sondującego (o czasie trwania rzędu milionowej części sekundy) przez nadajnik do czasu powrotu impulsu odbitego echa od napotkanego obiektu. Odbity impuls elektromagnetyczny wraca przez antenę do odbiornika i po wzmocnieniu przekazywany jest bezpośrednio na ekran.

## ... i jak działa radar

Do pomiaru odległości stacja radiolokacyjna wykorzystuje kręgi kalibracyjne, znacznik interscanu oraz ruchomy znacznik odległości VRM. Dokładność takiego pomiaru zależy już tylko i wyłącznie od klasy samego urządzenia, która zazwyczaj jest określona przez producenta w instrukcji obsługi. O efektywności radiolokatora decyduje przede wszystkim szerokość wiązki promieniowania. Im mniejsza jest pozioma szerokość wiązki, tym precyzyjniej urządzenie lokalizuje echa obiektów położonych blisko siebie. Szerokość wiązki elektromagnetycznej w płaszczyźnie poziomej zależy głównie od rozmiarów anteny. Im większa antena, tym radar operuje węższą wiązką promieniowania. Dzięki małej szerokości wiązki w płaszczyźnie poziomej nie ma zagrożenia, że obiekty zaczną się zlewać w jedno echo, nawet przy dużej odległości. Natomiast szerokość wiązki promieniowania radaru

## Rodzaje radarów

W zależności od przeznaczenia radary dzielą się na:

- wstępnego poszukiwania
- kierowania
- nawigacyjne
- meteorologiczne
- pola walki.

w płaszczyźnie pionowej jest większa, aby nie stracić kontaktu z powierzchnią wody, zwłaszcza gdy statek ulega przechyłom przy dużej fali.

Impulsy sondujące wysyłane są przez radar za pomocą anteny (wersja zamknię-

**Kontrolerzy ruchu powietrznego w centrum operacyjnym na lotniskowcu USS Theodore Roosevelt, podczas misji NATO na Adriatyku.**







**Takie i podobne ekrany (i radary) można dziś spotkać na mostkach wszystkich statków światowej floty handlowej.**

## Co to jest IMO

IMO/International Maritime Organization – Międzynarodowa Organizacja Morska - jest wyspecjalizowaną agendą ONZ zajmującą się wyłącznie sprawami morskimi, a w szczególności szeroko pojętym bezpieczeństwem na morzu oraz zapobieganiem zanieczyszczeniu środowiska morskiego przez statki. Swoją działalność statutową organizacja rozpoczęła 06.01.1959 roku, początkowo pod nazwą Międzypaństwowej Morskiej Organizacji Doradczej IMCO/Intergovernmental Consultative Maritime Organization. 22.05.1982 roku zmieniła nazwę na IMO, której siedzibą jest Londyn. Polska jest członkiem IMO od 16.03.1961 roku.

ta lub otwarta). Antena wykonując pełny obrót 360° wokół swej pionowej osi emituje impulsy elektromagnetyczne we wszystkich kierunkach, a promień rysujący na ekranie radaru echa obiektów otaczających jednostkę obraca się w sposób synchroniczny z anteną. Szybkość obrotu anteny jest istotnym czynnikiem przy doborze radaru dla danego typu jednostki. Szybkie obroty pozwalają na błyskawiczną aktualizację danych. Dzięki temu na ekranie radaru powstaje doskonale zobrazowanie przestrzeni (w formie rzutu na płaszczyznę poziomą), która otacza w danym momencie nasz statek. Natomiast zasięgiem radaru nazywa się odległość, z której urządzenie może precyzyjnie wykryć określony obiekt. Pojęcia tego nie można jednak mylić z zakresem obserwacji, na jakim pracuje radar. Wyznaczają go jedynie techniczne parametry urządzenia. Natomiast zasięg uzależniony jest nie tylko od poszczególnych

parametrów wielu podzespołów, ale również czynników zewnętrznych takich jak warunki propagacji fal i charakter wykrywanego obiektu. Efektywny zasięg stacji radiolokacyjnej jest uzależniony od wielu czynników: mocy wyjściowej nadajnika, wysokości, na jakiej została zamontowana antena oraz względnej wysokości wykrywanego obiektu.

### Z automatu...

Dzisiejsze radary są wyposażone w wiele pomocnych i użytecznych przy nawigowaniu funkcji. Do tej pory odczyt i interpretacja przez użytkownika dostarczonego obrazu nasycały wiele trudności. Dzięki funkcji „Overlay” dzisiaj wszystko jest już banalnie proste, ponieważ stacja radiolokacyjna automatycznie nakłada bieżący odczyt na mapę elektroniczną. W praktyce dla operatora oznacza to nałożenie obrazu radaru na mapę



konkretnego akwenu. Procesor radaru dokonuje także automatycznej synchronizacji nakładanych na siebie obrazów, dzięki czemu zachowana zostaje niebywała precyzja odczytu (w tym celu radar musi być jednak sprzężony z kompasem). Funkcja „True Motion” odpowiedzialna jest natomiast za odwzorowanie ruchu rzeczywistego śledzonych obiektów, a po podłączeniu GPS można jeszcze za pomocą kursora (+) odczytać dokładną pozycję każdego echa. Na „ruchliwych” i tłocznych wodach swoje nieocenione usługi odda nam funkcja „ATA” (Automatic Tracking Aid), która pozwala na automatyczne (po uprzednim ręcznym wyselekcjonowaniu) śledzenie ech dziesięciu innych obiektów. Po wybraniu jednego z nich radar będzie podawać nam jego następujące dane: odległość, kurs na cel, jego prędkość, kurs oraz punkt największego zbliżenia naszej jednostki do śledzonego obiektu. Ponadto możemy prowadzić na radarze obserwację w wersji 3D (trójwymiarowej), która jest wygodna w wąskich przejściach i manewrach w porcie. Nie zapomniano przy tym i o ekranie, który można przestawić w nocy na specjalny tryb pracy. Funkcja ta odwraca kontrast ekranu, czyli redukuje emisję światła przedstawiając operatorowi wszystkie widziane obiekty w nocnej wizualizacji – zwłaszcza, gdy występuje nadmierna koncentracja różnych obiektów.

### Radar na (nie)pogodę

Przy dzisiejszym rozwoju nauki radar jest jedynym miarodajnym środkiem technicznym, który pozwala na dokładną diagnozę stanu naszej atmosfery i zachodzących w niej zjawisk takich jak chmury, opady deszczu i śniegu, gradu, burze, sztormy, huragany oraz strefy zbieżności wiatrów. Obserwacja taka jest możliwa w skali obszaru, którego promień wynosi do 250 km od lokalizacji radaru. W przeciwieństwie do klasycznych metod określania zjawisk meteorologicznych, istnieje możliwość ciągłego śledzenia tych zjawisk oraz określania ich rzeczywistego rozwoju z przewidywanymi prognozami. Ma to szczególne znaczenie w wykrywaniu i śledzeniu stref intensywnych opadów deszczu, mogących spowodować np. powódź.

Budowa systemu radarów meteorologicznych rozpoczęła się w Polsce z inicjatywy Instytutu Meteorologii i Gospodarki Wodnej już w latach 80. ub. stule-

cia. Na początku do tego celu służył radar MRL-2, a od 1992 roku MRL-5 (w Legionowie), który był znacznie nowocześniejszy od poprzednika, umożliwiając m.in. opracowywanie szczegółowych algorytmów i programów ilościowego szacowania opadów. W 1995 roku uruchomiono nowoczesny radar dopplerowski AMS Gematronik w Ramży k. Katowic i Pastewniku k. Wrocławia.

Obecnie radarowa osłona obszaru Polski jest możliwa dzięki sieci POLRAD. Składa się na nią osiem radarów meteorologicznych typu AMS Gematronik: Meteor 360C, Meteor 500C i Meteor 1500C, które ciągle śledzą i obserwują zjawiska atmosferyczne zachodzące nad Polską - z wyjątkiem małego skrawka terenu położonego na północ od Suwałk - z dokładnością do jednego kilometra.

POLRAD umożliwia śledzenie tych samych zjawisk równocześnie przez dwa – trzy radary, co wielokrotnie zwiększa prawdopodobieństwo wykrycia niebezpiecznych zjawisk i opracowania właściwego systemu ostrzegania przed groźącymi katastrofami. Jest również sprzężony funkcjonalnie z systemem automatycznych pomiarów meteorologicznych, hydrologicznych oraz automatycznej sieci detekcji wylądowań atmosferycznych. Dane z sieci POLRAD wykorzystywane są we wszystkich dziedzinach osłony IMGW, głównie przeciwpowodziowych, jak również systemie ostrzegania o niebezpiecznych zjawiskach. Dotyczy to również osłony lotnictwa cywilnego, gospodarki morskiej, energetyki, gospodarki wodnej, transportu drogowego, rolnictwa, a nawet turystyki. Dane z POLRAD włączono ostatnio do międzynarodowego systemu meteorologicznego COST-75 (europejska sieć radarów meteorologicznych), CERAD (sieć radarów meteorologicznych Europy Centralnej) i NORDRAD (skandynawska sieć radarów meteorologicznych). W 2003 roku w Radarowym Centrum Operacyjnym zainstalowano analityczno – prognostyczny system NIMROD opracowany specjalnie do tego celu przez Brytyjską Służbę Meteorologiczną (Met Office), który bazując na danych radarowych, satelitarnych i z deszczomierzy jest w stanie wygenerować bardzo dokładną prognozę dotyczącą natężenia ewentualnego opadu lub rodzaju zjawiska atmosferycznego.

**Przemysław Miller**

## Fale radaru

Fale o długości 3, 10 i 20 cm wykorzystywane w radionawigacji rozchodzą się w sposób podobny do fal świetlnych. Mają prostoliniowe tory, a ich zasięg jest zgodny z zasięgiem widzialności optycznej. Fale o długości centymetrowej, a na takich właśnie opiera się działanie radaru, odbijając się od napotkanej przeszkody lub obiektu ulegają silnemu tłumieniu nawet przez deszcz i śnieg. Dlatego nie stosuje się fal krótszych aniżeli 3 cm, ponieważ fala o długości 1 cm zostałaby skutecznie wytłumiona już przez mgłę.

Propagacja fal radiowych to ich rozchodzenie się w warunkach ziemskich. Mają na nią wpływ powierzchnia ziemi, troposfera i jonosfera. Ze względu na propagację rozróżnia się fale: przyziemne (rozchodzące się w pobliżu powierzchni ziemi jako fale powierzchniowe oraz nad powierzchnią ziemi jako fale nadziemne), troposferyczne (rozchodzące się w troposferze), jonosferyczne (odbite od jonosfery).

Rozchodzenie się fal powierzchniowych jest uzależnione od częstotliwości fal oraz od parametrów elektrycznych powierzchni morza lub ziemi, natomiast fal nadziemnych w dużym stopniu od parametrów elektrycznych troposfery. Jako fale nadziemne rozprzestrzeniają się głównie fale ultrakrótkie (w zasięgu bezpośredniej widoczności między anteną nadawczą, a odbiorczą) i fale średnie. Rozchodzenie się fal radiowych – jonosferycznych - ma ogromne znaczenie w łączności radiowej zwłaszcza w zakresie fal krótkich, które po wielokrotnym odbiciu od jonosfery i powierzchni ziemi mogą nawet okrążyć Ziemię. W idealnych warunkach, jaką jest próżnia, fale radiowe rozchodzą się prostoliniowo ze stałą prędkością 300 tys. km/s.



„Nasze MORZE” z wizytą w Aarhus - największym porcie kontenerowym Danii



**Bjørne Mathiesen mówi, że Aarhus ma ambicję zdobycia pozycji głównego hub'u kontenerowego na Bałtyku. Dążenia te wspiera także zabiegami czysto promocyjno-wizerunkowymi. Zarejestrowano np. znak handlowy AAR@HUB.**

Rozmowa z dyrektorem zarządzającym portu Aarhus, Bjørne Mathiesenem.

Fot. Piotr B. Stareńczak

# Już jesteśmy hub'em

## - Od jak dawna kieruje pan portem Aarhus?

- Pełnię funkcję dyrektora portu od sześciu lat i jestem bardzo zadowolony z pracy w tym miejscu.

## - Jaki jest status portu w Aarhus i jego struktura właścicielska?

- W Danii mamy trzy różne rodzaje własności portów. Pierwszy to port nie-komercyjny, np. municypalny. Jest całkowicie zależny i, w razie potrzeby, finansowo zasilany przez władze miejskie, które nim kierują, lub którym podlega zarząd portu. Jego budżet jest fragmentem budżetu miasta. Port taki nie uczestniczy w grze rynkowej.

Drugą formą organizacyjną jest port zarządzany municypalnie, ale całkowicie niezależny co do wewnętrznych decyzji i samofinansujący. I taki jest właśnie port Aarhus. Jest nadzorowany przez radę, w której skład wchodzi siedmiu polityków - urzędników delegowanych przez miasto. Jednak działa niezależnie. Musimy zarabiać na siebie. Osiągamy zysk netto, ale nadwyżki nie mogą być transferowane do miasta.

Kolejną formą w duńskich portach jest spółka akcyjna lub spółka z ograniczoną odpowiedzialnością. W takim przypadku miasto może posiadać udziały na takich samych zasadach, jak inni uczestnicy rynku.

## - Czyli w przypadku Aarhus właściciel nie może zarabiać na swojej własności...

- Nadwyżki finansowe, które wypracujemy, mogą być przeznaczane wyłącznie na rozwój portu, czyli reinwestowane. Politycy nie mogą dokonać w porcie „skoku na kasę” nawet gdyby istniała taka pokusa (np. w celu finansowania lokalnych celów społecznych czy inwestycji miejskich).

## - Politycy nie przeszkadzają?

- Nie. Przynajmniej w aspekcie finansowym. Jednak nie da się powiedzieć, że politycy mają zawsze poglądy zgodne z interesami portu. Jeżeli jakiś aspekt dzia-



łałości portu nie spodoba się władzom miejskim, które delegują swych przedstawicieli do rady nadzorczej portu, mają realny wpływ na jego zmianę.

#### **- Jak ten wpływ wygląda?**

- Na przykład w kwestii planowania przestrzennego. W naszej strategii rozwoju, tzw. masterplanie zatwierdzonym jeszcze w 1997 r., znalazło się założenie podwojenia obszaru portu przy potrojeniu jego zdolności przeładunkowych. Ekspansja musi postępować w stronę morza, co jest kosztowne, ale nieuniknione. Nie tylko dlatego, że od strony lądu port ograniczony jest miastem. Także dlatego, że port będzie musiał opuścić część dotychczas zajmowanych terenów przylegających do zabudowy miejskiej, ponieważ miasto ma plany ich zagospodarowania dla własnych potrzeb.

#### **- Na szczęście radni nie chcą się pozbyć portu zupełnie...**

- Mimo, że miasto nie jest bezpośrednim finansowym beneficjentem portu panuje w społeczeństwie przeświadczenie, że port jest potrzebny. Ma pozytywny wpływ na ekonomię miasta i regionu. Jego obecność jest czynnikiem sprzyjającym zakładaniu i prosperowaniu firm. To powszechnie dostrzegany fakt. Dlatego nawet, jeżeli bliskość portu wydaje się czasem uciążliwa, a niektórym nie podobają się nasze wysokie dźwigi „psujące” krajobraz, to politycy gotowi są ponieść ten koszt.

Mimo to, zostaliśmy zmuszeni do przeniesienia naszego dotychczasowego terminalu kontenerowego, przylegającego niemal do miasta (odkupiło ono te tereny na zasadach komercyjnych), na nowe miejsce, co wkrótce się stanie. Obszar starego terminalu kontenerowego zostanie przekazany miastu w lipcu przyszłego roku.

#### **- Dotykamy tu szerszego problemu, jakim jest image gospodarki morskiej w społeczeństwie. Czy port stara się jakoś kreować swój wizerunek podmiotu niezbędnego w krajo-brazie, nie tylko gospodarczym, regionu?**

- Tożsamość miasta jest ściśle związana z portem. Ponad 1000 lat temu miasto powstało i rosło wokół i za sprawą portu. To dzięki niemu nawiązywano kontakty handlowe ze światem. Staramy się podtrzymać morską świadomość mieszkańców Aarhus, m.in. przez udział w takich imprezach, jak Tall Ship Races w 2007 roku (regaty wielkich żaglowców, jako jeden z gościnnych portów, weźmie w nich udział także Szczecin).

Część portu jest otwarta. Ludzie mogą znaleźć się blisko statków, choć oczywiście kwestie bezpieczeństwa i ochrony obiektów portowych nie pozwalają na całkowite otwarcie większości nabrzeży i terminali. Organizujemy dni otwarte. Ostatnie odbyły się z okazji rozpoczęcia wielkiej inwestycji rozbudowy terminalu kontenerowego na terenach świeżo wydartych morzu. Mieliśmy w porcie m.in. wielkie koncerty rockowe z 40-tysięczną publicznością!

#### **- Jakie zmiany zachodziły ostatnio w dynamice i strukturze przeładunków? Jakie trendy w handlu światowym i w bliższym nam - bałtyckim - znajdują odzwierciedlenie w zmianach obserwowanych w porcie Aarhus?**

- Zanotowaliśmy wzrost przeładunków szczególnie w kontenerach. Aarhus ma 65 procent udziału w przeładunkach kontenerowych w Danii. Większość pozostałej części tych przeładunków obsługiwana jest przez Copenhagen-Malmö Port i Aalborg. Ten ostatni obsługuje stabilny strumień wymiany handlowej z Grenlandią. Około 23 procent udziału w tym rynku ma Kopenhaga. I to mógłby być obszar straty lub wzrostu naszego udziału w rynku, jednak port w stolicy wciąż ma silną pozycję. Stąd wniosek, że wzrost udziału Aarhus w rynku kontenerowym nie odbywa się kosztem innych portów duńskich.

#### **- Gdzie więc należy szukać źródeł wzrostu przeładunków kontenerów w Aarhus?**

- Z jednej strony jest to odzwierciedlenie powszechnego trendu wzrostowego. Poza tym to także efekt przebudowy struktury i geografii linii żegludowych na Bałtyku. Mamy ambicję stać się bałtyckim hub'em. I mamy ku temu zadatki. Obsługujemy jedno zawinięcie wielkiego kontenerowca dalekiego zasięgu (kursującego między Europą, a Dalekim Wschodem) każdego tygodnia. Jest to połączenie armatora Maersk Line, który sprowadził do nas kontenerowce należące do największych w świecie. Na Bałtyku jeszcze tylko Goeteborg takie przyjuje. Wizyty tych wielkich statków oraz związany z nimi ruch feeder'owy [dowozowy – red.] generują zwiększone przeładunki kontenerów w Aarhus.

#### **- A dokąd pływają te feedery m.in. z Aarhus?**

- Wożą kontenery głównie do Rosji, w tym portu St. Petersburg. Handel z Rosją rośnie szybko, ale w konteneryzacji zaczę-

ła ona stosunkowo niedawno z niskiego poziomu. Ma więc jeszcze spory potencjał wzrostowy i może generować zwiększone przewozy kontenerowe na Bałtyku. Ale także inne kraje bałtyckie, zgodnie z ogólnym trendem, były ostatnio źródłem ożywienia w przewozach kontenerowych, z czego i nasz port skorzystał.

#### **- Niejeden port czy terminal na Bałtyku ma ambicje stania się bałtyckim hub'em. Dlaczego sądzi Pan, że tę rolę odegra jednak Aarhus?**

- Dotychczas głównymi hub'ami dla Bałtyku są Hamburg, Bremerhaven czy Rotterdam. Wielkie statki z linii dalekiego zasięgu nie przyplłyną do portów bałtyckich, by wyładować 100 czy 300 kontenerów. By tam dotrzeć, muszą nadładować co najmniej dwa dni, jeśli nie więcej, w porównaniu z zawinięciami do Hamburga, Bremen, Felixstowe czy Antwerpii. Dla wielkich statków transoceanicznych zapuszczanie się dalej na Wschód należy uznać za tzw. dewiację w podróży. Na ogół muszą rezygnować wtedy z jednego z portów w Europie lub na Dalekim Wschodzie, „wyrzucając” go ze swoich napiętych sailing schedules [„rozkładów jazdy” - red.]. Muszą mieć ku temu dobry powód. Nie stanowią go kontenery w liczbie 100 czy 200.

#### **- Co przemawia za tym, że to właśnie Aarhus ma szansę stać się bałtyckim portem przeładunku kontenerów z wielkich oceanicznych statków na feedery?**

Obroty ładunkowe w porcie Aarhus (w tys. ton)		
	2004	2005
Kontenery (lo-lo)	2771	3151
ładunki promów i statków ro-ro	3220	3313
Drobnica (lo-lo)	133	248
ładunki masowe suche	2776	2846
Paliwa i chemikalia	1600	1729
Razem [ '000 ton]	10 500	11 287

- W pewnym sensie my już jesteśmy hub'em. Świadczą o tym wspomniane zawinięcia wielkich statków Maersk Line. Są to jednostki klasy „S” o ładowności około 8 tys. TEU. W Aarhus taki statek generuje niewiele mniej niż 2000 ruchów kontenerami. A nasz terminal jest jednym z najbardziej efektywnych w Europie, tzn. najkrócej „trzymających” wielkie statki na postoju. Nie po to armatorzy inwestują



## Wyniki portu Aarhus

Przeładunki w porcie Aarhus wzrosły od 2004 roku o 787 000 ton (osiem procent) do poziomu 11 287 000 ton w roku minionym. Port zanotował w ub. roku zysk netto w wysokości 127 mln koron duńskich, czyli o 10 mln więcej, niż zakładano w budżecie. Na koniec tego roku spodziewany jest zysk rzędu 19 mln koron (przy intensywnym inwestowaniu, co port Aarhus stara się czynić, w miarę możliwości, ze środków własnych, by zmniejszyć zadłużenie w bankach). W roku 2005 na budowę nowych nabrzeży i terminali wydano 211 mln koron. Na rok bieżący planowane jest wydanie na cele inwestycyjne aż 324 mln koron.

w te statki, by później tracić czas na zawijanie do portów, które nie zaoferują im dostatecznej masy ładunkowej i szybkiej obsługi.

Według benchmarkingu przeprowadzonego przez Maersk Line, jesteśmy trzecim portem świata pod względem wydajności i najszybszym w Europie. Najszybsza okazała się Yokohama, na miejscu drugim znalazło się Kobe, Aarhus - na trzecim, Bremerhaven zajęło dla przykładu ósmą pozycję, a Goeteborg dwunastą!

Poza tym Aarhus jest blisko wejścia na Bałtyk. Natomiast inne porty aspirujące do roli bałtyckiego hub'a są dzień, dwa, a nawet trzy dni drogi w głąb Bałtyku. Mamy więc przewagę geograficzną. Hub powstanie tam, gdzie koncentrują się

przeplwy masy towarowej. W Aarhus wystarcza dziś kontenerów na „usprawiedliwienie” jednego zawinięcia megakontenerowca w tygodniu. W Hamburgu koncentracja ładunków pozwala na 28 takich zawinięć tygodniowo.

**- Żeby przyciągnąć największe statki, port musi się rozwijać...**

- Zamawiamy kolejne nabrzeżowe suwnice kontenerowe postpanamax. Przygotowujemy infrastrukturę dla jeszcze większych statków. I nie tylko jeden na raz będzie mógł być obsługiwany. Obecnie roczną zdolność przeładunkową naszego portu szacujemy na ok. 14 mln ton w 700 000 TEU (lo-lo). Port Aarhus zainwestował w latach 1998-2005 ponad miliard koron w instalacje i budowlę portowe oraz wyposażenie. Budżet na lata 2006-2008 przewiduje wydanie na te cele dalszych 500 mln koron duńskich.

**- Jakie są założenia dla nowego, rozbudowywanego właśnie, terminalu wschodniego?**

- Container Terminal East rozpoczął pracę w kwietniu 2001 roku. Stanowi pierwszy etap realizacji naszego planu strategicznego. Posiadając trzy dźwigi postpanamax, 500 m nabrzeża, baseny portowe o głębokości 14 m (z możliwością pogłębienia do 15,5 m), terminal przygotowany jest do regularnego przyjmowania największych kontenerowców, jakie istnieją i obsługiwania ich z wydajnością 33 ruchów kontenerów na godzinę. Przygotowywane są teraz także nowe tereny pod centra logistyczne dla rozbudowywanego wschodniego terminalu kontenerowego.

**- Jakie jeszcze inne główne grupy towarowe obsługiwane są przez Aarhus?**

- Przede wszystkim ładunki ro-ro. Obsługujemy m.in. statki DFDS Tor Line. Finnlines wprowadzi niedługo na linię z zawinięciem także do Aarhus swoje nowe duże ro-ro z Włoch. Większość ładunków wędruje do lub z Finlandii. Mamy 5-6 zawinięć tygodniowo na linii łączącej Aarhus i Helsinki. Stamtąd sprowadzamy głównie papier i inne produkty przemysłu drzewnego, natomiast w drugą stronę kierowana jest przez nasz port drobnica dla Finlandii i Rosji.

Przeładowujemy sporo pasz i nawozów sztucznych potrzebnych duńskiemu rolnictwu. Masowce z ziarnem i paszami, do wielkości panamax, przybywają do nas na ogół z Ameryki Południowej. Mamy terminale i magazyny dwóch głównych graczy na duńskim rynku dystrybucji pasz. Są one przewożone samochodami bezpośrednio na farmy, bądź przeładowywane do dalszej dystrybucji na Bałtyku na mniejsze statki. Z kolei znaczna część kontenerów w eksporcie przez Aarhus to produkty duńskiego rolnictwa. To głównie kontenery chłodzone, m.in. z mrożonym mięsem, które podróżuje aż na Daleki Wschód. Przeładowujemy też trochę ropy naftowej i produktów ropopochodnych.

**- Jakie są priorytety na przyszłość?**

- O ile ruch ładunków masowych i paliw jest stabilny, to pole do popisu i miejsce na ekspansję zapewnią nam ładunki skonteneryzowane oraz ro-ro. I w tych obszarach leżą nasze priorytety w inwestycjach i planach rozwojowych.

**- Jak Pan widzi pozycję portów polskich i ich ewentualną kooperację z Aarhus?**

- Ufam, że przed portami polskimi otwiera się jasna przyszłość. Mają one dwie drogi rozwoju, jeśli chodzi o konteneryzację. Albo któryś z nich sam stanie się hub'em kontenerowym, albo... może się okazać, iż bardziej się opłaca polskim eksporterom i importerom oraz spedytorom dowozić feederami kontenery do nas, niż przez Kanał Kiloński (nie darmowy przecież) do portów Morza Północnego... Alternatywą będzie niepożądany wzrost transportu lądowego po coraz bardziej zatłoczonych przez ciężarówki drogach, ewentualnie połączenia kolejowe do portów zachodnioeuropejskich.

**- Dziękuję za rozmowę.**

- Dziękuję i zapraszam do Aarhus.

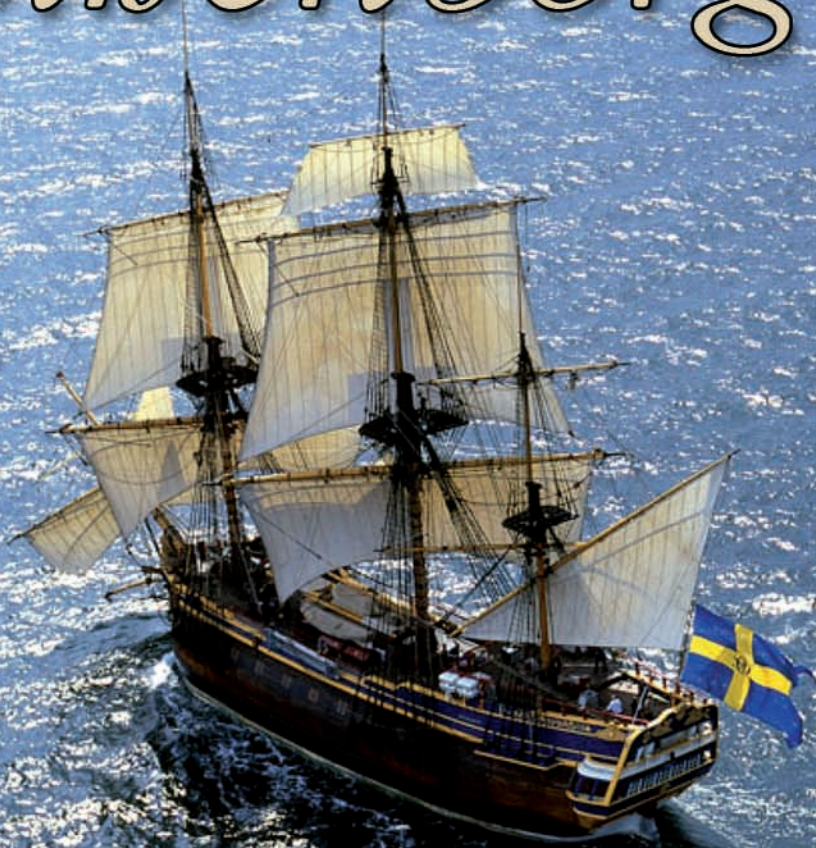


Port i miasto Aarhus swą nazwę wywodzą ze starego słowa Ar-os, które oznaczało ujście rzeki. Miasto jest blisko związane z portem i praktycznie do niego „przytulone”. Z niemal 300 tysiącami mieszkańców, jest drugim wśród największych miast duńskich. Miasto i port są wygodnie położone w pobliżu autostrady E45 i połączone z nią dwiema drogami.

**Rozmawiał:  
Piotr B. Stareńczak**



# Göthenborg



## w Szanghaju

Szwedzki Ostindiefararen  
widziany z lotu ptaka.

**Jak promować gospodarczo swój kraj i działające w nim firmy?  
Można szampowo – jeżdżąc na targi i wystawy. Ale można też inaczej.  
Na oryginalny pomysł wpadli ostatnio szwedzcy miłośnicy morza i statków.**

30 lipca 2006 r. do Szanghaju przybył szwedzki żaglowiec *Göthenborg*, replika XVIII wiecznego statku Szwedzkiej Kompanii Wschodnioindyjskiej, która w latach 1731-1813 utrzymywała komunikację morską z Państwem Środka. Spełniło się marzenie grupki zapaleńców, którzy od 1994 poświęcali swój prywatny czas i pieniądze, by odtworzyć statek i wyprawić go w tę symboliczną podróż.

### Trochę historii

Szwedzka Kompania Wschodnioindyjska powstała w roku 1731. Otrzymała ona od rządu monopol na uprawianie handlu z Chinami, z którego skwapliwie korzystała przez ponad 80 lat. W tym czasie 37 statków Kompanii odbyło 132 rejsy, z których każdy trwał około 15 miesięcy. Mimo niebezpieczeństw czyhających

na żeglarzy, firma nigdy nie miała problemów z rekrutacją załóg, co wynikało z wyższych niż w handlu bałtyckim i atlantyckim płac oferowanych marynarzom, przyznanego członkom załóg prawa przywozu z Chin i sprzedaży na własną rękę luksusowych dóbr oraz zapewne także z egzotyki i smaku wielkiej przygody związanych z ponad rocznym rejssem do Azji.





**Trasa statków szwedzkiej Kompani Wschodnioindyjskiej.**

Podróż do Chin była przedsięwzięciem wieloetapowym, zarówno pod względem nawigacyjnym, jak i handlowym. Załadowane szwedzkim ładunkiem statki Kompanii po wyjściu z Bałtyku kierowały się na północny – zachód, by po opłynięciu Wysp Brytyjskich (Szwedzi unikali Kanału La Manche i Zatoki Biskajskiej) skierować się do Kadyksu. Tam sprzedawano pierwotny ładunek i z zarobionym srebrem (preferowanym przez Chińczyków w wymianie z Europejczykami) ponownie wychodzono w morze. Z obawy przed piratami i konkurencją handlową (co w wielu przypadkach oznaczało dokładnie to samo) nie zawijano już do portów, a następnym przystankiem była dopiero Batavia na Jawie. Ten najdłuższy etap podróży trwał do pięciu miesięcy, spędzanych na morzu. Następny był już znacznie krótszy i wiódł do chińskiego Kantonu. Statek nie wchodził jednak do portu, a cu-

**Szanghaj Wejście Göthenborga do Szanghaju obwieścił salut armatni.**



Fot. SOIC

Ilustr. SOIC

mował w Wampoa w odległości około 20 km. Załogom nie wolno było przekraczać bram Kantonu, a jedynym Europejczykiem utrzymującym kontakt z miejscowymi kupcami był przedstawiciel handlowy zwany *supercargo*. To on był faktycznym szefem całego przedsięwzięcia w wymiarze handlowym i odpowiadał przez akcjonariuszami. Wymieniwszy srebro na porcelanę, herbatę, macię perłową, jedwab i przyprawy statek ruszał w drogę powrotną. Po uzupełnieniu zapasów wody i żywności w Batawii ponownie otwierał się przed nim bezmiar Oceanu Indyjskiego i Atlantyku. Tym razem jednak zatrzymywano się zazwyczaj na Wyspie Św. Heleny lub Wyspie Wniebowstąpienia, by dać nieco wypoczynku załogom, napełnić beczki świeżą wodą i zapolewać na żółwie morskie. Na wodach europejskich żeglowano już przez Kanał La Manche, by w końcu zakotwiczyć w Klippan pod Goeteborgiem. Co interesujące, luksusowe towary przywożone z Chin w 90 proc. reeksportowano. Szwecja była wtedy zbyt uboga, by pławić się w rozkoszach Wschodu.

## Pierwszy Göthenborg

Pierwowzór repliki, która zawinęła do Szanghaju zbudowany został w Sztokholmie w roku 1738. Statek odbył trzy podróże do Chin. W trakcie drugiego rejsu został on, po wyjściu z Kadyksu, zajęty przez brytyjską fregatę. Albion był wówczas w stanie wojny z Hiszpanią i statek uznano za przyz.



Fot. SOIC

**Pod pełnymi żaglami...**

Ostatecznie jednak, po miesiącu oczekiwania, sąd przyzowy w Plymouth zwolnił jednostkę. Trzecia i ostatnia podróż *Göthenborga* rozpoczęła się w marcu 1743 roku, gdy w towarzystwie innego East Indiamana, noszącego nazwę *Riddarbuset*, opuścił on Bałtyk. Dwa miesiące później w Kadyksie sprzedano pierwotny ładunek, ale oprócz srebra przyjęto do ładowni również 8 tys. litrów hiszpańskiej brandy, którą zamierzano stosować do uzdatniania wody pitnej. Do Batawii statek przybył w listopadzie 1743 roku. Dalsza żegluga na wschód nie powiodła się jednak, gdyż nie zdołano wykorzystać



końcówki monsunu i *Göthenborg* oczekiwał kolejne pół roku na pomyślny wiatr. Port przeznaczenia osiągnął dopiero latem roku 1744. Handel w Kantonie i powrót na Jawę zajęły też około sześciu miesięcy, tak więc Batawię opuszczono w styczniu roku 1745. Załogi obu szwedzkich East Indianów ujrzaly ojczyzne brzegi we wrześniu. Była to jedna z najdłuższych ekspedycji w dziejach Kompanii!

### Katastrofa czy malwersacja?

12 września 1745 roku, na podejściu do macierzystego portu, *Göthenborg* przyjął na pokład pilota Caspera Mathessona. Pogoda była dobra i nic nie zapowiadało katastrofy. Statek pokonał kanał Vinga, po czym bez żadnej racjonalnej przyczyny wszedł na dobrze znaną żeglarzom skałę Hunnebådan, znajdującą się około 700 metrów od strzegącej portu fortecy Nya Älvsborg. Siła uderzenia była tak duża, że zwały się maszty raniąc wielu marynarzy. Zdaniem współczesnych na cud zakrawało to, że nikt nie zginął. Równie poważne były uszkodzenia podwodnej części kadłuba. Przez otwór o powierzchni co najmniej 10 metrów kwadratowych błyskawicznie wlewały się tony wody. Nie było szansy uratowania statku.

Nigdy nie ustalono rzeczywistej przyczyny wypadku. Jedna z teorii mówiła, że załoga była pijana, gdyż powrót uczczono zbyt wczesnym odspuntowaniem beczek z brandy. Inni twierdzili,

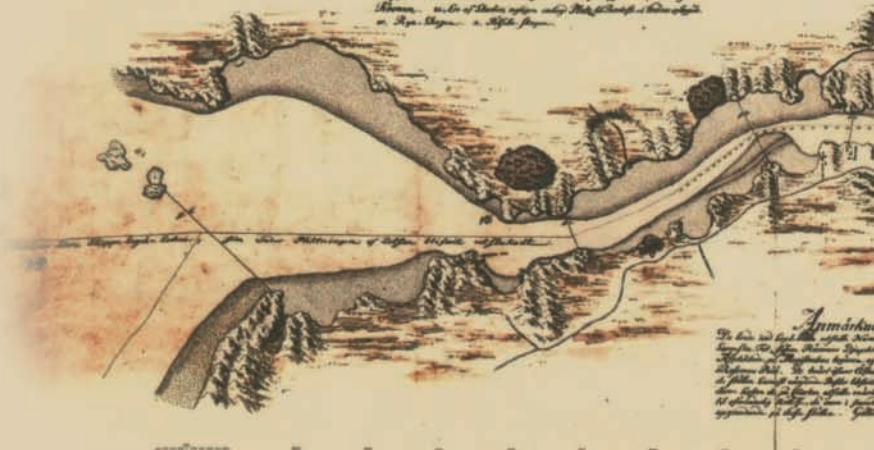
Rys. Muzeum Miejskie w Göteborgu



*Situations Charta för öfver Götha Älvens Lopp, från Staden Götterborg ut till Nya Älvsborg, ut till en 64 Fath. fjärra. Udgånga Holmen. På Sjunnas Charta är det upptäckt Linien de flöden utmärkt genom Skiffen tillförlitligt, som Månstaden. År 1771*

#### Explication

*Et a. Staden Götterborg, b. Rindög, c. Götterborg, d. Rindög, e. Skiffen, f. Skiffen, g. Skiffen, h. Skiffen, i. Skiffen, k. Skiffen, l. Skiffen, m. Skiffen, n. Skiffen, o. Skiffen, p. Skiffen, q. Skiffen, r. Skiffen, s. Skiffen, t. Skiffen, u. Skiffen, v. Skiffen, w. Skiffen, x. Skiffen, y. Skiffen, z. Skiffen.*



**Podejście do Göteborga według mapy Henrica Fiedina z 1771 roku.**

że jednostka była generalnie trudna w manewrowaniu, a pilot nie miał doświadczenia w prowadzeniu tak dużych statków. Pojawiło się też twierdzenie, że statek wprowadzono na skały celowo, bądź to z zamiarem wyłudzenia odszkodowania, bądź to

**Armaty odzyskane z wraku pierwszego Göthenborga.**



Fot. Krzysztof Kubiak



Fot. Krzysztof Kubiak

Rufowa część *Göthenborga* jeszcze przed zamontowaniem steru.

Symbol szwedzkiej Kompanii Wschodnioindyjskiej.

Fot. Krzysztof Kubiak

Hala pozostała po stoczni Eric Berg,  
w której powstał kadłub repliki.

zarówno w tym celu, jak i po to by ukryć fiasko handlowe ekspedycji, w trakcie której *supercargo* August Tabuteau miał jakoby zdefraudować część funduszy. Faktem jest, że nigdy później jego nazwisko nie pojawiło się na liście pracowników Kompanii, ale żadna z powyższych hipotez nie została wiarygodnie zweryfikowana.

Już trzy dni po zatonięciu *Göthenborga* rozpoczęto akcję ratowniczą. Udało się wydrzeć morzu towary o wartości około 1/3 całości ładunku, głównie porcelanę i macice perłową. Wydobyto też armaty. Okazało się wówczas, że mimo utraty jednostki i 2/3 ładunku ekspedycja nie przyniosła strat! Akcjonariuszom wypłacono dywidendę z zysku wynoszącą 14,5 procent. Oto jak bardzo rentowny był handel z Chinami.

W ciągu następnych lat dwukrotnie jeszcze eksplorowano wrak. W połowie wieku XIX wydobyto nieco porcelany i fragmenty drewnianej konstrukcji, które posłużyły do produkcji mebli. W latach 1906-1907 zdołano zaś odzyskać nieco wyrobów porcelanowych. Później szczątki *Göthenborga* pozostawiono w spokoju.

## Zapaleńcy w akcji

Ponowne „odkrycie” wraku miało miejsce w roku 1984. Tym razem penetrowali go jednak nie poszukiwacze skarbów, lecz podwodni archeolodzy. Szczątki



ki przeszukiwano zgodnie z wszelkimi zasadami sztuki, odzyskując nie tylko pozostałości ładunku, ale przede wszystkim uzyskując unikatowe informacje o XVIII wiecznym budownictwie okrętowym.

Około roku 1993 narodził się pomysł budowy repliki *Göthenborga*. Powołano organizację społeczną, które przyjęła nazwę historycznego armatora statku – Svenska Ostindiska Companiet (SOIC). Od początku projekt wspierało finansowo liczne grono sponsorów, by wymienić tylko Zarząd Portu w Goeteborgu, firmę żeglugową Stena Line, koncern Volvo, przewoźnika lotniczego SAS. Z czasem dołączyli również darczyńcy z Państwa Środka.

SOIC uzyskała też jedną z hal montażowych, które pozostały po stoczni Ericsson i w oparciu o nią zorganizowała Stocznia Terra Nova, której zadaniem była budowa repliki statku wschodnioindyjskiego. W lipcu 1995 roku położono stępkę pod *Göthenborg*, który zwodowano 6 czerwca 2003 roku, w obecności króla Karola XVI Gustawa, będącego oficjalnym patronem jednostki. 3 września 2004 roku statek ochrzciła królowa Silvia. Próby morskie rozpoczęły się 22 maja 2005 roku.

Budowa repliki pochłonęła 4 tys. m sześć. specjalnie wyselekcjonowanej dębiny i sośniny, 50 ton żelaza, z którego wykonano prawie 70 tys. gwoździ. Olinowanie waży 25 ton, do czego dodać należy ważącą 9 ton linę kotwiczną. Statek ma 58,5 m długości (z bukszprytem) i 11 m szerokości. Zanu-

wienie wynosi 2,25 m na rufie i 4,75 m na dziobie. Stabilność zapewnia balast w postaci 400 ton żeliwnych bloków. *Göthenborg* jest pełnorejowcem, na fokmaszcie i grotmaszcie niesie trzy piętra żagli, a na bezanmaszcie dwa rejowe oraz żagiel laciński. Między masztami stawiać można sztaksle, a między fokmasztem i bukszprytem kliwry. Dwa dodatkowe żagle rejowe stawiane są pod bukszprytem. Wysokość grotmasztu wynosi 47 m, a łączna powierzchnia żagli 1450 m kw. Liny umożliwiające obsługę ożaglowania przeplecione są przez 700 wykonanych ręcznie, drewnianych bloków.

Współczesny *Göthenborg* otrzymał dwa silniki wysokoprężne Volvo Penta o łącznej mocy 1 000 KM. Prędkość pod żaglami szacowana jest na 5-6



Rys. Muzeum Miejskie w Goeteborgu

Artystyczna wiza szwedzkiego statku wschodnioindyjskiego.



Fot. Krzysztof Kulbick

Wnętrze kadłuba East Indiamana w czasie budowy.



węzłów, prędkość z silnikiem na 8 węzłów przy dobrej pogodzie. Wyporność pełna jednostki to 1250 ton. Oryginalny East Indiaman uzbrojony był w 20 - 30 armat. Jego współczesne wcielenie otrzymało 14 żelaznych armat sześćofuntowych, przewidzianych do oddawania salutów. Załoga stała li-

czy 30 osób, a jednostka dostosowana jest do przyjęcia łącznie 80 osób. *Göthenborg* musi spełniać surowe wymagania związane z bezpieczeństwem załogi. Dlatego wyposażono go w łódź ratunkową i osiem pneumatycznych tratw ratunkowych. Oczywiście posiada radar, odbiornik GPS i satelitarny system łączności.

### W Polsce bez szans...

2 października 2005 roku szwedzki East Indiaman (*Ostindiefararen*) *Göthenborg* opuścił macierzysty port. Dowodzona przez kapitana Petera Karolinga jednostka nie powtórzyła jednak trasy swoich poprzedników rejs wykorzystano do promocji całego przedsięwzięcia, a co za tym idzie również promocji Szwecji, jej produktów, możliwości współpracy ze szwedzkimi podmiotami. Słowem statek wykonuje podobną funkcję, co przed wiekami, łączy Zachód ze Wschodem, będąc jednocześnie pływającym ambasadorem kraju, w którym powstał. Trasa przedstawiała się zatem następująco:

- Goeteborg – Kadyks (przez Vigo) – 2700 mil morskich, 48 dni, wejście do Kadyksu 19 listopada, wyjście 28 listopada,
- Kadyks – Recife – 3 100 mil morskich, 32 dni, wejście 30 grudnia, wyjście 10 stycznia,
- Recife – Cape Town – 4 400 mil morskich, 41 dni, wejście 19 lutego, wyjście 28 lutego,
- Cape Town – Port Elizabeth – 1 000 mil morskich, 11 dni, wejście 9 marca, wyjście 25 marca,
- Port Elizabeth – Fremantle - 4 800 mil morskich, 49 dni, wejście 13 maja, wyjście 25 maja,
- Fremantle – Jakarta – 1 800 mil morskich, 24 dni, wejście 18 czerwca, wyjście 28 czerwca,
- Jakarta – Kanton – 1 800 mil morskich, 20 dni, wejście 18 lipca, wyjście 19 sierpnia,
- Kanton – Szanghaj – wejście 29 sierpnia, wyjście 29 października.

Przybycie żaglowca do Szanghaju przeobraziło się w wielką fetę. Program pobytu statku jest bardzo bogaty. Obejmuje między innymi, prócz zwiedzania statku, konferencje o charakterze prezentacji marketingowych szwedzkich przedsiębiorstw. Ich tytuły mówią same za siebie: *Nowoczesne szwedzki biotechnologie, Elektronika przyszłości, Polimery w biomedycynie*. Wyjaśnia to hojność, z jaką przedsięwzięcie potraktowały szwedzkie firmy, a może również stanowić wskazówkę dla innych.

Obecnie szwedzcy żeglarze cieszą się pobytom w Szanghaju. W październiku rozpoczną powrotny rejs. Pozostaje im tylko życzyć stopy wody pod kilem i ze smutkiem skonstatować, że nad polskim Bałtykiem takie przedsięwzięcie raczej nie miało by szans na realizację.

**Krzysztof Kubiak**



**Kadłub *Göthenborga* w trakcie prac wyposażeniowych cumował przy nabrzeżu przekazanym przez miasto stworzonej przez zapaleńców stoczni Terra Nova, powołanej specjalnie w celu zbudowania repliki.**



**Model *Göthenborga* w skali 1:20.**



# Polskie działa Navarony

Najpotężniejsze na świecie stanowiska baterii artylerii nadbrzeżnej zachowały się na Półwyspie Helskim. Niedawno udostępniono je zwiedzającym.

To sensacja nie tylko na skalę krajową. - Mamy nadzieję, że stanowiska te staną się jedną z największych atrakcji turystycznych Helu - mówi z przekonaniem Wojciech Waśkowski. - Już teraz dziennie odwiedza je kilkaset osób.

Waśkowski jest byłym zawodowym wojskowym, pasjonatem historii i członkiem zarządu Muzeum Obrony Wybrzeża. To nowa instytucja. Działa od maja tego roku. Jej otwarcie przeszło jednak bez większego medialnego echa. A szkoda.

## Strategiczny półwysep

Półwysep Helski naszpikowany jest obiektami militarnymi. W sumie jest ich tu kilkadziesiąt. Pochodzą z różnych okresów. Pierwsze fortyfikacje wybudowali tu Polacy na początku lat trzydziestych. Potem systematycznie je rozwijali, szczególnie, gdy w 1936 roku powołano do życia

- Poza nami w Europie jest tylko  
jeszcze jeden podobny obiekt: w Norwegii  
- tłumaczy Wojciech Waśkowski



Rejon Umocniony Hel. Wśród obiektów militarnych były także stanowiska artyleryjskie. Najslynniejszy epizod z ich udziałem wydarzył się we wrześniu 1939 roku, gdy zwycięsko wyszły z pojedynku z dwoma niemieckimi pancernikami *Schleswig Holstein* i *Schlesien*.

Ze strategicznego położenia Półwyspu zdawali sobie sprawę także Niemcy. To dlatego jesienią 1940 roku zdecydowali o budowie na Helu nadbrzeżnej baterii trzech dział kalibru 406 mm - największej, jaką zbudowano w czasie drugiej wojny światowej. Było to związane z przygotowaniem do ataku na Związek Radziecki. Niemcy przyjęli, że kaliber helskiej baterii powinien być równy lub

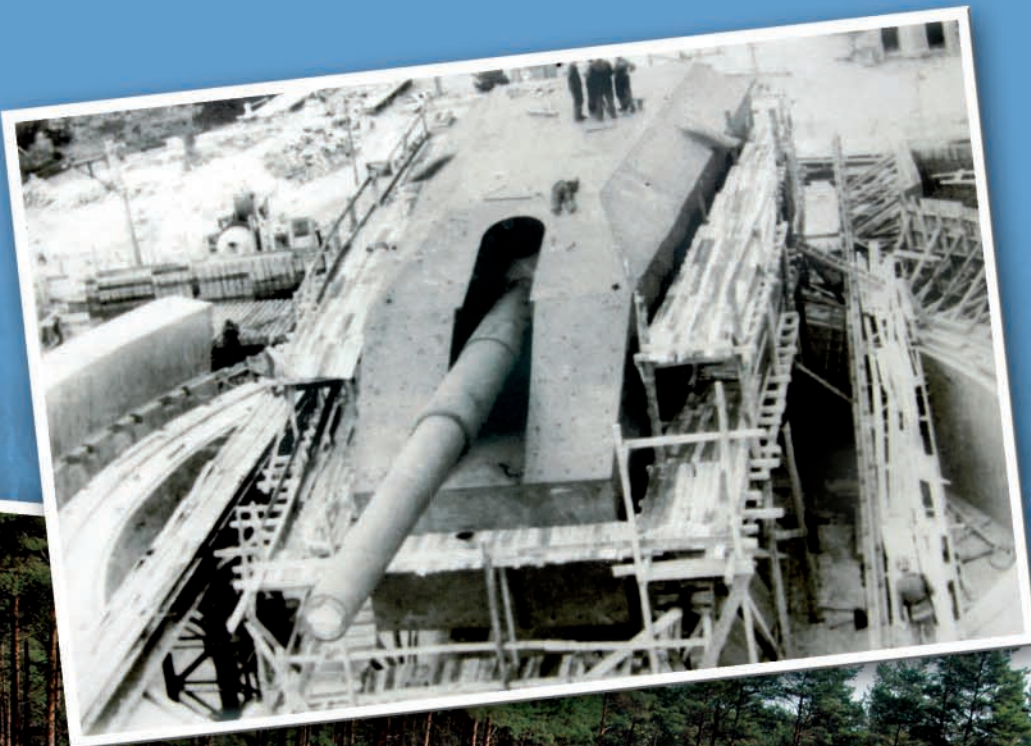
wyższy od kalibru dział sowieckiej floty na Bałtyku.

Helska bateria była gotowa w maju 1941 roku. Nadano jej nazwę *Schleswig Holstein*. W jej skład wchodziły trzy stanowiska ogniowe, wieża kierowania ogniem i dwa magazyny amunicyjne. Stanowiska ogniowe rozmieszczono wzdłuż łuku, którego środek stanowiła zlokalizowana ok. 500 m od nich wieża kierowania ogniem. Magazyny znajdowały się 350 m dalej.

Cały kompleks połączony był kolejką wąskotorową i znajdował się ok. 1 km na północ od dworca kolejowego w Helu. Był dobrze ukryty w lesie i otoczony płotem z siatki drucianej.

Głównym zadaniem tej baterii była osłona Zatoki Gdańskiej i walka z największymi radzieckimi okrętami wojennymi w razie ich ataku. Armaty mogły strzelać obracając się dookoła. Ich zasięg dochodził do 56 km, co oznaczało, że mogły niszczyć cele w Kartuzach, pod Tczewem i Elblągiem. Działa strzelały pociskami ważącymi ponad tonę. Ich wybuch był w stanie zatopić pancernik albo wyrwać w ziemi dziurę o głębokości i średnicy kilkudziesięciu metrów!

Armaty osadzone były w żelbetonowych bunkrach o wymiarach 64 m na 39 m, o łącznej powierzchni 1, 4 tys. m kw i ponad dwumetrowej grubości ścianach i stropach.



**Jesienią 1940 roku Niemcy zdecydowali o budowie na Helu nadbrzeżnej baterii trzech dział kalibru 406 mm - największej, jaką zbudowano w czasie drugiej wojny światowej. Była gotowa w maju 1941 roku.**



**Armaty osadzone były w żelbetonowych bunkrach o wymiarach 64 m na 39 m., o łącznej powierzchni 1, 4 tys. m kw i ponad dwumetrowej grubości ścianach i stropach.**



metrowej grubości ścianach i stropach. Każdą z nich obsługiwała załoga złożona z 88 żołnierzy, którzy mieszkali w części koszarowej bunkrów. Do swojej dyspozycji mieli tam wszystkie wygody łącznie z wc, którego nie powstydziliby się niejeden dom. W schronie nie było tylko kuchni - jedzenie dowożono z zewnątrz.

Helskie armaty nie zostały jednak nigdy wykorzystane do walki z radzieckimi okrętami. Oddano z nich jednak ok. 20 próbnych strzałów. W 1942 roku zostały zdemontowane i przeniesione na wybrzeże Francji w rejon Calais. Tam, jako bateria „Lindemann”, wzięły udział w ostrzeliwaniu, położonych po drugiej stronie Kanału La Manche, angielskich

miast. Po zdobyciu przez aliantów, zostały wysadzone w powietrze.

### Unikatowy w Europie

Helskie pozostałości po baterii *Schleswig Holstein* zostały po wojnie zajęte przez Wojsko Polskie. W 1999 roku, między innymi staraniem Stowarzyszenia Przyjaciół Helu skupiającego miłośników Półwyspu Helskiego i jego historii, obiekt wpisano do rejestru zabytków. Aby uchronić baterię, a także inne helskie militaria przed zniszczeniem, w łonie tej organizacji pojawił się pomysł ich odrestaurowania i udostępnienia dla zwiedzających. Ideę popar-

ły władze miasta Helu, które o pieniądze na realizację pomysłu wystąpiły do Unii Europejskiej. Ta przekazała na ten cel pół miliona euro. Rok temu rozpoczęły się pierwsze prace budowlane przy stanowisku ogniowym nr 2 i 9 - kondygnacyjnej wieży kierowania ogniem. 1 maja tego roku oba militaria zostały udostępnione turystom jako Muzeum Obrony Wybrzeża. Uchwałą Rady Miasta Helu dzierżawcą obiektu (na 10 lat) jest Stowarzyszenie Przyjaciół Helu.

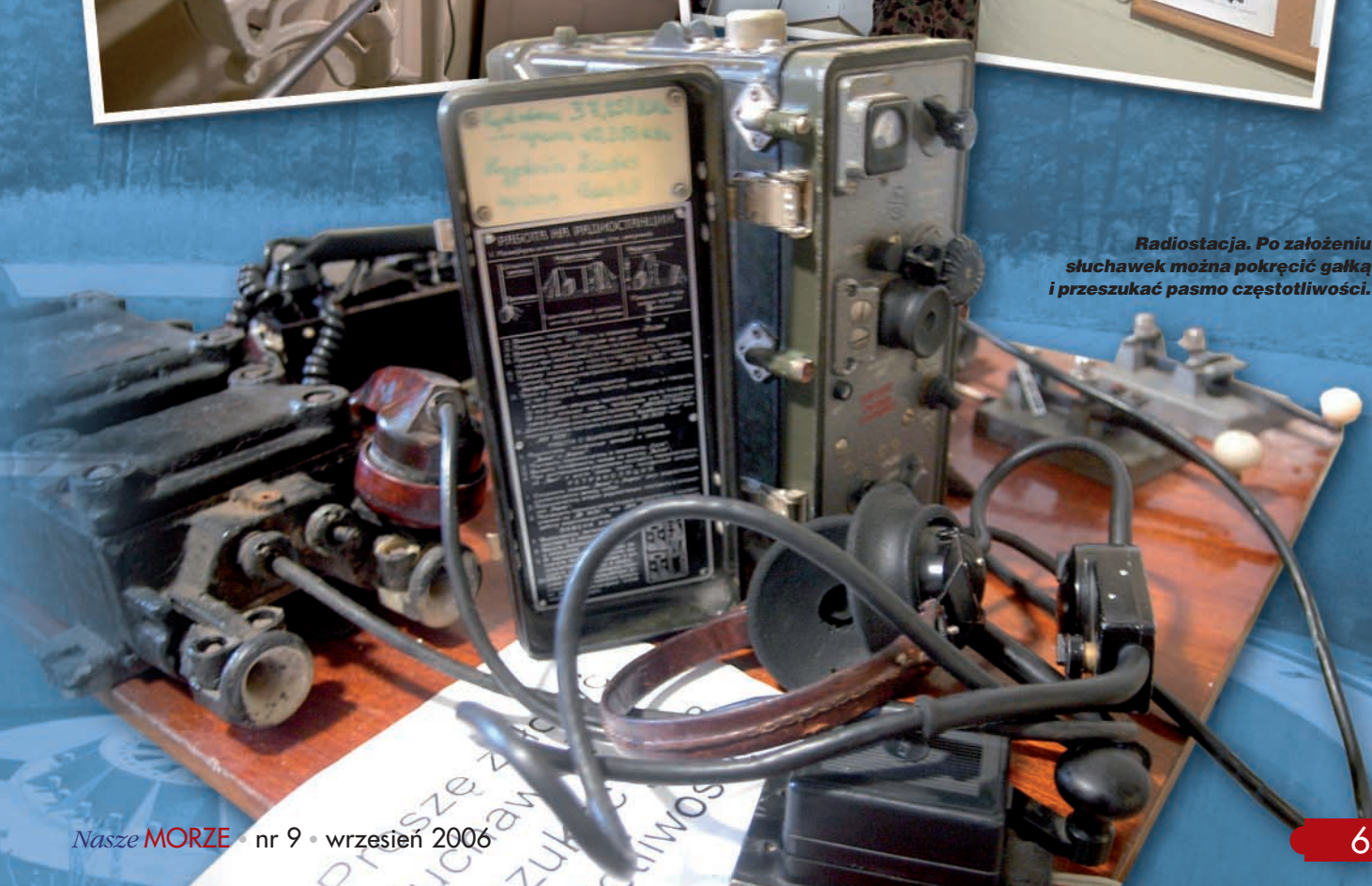
- Poza nami w Europie jest tylko jeszcze jeden podobny obiekt: w Norwegii - tłumaczy Waśkowski. - Tam zachowały się armaty. Ale helskie stanowiska, dzięki

**Udostępniony do zwiedzania pokój dowódcy.**

**Odtworzone ambulatorium na stanowisku ogniowym nr 2.**



**Radiostacja. Po założeniu słuchawek można pokręcić gałką i przeszukać pasmo częstotliwości.**





dobudowanej części koszarowej, są znacznie większe.

Do baterii łatwo trafić. Znajduje się przy wjeździe do miasta Hel. Tablice informacyjne ustawione są już kilka kilometrów przed muzeum (mapkę z dojazdem znaleźć też można na stronie internetowej Muzeum Obrony Wybrzeża: [www.helmuzeum.pl](http://www.helmuzeum.pl)). Zwiedzającym udostępnione jest stanowisko ogniowe nr 2 i wieża kierowania ogniem. Obiekty czynne są codziennie w godz. od 10 do 17 (w sezonie letnim od 9 do 19). Bilety kosztują: normalny - 6 zł, ulgowy - 4 zł. Ścieżka zwiedzania jest doskonale oznaczona i opisana, obiekty można więc bez problemu zwiedzać bez przewodnika. Na

stanowisku ogniowym nr 2, poza zwiedzaniem odtworzonych pomieszczeń (m.in. pokoju dowódcy, ambulatorium i magazynów amunicyjnych) oraz podziwianiem potężnej żelbetonowej podstawy armaty kalibru 406 mm (co możliwe jest również z tarasu widokowego), można też zapoznać się z kilkoma wystawami dotyczącymi historii Helu i Polskiej Marynarki Wojennej. Chętni obejrzeć również mogą film dokumentalny pokazujący jak działała taka bateria w czasie wojny.

### Taka jest historia...

Wieża kierowania ogniem, choć uboższa w ekspozycje, jest także godna uwagi.

Warto wspiąć się na jej szczyt, aby z wysokości 25 metrów podziwiać panoramę Półwyspu Helskiego. Na górze można się także przekonać, na czym polegało namierzanie celów dla baterii. Wojciech Waśkowski pokazuje nam stamtąd, gdzie znajdują się obiekty baterii *Schleswig Holstein* jeszcze nie udostępnione turystom: stanowiska ogniowe nr 1 i 3 oraz dwa magazyny amunicyjne. Na razie są one w gestii wojska, ale Waśkowski ma nadzieję, że wkrótce to się zmieni, bo armia opuszcza powoli półwysep. Być może w niedalekiej przyszłości uda się też dla Muzeum Obrony Wybrzeża uzyskać pozostałości polskich baterii, zarówno tych sprzed wojny, jak i z okresu powojennego.



**Załoga złożona z 88 żołnierzy miała do swojej dyspozycji wszystkie wygody, łącznie z wc...**



**Do armat amunicję dowożono kolejką wąskotorową.**



- Tak się złożyło, że zaczęliśmy od odbudowy obiektu niemieckiego - mówi nasz przewodnik. - Niektórym się to nie podoba. Uważają, że to niepotrzebne konserwowanie pamiątek po hitlerowcach. Powiem tak: niedawno mieliśmy zaszczyt gościć ostatniego prezydenta RP na uchodźstwie Ryszarda Kaczorowskiego. Na pytanie, czy odtworzenie takiego obiektu jak bateria *Schleswig Holstein* mu nie przeszkadza, odpowiedział krótko - taka jest historia.

**Tomasz Falba**  
**Zdjęcia: Waldemar Okrój**



**Na stanowisku ogniowym nr 2 można zapoznać się z kilkoma wystawami dotyczącymi historii Helu i Polskiej Marynarki Wojennej.**

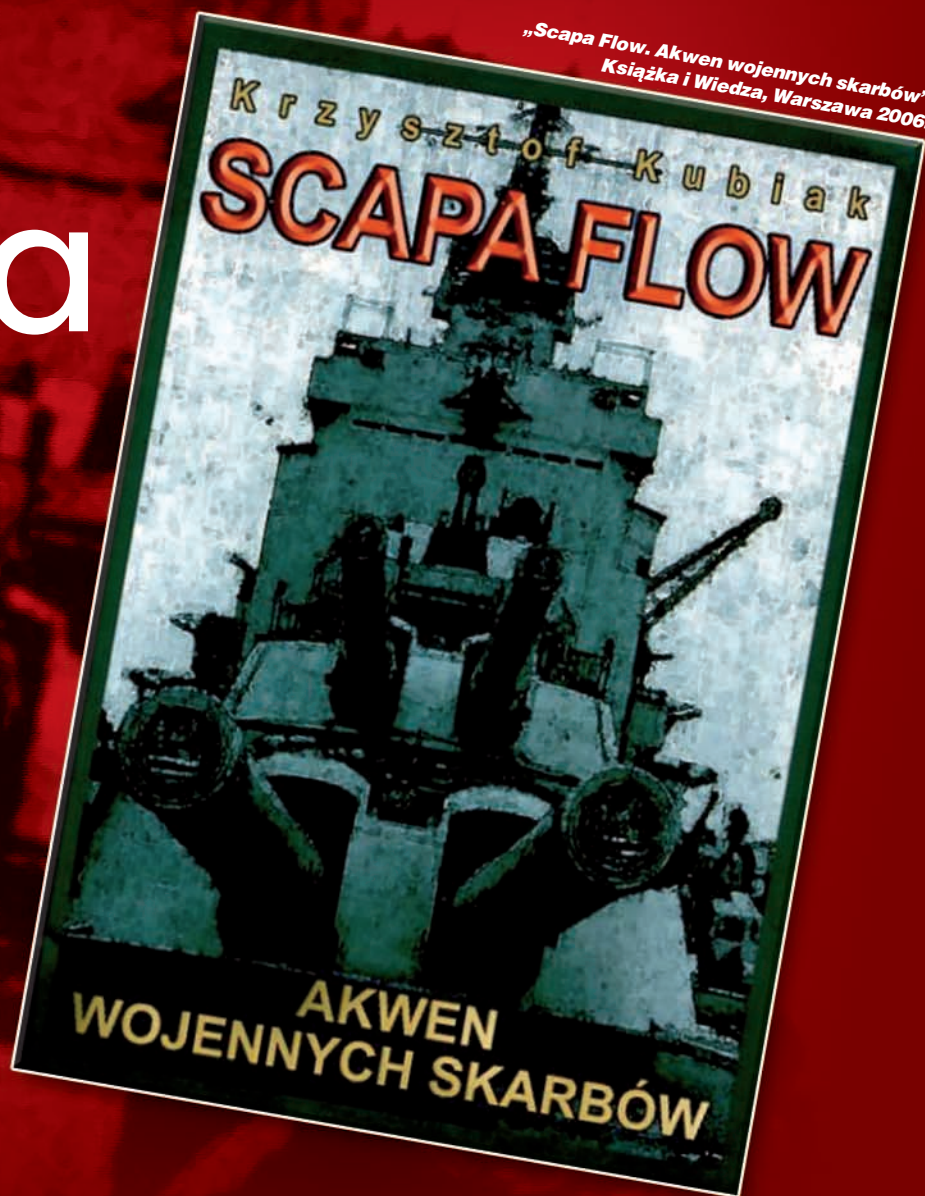
**Wieża kierowania ogniem zlokalizowana ok. 500 m od stanowisk artyleryjskich.**



**Sypialnia w części koszarowej helskiego bunkra.**



# Księga



## ..... wojennych skarbów

Ukazała się pierwsza polska monografia na temat legendarnej bazy brytyjskiej floty wojennej - Scapa Flow. Jej autor zapowiada, że rozpoczyna w ten sposób serię książek o podobnych miejscach.

- Ciągle czytałem: wypłynęli ze Scapa Flow, wypłynęli do Scapa Flow, aż się w końcu wkurzyłem - mówi Krzysztof Kubiak. - I tak powstała ta książka.

Autor jest pracownikiem naukowym m. in. Akademii Marynarki Wojennej w Gdyni, wybitnym znawcą tematyki wojennomorskiej (jest także stałym współpracownikiem miesięcznika „Nasze MORZE”). Do tej pory ukazały się jego prace dotyczące m.in. wojny falklandzkiej z 1982 roku i działań sił morskich na wodach indochińskich w latach 1945-56. Kubiak jest też współautorem pionierskiego opracowania „Polska wobec zagrożenia terroryzmem morskim”.

Jego najświeższa publikacja też jest pionierska. „Scapa Flow. Akwen wojennych skarbów” (Książka i Wiedza, Warszawa 2006) to pierwsza tego rodzaju publikacja na naszym rynku. Ukazuje całościowo historię i współczesność Scapa Flow - zatoeki na Orkadach - archipelagu wysp położonych na północ od wybrzeży Szkocji - gdzie w czasie pierw-



szej i drugiej wojny światowej znajdowała się sławna baza Royal Navy. Napisana z pasją, okraszona licznymi tabelami, mapami i ilustracjami publikacja Kubiaka powinna się znaleźć w bibliotece każdego szanującego się pasjonata morza. Zwłaszcza, że jej autor wykazał się wyjątkową rzetelnością. Zanim napisał książkę, przez kilka tygodni poznawał Scapa Flow osobiście.

- Inaczej sobie tego nie wyobrażam – mówi Krzysztof Kubiak. - Bez tej wizyty książka nie mogłaby po prostu powstać.

### Samobójstwo floty

Pierwsze ludzkie osady na Orkadach powstały już około 5 tys. lat temu. Do XV wieku wyspy znajdowały się pod wpływami skandynawskimi. Brytyjska flota pojawiła się w Scapa Flow na początku XIX wieku. Jednak dopiero w czasie pierwszej wojny światowej zatoka ta stała się jedną z głównych baz Royal Navy. Kiedy 8 listopada 1918 roku w Compiègne pod Paryżem podpisano zawieszenie broni nikt nie spodziewał się, że niebawem w Scapa Flow rozegra się dramat, który przejdzie do historii jako największe zbiorowe „samobójstwo” okrętów w dziejach świata. Niemiecka flota przetrwała pierwszą wojnę światową bez większego uszczerbku. Dla zwycięzców była więc łakomym kąskiem. Alianci domagali się, aby Niemcy przekazali im swoje okręty. Na czas rokowań miały zostać internowane w którymś z państw neutralnych, ale te nie kwapiły się z ich przyjęciem. 23 listopada 1918 roku pierwsza ich grupa przybyła zatem do Scapa Flow. W sumie w zatoce zakotwiczyło ponad 70 jednostek - od okrętów liniowych po niszczyciele. Do ich pilnowania wydzielono specjalną brytyjską eskadrę.

Sytuacja na niemieckich okrętach nie była łatwa. Trudne warunki bytowe, rewolucyjne wrzenie, jakie opanowało załogi w ostatnich dniach wojny, a przede wszystkim brak komunikacji z krajem pogłębiało poczucie niepewności co do przyszłości. W końcu kontradmirał Ludwig von Reuter, głównodowodzący niemieckiej floty uwięzionej w Scapa Flow, zdając sobie sprawę, że nie zostanie ona zwrócona jego krajowi, zdecydował o jej samozaopiieniu.

Okazja nadarzyła się 21 czerwca 1919 roku, kiedy Brytyjczycy opuścili zatokę udając się na ćwiczenia (dzisiaj przypuszcza się, że mogli to zrobić specjalnie). Na miejscu pozostawili tylko dwa sprawne niszczyciele i kilka mniejszych jednostek. Około godz. 11.20 na krążowniku *Emden* wywieszono flagę „Z” oznaczającą przystąpienie do akcji. Ponieważ na okrętach nie było materiałów wybuchowych, marynarze postanowili zatopić okręty otwierając zawory denne, podwodne wyrzutnie torped i wybijając bulaje. Przez nie woda wdarła się do wnętrza. W ciągu 2,5 godziny niemal cała niemiecka flota poszła na dno. Po wojnie wraki

okrętów stały się dla Anglików obfitym i cennym źródłem złomu.

### U-Boot w zatoce

Głośno o Scapa Flow zrobiło się znowu na początku drugiej wojny światowej i to też za przyczyną Niemców. W niedzielę, 8 października 1939 roku, tuż przed północą, z bazy morskiej w Kilonii wyszedł dowodzony przez kapitana Guntera Priena niemiecki okręt podwodny *U-47*. Zadanie, jakie przed nim postawił głównodowodzący bronią podwodną Kriegsmarine Karl Donitz wydawało się niemożliwe do wykonania. Prien miał wdrzeć się do zatoki i zatopić tyle brytyjskich okrętów, ile tylko się da.

Baza była pilnie strzeżona. Wejście do niej dokładnie zabezpieczono sieciami i wrakami statków. Wydawało się, że nawet mysz się nie przecisnie. A jednak! Prien, wykorzystując zaledwie 17-metrowej szerokości lukę w systemie zabezpieczeń brytyjskiej bazy, w nocy z 13 na 14 października wpłynął przez nikogo niezauważony do Scapa Flow. Odnalazł tam pancernik *Royal Oak* i zatopił go. Był to pierwszy tak duży okręt zniszczony w czasie drugiej wojny światowej. Zginęło 833 angielskich marynarzy. Brytyjczycy byli tak zaskoczeni atakiem U-Booty, że zanim zorientowali się w sytuacji, Prien był już poza ich zasięgiem. 17 października, entuzjastycznie witany przez tłumy rodaków, cało i zdrowo powrócił do Wilhelmshaven.

Wyczyn „asa” U-Bootów nie powstrzymał jednak Brytyjczyków. Royal Navy opuściła definitywnie zatokę dopiero w 1957 roku. Dla archipelagu, którego los do tej pory był z nią ściśle związany, oznaczało to katastrofę gospodarczą. Sytuację uratowało odkrycie złóż ropy naftowej pod dnem Morza Północnego i budowa w latach 70. jej składowiska na Orkadach. Po przemyśle naftowym drugim głównym źródłem dochodu mieszkańców wysp jest turystyka. Scapa Flow uznawana jest dziś bowiem za jedno z największych skupisk wraków na świecie, prawdziwe Eldorado dla amatorów nurkowania.

Krzysztof Kubiak nie zamierza jednak poprzestać tylko na Scapa Flow. W podobnej konwencji zamierza opisać kolejne sławne bazy marynarek wojennych świata. W ten sposób powstać ma seria, w której miejsce znajdzie się także np. dla Malty czy Gibraltaru.

- Złożyłem już do wydawnictwa pracę o Singapurze - mówi Kubiak. - Mam nadzieję, że ukaże się na początku przyszłego roku. Mogę zdradzić, że będzie nosić prowokacyjny tytuł: „Singapur. Twierdza, której nie było”.

**Tomasz Falba**



Dwie morskie premiery

# Klasyka wiecznie żywa

Katastroficzny klasyk z 1972 roku - „Tragedia Posejdon” - wciąż ma się świetnie i mimo doskonale znanej widzom fabuły trzyma w napięciu do ostatniej sceny! Równie dobrze ogląda się przygodowe „Dziki wyspy” z 1983 roku – romantyczną, piracką opowieść z Tommy Lee Jonesem w roli głównej. Oba filmy ukazały się właśnie w Polsce na płytach DVD.



Przed wakacjami do kin trafił „Posejdon” Wolfganga Petersena (pisaliśmy o nim w czerwcowym numerze „Nasze MORZE”), będący remake’em klasyki kina katastroficznego lat 70. – „Tragedii Posejdon”. Nowa wersja historii tragicznego rejsu luksusowego statku nie zachwycała ani widzów, ani krytyków, więc z tym większą przyjemnością sięgnąłem po oryginalny film z 1972 roku, wydany właśnie przez Imperial na płytach DVD.

**Tommy Lee Jones jakiego być może nie znacie, czyli okryty złą sławą kapitan Bully Hayes z „Dzikich wysp”.**

**Trupia czaszka – żelazny rekwizyt każdego filmu o piratach. W „Dzikich Wyspach” też się pojawiła na ekranie.**



**Piękną Sophie piraci porwali niemalże sprzed ołtarza. Jaki zgotowali jej los, dowiedzieć się można z filmu „Dziki wyspy”.**





Widok tego żaglowca zwiastował kłopoty. Na jego pokładzie kapitan Bully Hayes przemierzał wody południowego Pacyfiku.



W „Dzikich wyspach” zobaczymy coś, co w historiach o piratach pojawia się rzadko - niemiecki okręt pancerny.

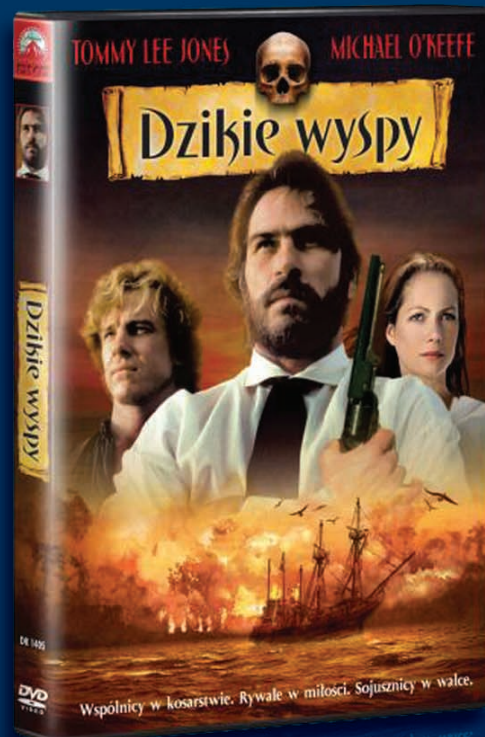
### Nowszy nie zawsze lepszy

Mimo 34 lat różnicy między obiema wersjami, oryginał zdecydowanie wygrywa konkurencję z młodszym bratem. Wprawdzie efekty specjalne są tu - patrząc z dzisiejszej, komputerowej perspektywy - znacznie gorsze, a momentami wręcz sztuczne, jednak decydujący o sukcesie klimat filmu, nieustanne poczucie zagrożenia i emocje bohaterów biją na głowę nową wersję!

Tytułowy „Posejdon” to amerykański luksusowy statek pasażerski, płynący z Nowego Jorku do Grecji. Na Morzu Śródziemnym, podczas zabawy sylwestrowej, w *Posejdonie* uderza ogromna fala powstała na skutek trzęsienia ziemi, wywracając statek do góry dnem. W sali balowej wybucha panika, którą próbuje opanować pastor Frank Scott (w tej roli Gene Hackman, uhonorowany za swą kreację nagrodą BAFTA dla najlepszego aktora 1972 roku), który wraz z grupą uwięzionych pasażerów stara się wydostać ze śmiertelnej pułapki.

### Rekord w dwa tygodnie!

„Tragedia *Posejdon*” do dziś pozostaje jednym z najlepszych „morskich” filmów katastroficznych w historii kina. 34 lata temu otrzymał aż osiem nominacji do Oscara, z których dwie zamienił na statuetki - za najlepsze efekty specjalne i piosenkę. W całym 1972 roku tylko „Ojciec chrzestny” miał w amerykańskich kinach większą widownię od „Tragedii *Posejdon*”! A dodać tu trzeba, że katastroficzny obraz miał swoją premierę kinową w połowie grudnia, więc na zdobycie drugiego miejsca oglądalności wystarczyły mu zaledwie... dwa tygodnie!



## „Dzikie wyspy”

**Tytuł oryginalny:** Savage Islands

**Rok produkcji:** 1983

**Reżyseria:** Ferdinand Fairfax

**Występują:** Tommy Lee Jones, Michael O'Keefe, Max Phipps, Peter Rowley, Jenny Seagrove

**Czas trwania:** 99 minut

**Obraz:** 1.78 : 1 (anamorficzny 16:9)

**Dźwięk:** Dolby Digital 2.0 - angielski, turecki; DD Mono - hiszpański, francuski

**Napisy:** angielskie, angielskie dla niedosłyszących, arabskie, bułgarskie, chorwackie, czeskie, duńskie, fińskie, francuskie, greckie, hebrajskie, hiszpańskie, holenderskie, islandzkie, norweskie, polskie, portugalskie, rumuńskie, serbskie, słoweńskie, szwedzkie, tureckie, węgierskie

**Dodatki:** brak





O sukcesie oryginalnej „Tragedii Posejdon” zdecydowało nieustanne poczucie zagrożenia i emocje bohaterów.



Polska edycja DVD „Tragedii Posejdon” posiada starannie oczyszczony cyfrowo obraz i dźwięk. Co ciekawe, polska wersja językowa (lektor) posiada sześciokanałową ścieżkę, podczas gdy oryginalna, angielskojęzyczna, to jedynie stereo. Jednak kiedy posłuchamy obu ścieżek dźwiękowych na zestawie kina domowego przekonamy się, że polski lektor DD 5.1 jest przestrzenny tylko z nazwy, gdyż w rzeczywistości w tylnych surroundach jedynie zdublowano dźwięk z przednich głośników, w kanale centralnym słyszalny jest praktycznie sam lek-

tor. Subwoofera możemy nawet nie włączyć, bo i tak milczy jak grób.

### Pod znakiem czarnego kruka

Kolejna polecana przez nas morska premiera DVD to mało znane w Polsce, wydane w sierpniu przez ITI „Dzikię wyspę” z Tommy Lee Jonesem w roli okrytego złą sławą kapitana Bully’ego Hayesa, przemierzającego swym statkiem wody południowego Pacyfiku. Poznajemy go, gdy na jedną z licznych wysepek Oceanu Spokojnego dowozi karnodzieję

Nathaniela Williamsona (Michael O’Keefe) i jego prześliczną narzeczoną Sophie (Jenny Seagrove). Podczas przygotowań do ślubu młodej pary na wyspę napadają piraci, którzy mordują wszystkich mieszkańców i porwują Sophie. Cudem ocalały Nathaniel oskarża o krwawy napad kapitana Hayesa, gdyż na wszystkich budynkach na wyspie piraci zostawili jego znak - czarnego kruka. Tymczasem okazuje się, że od jakiegoś czasu symbolem tym posługuje się również dawny partner Hayesa - Louis Beck (Peter Rowley), który w ten sposób chce obciążyć swoimi grzechami byłego kumpla. Nathaniel i Hayes postanawiają połączyć siły w walce ze wspólnym wrogiem. Jeden, aby odzyskać narzeczoną, drugi, by oczyścić swoje nazwisko z ciężących na nim zbrodni. Zanim jednak osiągną swe cele, czeka ich wiele niebezpiecznych przygód, podczas których będą musieli zmierzyć się





34 lata temu „Tragedię Posejdona” nagrodzono Oscarem za efekty specjalne.

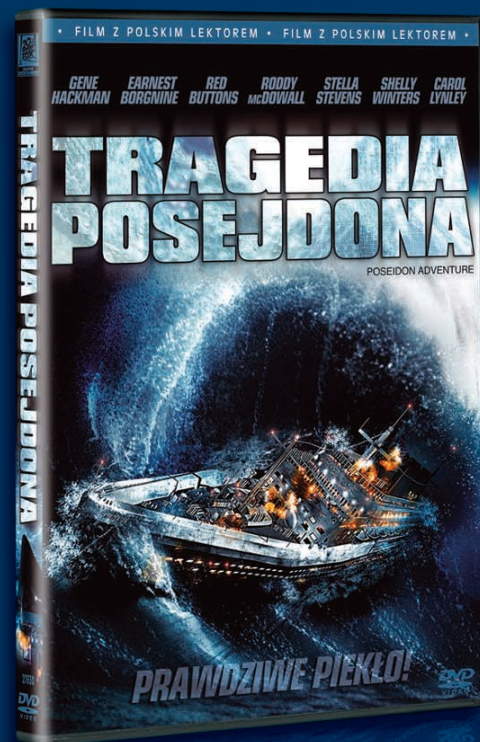
m.in. z plemionami kanibali oraz... niemieckim okrętem pancernym dowodzonym przez hrabiego von Rittenberga.

Także ten film, choć nie bezpośrednio, ma wiele wspólnego z jedną z niedawnych premier kinowych - drugą częścią „Piratów z Karaibów”. Otóż cała otwierająca „Dzikie wyspy” sekwencja ucieczki kapitana Hayesa przed mającymi na niego chrapkę kanibalami jest ludzko podobna do sceny ucieczki kapitana Jacka Sparrowa - również przed ludożercami - z filmu „Piraci z Karaibów: Skrzynia umarłaka”. Na szczęście, w obu filmach sceny te są równie dynamiczne i pasjonujące, więc możemy darować autorom kinowego hitu bieżącego lata ten niewinny plagiat.

Podobnie jak „Tragedię Posejdona”, również „Dzikie wyspy” w wydaniu DVD mają odnowiony komputerowo obraz i dźwięk. Jednak porównując obie edycje, trzeba stwierdzić, że młodszy o 11 lat film przygodowy ma na płycie nieco gorszy obraz (mniejszy kontrast, słabsza ostrość i nieprzyjemne ziarno) od katastroficznego klasyka. O wiele lepiej wypada za to porównanie ścieżek dźwiękowych. Choć w obydwu filmach mamy do czynienia jedynie z dźwiękiem stereo, w przypadku „Dzikich wysp” brzmi on znacznie głębiej i przede wszystkim posiada więcej efektów przestrzennych.

Pozytywne wrażenia po obejrzeniu obydwu polecanych przez nas filmów psuje, niestety, brak jakichkolwiek materiałów dodatkowych. Zwłaszcza taki klasyk kina, jak „Tragedia Posejdona” z pewnością zasługuje na znacznie bogatsze wydanie DVD!

**Tomasz Konopacki**  
Fotosy: materiały promocyjne



## „Tragedia Posejdona”

**Tytuł oryginalny:** Poseidon Adventure

**Rok produkcji:** 1972

**Reżyseria:** Ronald Neame

**Występują:** Red Buttons, Carol Lynley, Ernest Borgnine, Gene Hackman, Shelley Winters, Jack Albertson, Leslie Nielsen

**Czas trwania:** 112 minut

**Obraz:** 2.35 : 1 (anamorficzny 16:9)

**Dźwięk:** Dolby Digital 2.0 - angielski, turecki; DD 5.1 - polski (lektor), węgierski

**Napisy:** angielskie, arabskie, chorwackie, węgierskie, polskie, rumuńskie, słoweńskie, tureckie

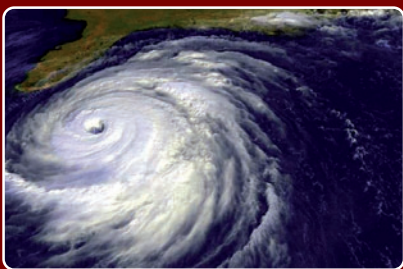
**Dodatki:** brak

*Na Morzu Śródziemnym, podczas zabawy sylwestrowej, w Posejdona uderza ogromna fala powstała na skutek trzęsienia ziemi, wywracając statek do góry dnem.*





### Groźne żywioły: Tsunami



Tsunami to gigantyczne fale, mogące przemieszczać się przez cały ocean, kumulując swą niszczycielską siłę tysiące kilometrów od źródła powstania. Czy fala o niespotykanej wysokości i sile może nam wkrótce zagrozić?

Emisja

Niedziela, 1 października, 19.00

### Kraksy pod lupą: Grecki prom



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

Emisja

Czwartek, 5 października, godz. 11.00

### 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

Środa, 27 września, godz. 22.00, 01.00

Sobota, 30 września, godz. 13.00

Śr., 4 października, godz. 10.00, 15.00

### PREMIERA

### Tuż przed tragedią: *Kursk*



Rosyjski okręt podwodny *Kursk* poszedł na dno w wyniku dwóch wybuchów na pokładzie. Jaka była przyczyna katastrofy? Istnieje kilka teorii na ten temat, m.in. sabotaż, przyjacielski ogień i kolizja z amerykańskim okrętem podwodnym.

Emisja

Wtorek, 26 września, godz. 09.00, 14.00

Wt., 3 października, godz. 22.00, 01.00

Niedziela, 8 października, godz. 22.00

Wt., 10 października, godz. 10.00, 15.00

### Łowcy mór: Okręt z lodu

W 1942 roku Geoffrey N. Pyke zaproponował budowę ogromnego lotniskowca z materiału będącego połączeniem masy włóknistej i lodu. Łowcy mór badają pozostałości po tej sekretnej konstrukcji z okresu II wojny światowej.

Emisja

Pon., 25 września, godz. 09.00, 14.00

### 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

Poniedziałek, 25 września, godz. 00.00

Sobota, 7 października, godz. 01.00

Niedziela, 15 sierpnia, godz. 19.00

### Zatopiony sekret Hitlera



Latem 2003 roku przeprowadzono operację wyciągnięcia z morskiego dna drogiego ładunku zatopionego statku *Hydro*. W czasie II wojny światowej statek ten był celem brawurowych akcji norweskiego ruchu oporu.

Emisja

Pon., 25 września, godz. 10.00, 15.00

Niedziela, 15 października, godz. 01.00



### Wielkie konstrukcje: Superporty



Nowe gigantyczne statki mogą przewozić nawet do 12 tysięcy kontenerów. Czy jednak budowanie takich kolosów nie jest zbyt wielkim ryzykiem w dobie zagrożenia terrorystycznego?

Emisja

Niedziela, 1 października, 14.00

### Wielkie konstrukcje: Przesunięcie olbrzymów



Tradycyjne holowniki przeżywają okres odrodzenia. Obecnie w portach królują supernowoczesne modele tych łodzi. Odgrywają kluczową rolę podczas wielu ważnych, technicznych przedsięwzięć.

Emisja

Środa, 27 września, godz. 18.00

### Polowanie na myśliwego: Ataki rekinów

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

Emisja

Czw., 28 września, godz. 22.00, 01.00

Czw., 5 października, godz. 10.00, 15.00

### 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

Sobota, 30 września, godz. 12.00

### Wielkie konstrukcje: Statek olbrzym



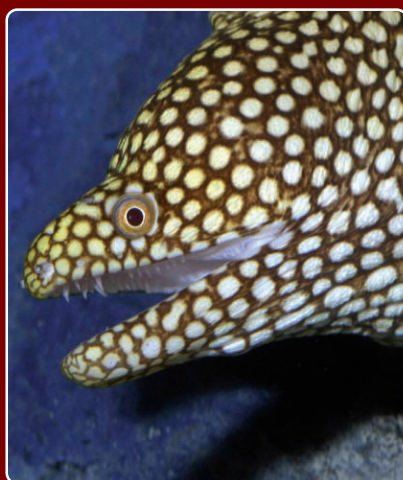
Po morzach i oceanach świata pływa jednocześnie prawie 30 tysięcy statków. Około 3200 z nich to olbrzymie kontenerowce. Zapraszamy na pokład OOCL Atlanta, kontenerowca o długości ponad 300 metrów.

Emisja

Środa, 27 września, godz. 09.00, 14.00

Środa, 18 października, godz. 12.00

### Oceany za szkłem



Zaproszenie do jednego z najwspanialszych akwariów na świecie, Monterey Bay Aquarium.

Emisja

Pon., 25 wrz., godz. 08.00, 13.00, 19.00

### Łowcy mór: HMS Doterel



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

Emisja

Sobota, 30 września, godz. 19.00, 00.00

Niedziela, 1 października, 15.00

### Superplatforma

W Zatoce Meksykańskiej trwa transport największej na świecie platformy wiertniczej, która ma trafić na swoje miejsce przed sezonem huraganów. Na Atlantyku platforma stanie na trasie lodowców. Czy technika pokona siłę natury?

Emisja

Środa, 27 września, godz. 10.00, 15.00

### Urodzeni mordercy: Oceany

Niewiarygodne podwodne starcie na śmierć i życie. Taktyczne chwytły marlina pasiastego oraz przebiegłość i siła orki dodają dramatyzmu tej okrutnej walce.

Emisja

Czwartek, 28 września, godz. 17.00



### 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

Sobota, 30 września, godz. 01.00

### Tuż przed tragedią: Pożar na pokładzie



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

Emisja

Czwartek, 5 października, godz. 20.00

### PREMIERA

### Prawda i fikcja w Hollywood: Katastrofy na morzu



Kulisy prezentacji na ekranie filmowym katastrof morskich. Jak pogodzić naukową wiarygodność z wymogami świata rozrywki? W programie fragmenty filmów oraz wywiady z ich twórcami.

Emisja

Piątek, 6 października, godz. 21.00, 00.00

Niedziela, 8 października, godz. 17.00

Piątek, 13 października, godz. 09.00, 14.00

### Delfiny długoszczękie



Delfiny długoszczękie przemierzają bezkresne wody oceanów. Są stworzeniami płochliwymi, które rzadko można zobaczyć z bliska. Wyjątkiem jest brazylijska wyspa Fernando de Noronha, gdzie każdego ranka pojawiają się setki delfinów.

Emisja

Wt., 3 października, godz. 13.00, 19.00

### Czysta nauka: Atlantyda

Zapraszamy na poszukiwania Atlantydy, 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

Piątek, 6 października, godz. 10.00, 15.00

### 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 zafunkcjonowało...

Emisja

Piątek, 6 października, godz. 12.00

Wtorek, 17 października, godz. 18.00

### Łowcy mórż: *Królowa Nassau*

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

Emisja

Sobota, 7 października, godz. 19.00, 00.00

Niedziela, 8 października, godz. 15.00

### Sejsmiczne sekundy: Zatonięcie *MS Coventry*

25 maja 1982 roku - święto narodowe Argentyny przypadło w środku wojny Falklandzkiej. Brytyjski niszczyciel *HMS Coventry* zostaje zaatakowany. Na dno południowego Atlantyku poszedł najbardziej nowoczesny okręt wojenny w historii.

Emisja

Pon., 9 października, godz. 18.30, 01.30



### Wielkie konstrukcje: USS Ronald Reagan



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

Emisja

Środa, 11 października, godz. 12.00  
Piątek, 20 października, godz. 18.00

### Łowcy mórz: Angielska flota na Pacyfiku



W kryształowych wodach Morza Południowochińskiego kryją się wraki dwóch ogromnych okrętów wojennych: HMS Prince of Wales i HMS Repulse. Poznajmy historię tych pancerników.

Emisja

Sob., 14 października, godz. 19.00, 00.00  
Niedziela, 15 października, godz. 15.00

### 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

Piątek, 20 października, godz. 23.00

### Tuż przed tragedią: Eksplozja na Morzu Północnym

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

Emisja

Piątek, 13 października, godz. 20.00

### Wielkie konstrukcje: Bariery na Morzu Północnym

Holendrzy projektują pływające domy, drogi, a nawet miasta. To odpowiedź na rosnący poziom wód Morza Północnego i wylewające z brzegów rzeki. Czy technika i nowoczesne technologie zwyciężą w walce ze śmiertelnościami podwodziami?

Emisja

Poniedziałek, 16 października, godz. 12.00

### Tajemnica okrętu podwodnego Dakar



W 1968 roku izraelski okręt podwodny zniknął bez śladu podczas dziewiczego rejsu wraz z 69 marynarzami na pokładzie. Dla wielu amerykańskich i izraelskich ekspertów odnalezienie tego okrętu stało się życiową ambicją.

Emisja

Pon., 2 października, godz. 10.00, 15.00

### W obronie rekinów

Analiza mitów i opowieści związanych z zachowaniem rekinów. Przyjrzymy się, jak istotną rolę odgrywają obecnie nurkowie w zachowaniu gatunków skazanych na wymarciu.

Emisja

Sobota, 14 października, godz. 09.00

### 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

Wtorek, 17 października, godz. 23.00

Zdjęcia: National Geographic Channel  
Redakcja nie odpowiada za zmiany w programie wprowadzone przez stację po oddaniu numeru do druku.



- codziennie aktualizowany serwis prasowy

- 500 000 odsłon miesięcznie

- serwis polskiej gospodarki morskiej

**PORTALMORSKI.PL**  
SERWIS POLSKIEJ GOSPODARKI MORSKIEJ

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

Start Szukaj O Portalu Morskim ShippingLogistics.net Reklama Kontakt

**WIADOMOŚĆ DNIA**

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

**REKLAMA**

**Z NAD BAŁTYKU**

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

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

**Z EUROPY**

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

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

**Z ŚWIATA**

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

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

**KATALOG FIRM**

**Stocznie**  
produkcyjne remontowe ...

**Remonty**  
statków urzędzeń ...

**PORTY MORSKIE**

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

**ŻEGLUGA MORSKA**

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

**PRZEMYSŁ OKRĘTOWY**

06.02 Praca jest, wystarczy być dobrym  
06.02 Stocznia rozwiązuje budowę gazowców LNG  
03.02 Rozwój dwóch bidadków

**LOGISTYKA I SPEDYCJA**

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

**MAR**

31.01  
23.01  
18.01 Rok 2000 saperów

**RYBOLÓWSTWO MO**

www.PortalMorski.pl





## 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.

**Materiały filmowe odtworzysz także w domowym odtwarzaczu DVD/VCD**

## Już za miesiąc!

Razem z następnym wydaniem miesięcznika „**Nasze MORZE**”:

**Model tankowca *Lucky Lady* przebudowanego w Gdańsku na statek do przewozu ładunków ciężkich *Willift Eagle*!**



**Szukaj w październiku w salonach prasowych!**



# REMONTOWA

Gdańsk Shiprepair Yard "Remontowa" S.A.



ship conversions and repairs



design, engineering, shipbuilding



offshore projects, steel structures



Poland 80-958 Gdańsk Na Ostrowiu 1  
tel (+4858) 307 16 00 fax (+4858) 301 25 32  
e-mail: remontowa@remontowa.com.pl www.remontowa.com.pl

