

Model statku IBEEV nagrodzonego Złotą Kotwicą 2007 - w prezencie!

# nasze MORZE

maritime magazine

Cena 9,50 zł  
(w tym 0% VAT)

Nr 9 (21) wrzesień 2007  
NR INDEKSU 211214

Wojna z Unią nie, ale... w sprawach rybaków nie odpuścimy - mówi w rozmowie z „*Naszym MORZEM*” Marek Gróbarczyk.



Baltexpo 2007,  
relacja z targów



Wspomnienie niszczyciela,  
*Burza* na pocztówce

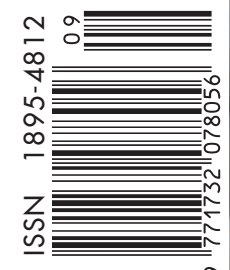


PŻM  
odnawia flotę

# BĘDZIEMY WALCZYĆ!

www.naszemorze.com.pl

Programy TV • Filmy • Slajdy • Multimedia





# To wydarzenie przejdzie do historii...



W październiku 2007 roku  
w Londynie na Tamizie odbędzie się  
**oficjalna uroczystość  
nadania imienia statkowi Galatea**,  
zbudowanemu w ramach tzw. królewskiego kontraktu  
w Stoczni Północnej SA z Grupy REMONTOWA dla  
armatora brytyjskiego Trinity House

Lighthouse Service, którego  
zwierzchnikiem jest **książę Edynburga Filip**.  
Aktu chrztu dokona **Jej Królewska Wysokość  
Królowa Anglii Elżbieta II**.

Specjalna relacja z tego bezprecedensowego wydarzenia  
w następnym - październikowym wydaniu miesięcznika  
„Nasze MORZE”. Z tej okazji dla naszych Czytelników  
przygotowaliśmy niespodziankę.

Razem z następnym numerem  
„Naszego MORZA” – otrzymają oni  
**model statku wielofunkcyjnego  
Galatea w prezencie!**

GALATEA





# Minister odpłytnie?

www.naszemorze.com.pl



Nr 9 (21) Rok II  
ISSN 1895-4812

**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:**

Ilona Młuszczyńska  
tel. (58) 307 15 54  
ilona.mluszczyńska@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

**Publicysta:**

Piotr B. Stareńczak  
tel. (58) 307 22 45  
piotr.starenczak@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 Rembiszczyńska,  
Hubert Bierndgarski,  
Jerzy Szymoniewski,  
Adam Woźniczka.

**Druk:**

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

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

Nakład 4000 egz.



Gdy 11 września wczesnym rankiem w nowej siedzibie resortu do spraw morza przy ul. Młynarskiej w Warszawie rozmawialiśmy z ministrem gospodarki morskiej Markiem Gróbarczykiem, w jego gabinecie zadzwonił telefon. Potem dzwonił jeszcze wiele razy. Tego samego dnia wieczorem miało się odbyć spotkanie Rady Ministrów w sprawie pieniędzy na budowę falochronu w Świnoujściu (piszemy o tym na str. 18) i wpisania tego projektu na listę inwestycji wieloletnich, co było niezbędne dla zagwarantowania finansowania tego przedsięwzięcia, kluczowego dla budowy gazoportu. Do takiego spotkania miało dojść dzień wcześniej, ale nie doszło, bo nie przybyli na nie przedstawiciele Ministerstwa Finansów. Dziś wiemy, że tamtego dnia zapadła decyzja pozytywna. Rozmawiając z ministrem 11 września nie wiedzieliśmy też, czy uda mu się przekonać unijnego komisarza Joe Borga do zniesienia zakazu połowu dorszy na Bałtyku wschodnim. Dziś wiemy, że się nie udało, ale wiemy także i to, że minister obiecał, iż w sprawie polskich rybaków tak łatwo Unii nie odpuści. Wiemy też, że priorytetem w pracy ministerstwa jest wprowadzenie pod obrady Sejmu ustawy o rynku rybnym, a w kolejce czeka sprawa ustawy o zatrudnieniu na statkach morskich (obszerny wywiad z ministrem Gróbarczykiem publikujemy na str. 8-13).

Wszystko to pięknie, ale jednak jest kilka niewiadomych. Gdy 11 września wczesnym rankiem w swoim gabinecie minister Gróbarczyk mówił „Naszemu MORZU” o planach i zamierzeniach kierowanego przez niego resortu nie mogłem odpędzić od siebie pewnej natrętnej myśli.

Gdy 5 maja 2006 roku dość niespodziewanie utworzono Ministerstwo Gospodarki Morskiej, środowisko ludzi morza uznało, że oto wreszcie, po latach zamieszania, niezliczonych i nie zawsze sensownych reorganizacji centralnej administracji mającej się zajmować sprawami morza, powstał wreszcie resort, który w jednym ręku skupi nadzór nad administracją morską, portami, przedsiębiorstwami armatorskimi, szkolnictwem morskim, żegluga i rybołówstwem. Inni drwili, że nowe ministerstwo to polityczna synekura, stworzona *ad hoc* dla zaspokojenia apetytu koalicjanta, któremu nie chciano powierzyć żadnego z „poważnych” stołków ministerialnych, ot, taka premia za polityczną lojalność wobec głównej partii rządzącej. Dziś tamtej koalicji i tamtego ministra



już nie ma, ale ministerstwo nadal istnieje i ma nowego ministra, który nie kryjąc politycznych sympatii, jest jednak bezpartyjny i w dodatku jest człowiekiem morza. Jeżeli jednak prawdą jest opinia wyrażona w zdaniu wcześniejszym w stosunku do zdania poprzedniego, to zalety obecnego ministra mogą nie wystarczyć, tym bardziej, że choć energicznie wziął się do działania (zmiana listy priorytetowych inwestycji, wymiana kadr) to jednak czasu miał dotąd niewiele.

Czy będzie miał go więcej? Czy resort, którym kieruje będzie nadal potrzebny? Czy dotychczas podjęte w nim decyzje i działania będą kontynuowane? Czy do końca roku uda się przegłosować w Sejmie 10 ustaw dotyczących gospodarki morskiej, co zapowiadał jeszcze poprzedni minister Rafał Wiechecki? Czy wreszcie obecny minister w ogóle będzie miał okazję zrealizować to, o czym mówił nam 11 września? Czy może raczej niedługo wszystko utknie w martwym punkcie? Takie właśnie pytania chodziły mi po głowie, gdy słuchałem słów Marka Gróbarczyka, który dawno temu zszedł z tankowca na ląd. Zawinał do Warszawy na dłużej, czy niedługo z niej odpłytnie? *Panta rhei* – mawiał Heraklit. Część odpowiedzi poznamy po 21 października...

Grzegorz.Landowski@naszemorze.com.pl



## OD REDAKTORA

**Minister odpłynię?**

..... str. 3

## LISTY DO MORZA

**Opinie**

O staraniach Stowarzyszenia Lastadia i kilku innych instytucji dążących do uratowania kutra raketowego *Władysławowo* pisaliśmy dwukrotnie.

Dzisiaj prezentujemy dwie opinie w tej sprawie, w tym list otwarty prezesa Lastadii do Ministra Obrony Narodowej. .... str. 6

## LUDZIE MORZA

**Będziemy walczyć!**

Pierwsze słowa po nominacji Marka Gróbarczyka na ministra gospodarki morskiej brzmiały: „Nie toleruję braku kompetencji”. Rozmawialiśmy z nowym ministrem w Warszawie, w gorącym dla niego czasie. .... str. 8

## WYDARZENIA

**Stocznie na bezdechu**

Niby jest dobrze – dwie należące do Skarbu Państwa stocznie zostały dokapitalizowane, zgłaszają się inwestorzy. Ale nastroje wśród stoczniovców nadal dalekie są od optymizmu. .... str. 14

**Gigant kończy na parkingu**

Koniec największego w Polsce producenta osprzętu okrętowego - słujskiej firmy Sezamor. 19 września Sąd Gospodarczy w Słupsku sprzedał ostatnie nieruchomości należące do firmy, w tym halę, gdzie produkowano znane na całym świecie łańcuchy okrętowe. .... str. 17

**I większy, i droższy**

Siedem miesięcy po decyzji rządu o budowie portu gazowego, wiemy ile będzie kosztował i z jakich pieniędzy zbudowany zostanie falochron osłonowy w Świnoujściu. Przez chwilę jednak inwestycja wydawała się poważnie zagrożona. .... str. 18

**Tylko nowości brak**

To były pod względem liczby wystawców największe targi od dziesięciu lat. Pytanie, czy ilość przełożyła się na jakość, na prezentację ciekawych, innowacyjnych produktów i konstrukcji? Tak czy inaczej, warto było odwiedzić Baltexpo A.D. 2007, by chociaż z grubszą zorientować się „co w przemyśle stoczniowym piszczy”. .... str. 21

**Dorsz albo śmierć**

Podział środowiska rybackiego jest tak samo wyraźny, jak granica dzieląca na wschodnie i zachodnie łowiska na Morzu Bałtyckim. O tym, że nie ma zgody wśród rybaków oraz o słabości polskiego rządu przekonaliśmy się podczas debaty, która odbyła się na Międzynarodowych Targach Morskich Baltexpo 2007. .... str. 28

## MORZE ROZMÓW

**Ystad widzę ogromny**

Rozmowa z Larsem Börjessonem, dyrektorem generalnym Portu Ystad. .... str. 32

## MORZE WYPRAW

**Wyprawa, której nie było**

Chcieli, śladami Thora Heyerdahla, przepłynąć na tratwie Pacyfik. Skończyło się na krótkim rejsie po Bałtyku. Zawiodła radiostacja. Ale nie tylko.... .... str. 34

## HISTORIA MORZA

**Muzeum w łodzi**

Rybacka łódź wynurzająca się z szuwarów – tak wyglądać będzie budynek siedziby Muzeum Zalewu Wiślanego w Kątach Rybackich. .... str. 39

## MORZE ŻAGLI

**Od latarniowca do luksusu**

Zaczynamy prezentację kilku najciekawszych spośród licznych żaglowców biorących udział w szczecińskim finale tegorocznych regat Tall Ships' Races. Na początek holenderski żaglowiec wycieczkowy *Europa*. .... str. 42

## MORZE OPOWIADAŃ

**Arytmia**

Gdy moja, delikatnie mówiąc, niechęć do tamtego statku doszła do górnej krawędzi wytrzymałości, znaleźliśmy się na byle jakiej redzie niemal „na samym końcu świata”, skąd wszędzie było wręcz niewyobrażalnie daleko - tak zaczyna się kolejna opowieść Andrzeja Parepeczko. .... str. 44



28



## POCZTÓWKA Z MORZA

**Walcący z U-bootami**

Dzisiaj bohaterem tekstu jest weteran naszej Marynarki Wojennej – niszczyciel *Burza*. W czasie wojny odznaczył się w walkach z hitlerowską U-bootwaffe. Po wojnie omal nie pozostał w Wielkiej Brytanii, ale ostatecznie na ponad 15 lat stanął jako muzeum przy gdynskim Skwerze Kościuszki. .... str. **48**



## ARCHIWUM MORZA

**Zdarzyło się w polskiej gospodarce morskiej**

Co wydarzyło się we wrześniu 10, 20, 30 lat temu... .... str. **56**

## OBRAZY MORZA

**Wnikliwy obserwator**

Śmiałe pociągnięcia pędzla i impresjonistyczne subtelności charakteryzują twórczość Stanisława Chlebowskiego. .... str. **58**

## MORZE TAJEMNIC

**Tak doskonała, że zniknęła**

Austria i Węgry nie mają dzisiaj dostępu do morza. Ale nie zawsze tak było. Przez kilkadziesiąt lat, w drugiej połowie XIX i w pierwszej połowie XX wieku, jako Monarchia Austro-Węgierska, dysponowały marynarką wojenną. .... str. **62**

## MORZE KSIĄŻEK

**Cała prawda o Marynarce Wojennej**

Wspomnienia może spisać każdy. Ale nie każde będą ciekawe. Takiego zagrożenia na pewno nie ma w przypadku wspomnień Stanisława Wielebskiego, które pod tytułem „Inżynierowie okrętów” ukazały się właśnie nakładem gdańskiego wydawnictwa Finna. str. **67**

## MORZE W FILMIE

**Między nami pingwinami**

Nagrodzony w tym roku Oscarem w kategorii Najlepszy Film Animowany „Happy Feet: Tupot małych stóp” tylko pozornie wydaje się mało morskim tytułem. Jego bohaterowie - pingwiny, chociaż są ptakami, znacznie lepiej radzą sobie w wodzie niż w powietrzu. .... str. **68**

## MORZE W TV

Zapowiedzi najciekawszych programów o morzu emitowanych na kanale tematycznym National Geographic. .... str. **72**

## PROMOCJA

**SHIPORT.PL - Portal Branżowy Przemysłu Okrętowego**

Jednym z działań podjętych przez Partnerstwo EUROSTER jest stworzenie portalu SHIPORT. Opracowywanie poszczególnych jego obszarów już trwa, podstawowa wersja pojawi się wraz z końcem 2007 roku. .... str. **77**



**Dodatek branżowy  
o stoczniach i statkach**

## WYDARZENIA

**Złota Kotwica dla IBEEV**

Statki ewakuacyjne budowane w polskiej stoczni będą ratować życie pracowników jednego z największych pól naftowych na świecie. .... str. **3**

## PRZEMYSŁ OKRĘTOWY

**Prototyp za prototypem**

W Stoczni Północnej w ciągu trzech ostatnich miesięcy zwodowano trzy nowe statki, w tym dwa prototypy. .... str. **7**

**Kontenerowiec i samochodowiec z Gdyni**

Niezależnie od spekulacji na temat prywatyzacji i przyszłości przedsiębiorstwa, Stocznia Gdynia SA pracuje i oddaje do eksploatacji lub woduje kolejne statki. .... str. **10**

**Rówieśniczka miasta**

Gdynska „remontówka”, równolatka miasta Gdynia, obchodziła w zeszłym roku 80. urodziny. Jubileusz został uczczony zakończeniem procesu restrukturyzacji firmy i poprawiającymi się wynikami, pozwalającymi optymistycznie patrzeć w przyszłość. .... str. **12**

## ŻEGLUGA

**PŻM - cała naprzód!**

Utrzymująca się hossą na rynku przewozów masowych znajduje odbicie w znakomitych wynikach przewozowych i finansowych największego polskiego armatora. .... str. **14**

## STATKI Z NASZYCH PORTÓW

**Sea Leader**

Kiedy na redzie Gdyni lub Świnoujścia pojawia się obsługujący obecnie serwis Maersk Line kontenerowiec *Sea Leader* mało kto rozpozna w nim jednego z pionierów konteneryzacji. .... str. **16**

**Jeszcze jedno polskie miasto na morzu**

Po statkach *Warsaw*, *Gdynia*, *Gdansk* i *Sopot* przyszła we flocie cypryjskiego armatora SMT Shipmanagement & Transport Ltd kolej na *Krakow*. .. str. **18**

## PRENUMERATA

Jak zamówić „Nasze MORZE” z dostawą prosto do domu? .... str. **19**

**Na okładce:**

**Marek Gróbarczyk,**  
**minister gospodarki morskiej.**  
Fot. Czesław Romanowski



O staraniach Stowarzyszenia Lastadia i kilku innych instytucji dążących do uratowania kutra raketowego *Władysławowo* pisaliśmy dwukrotnie. Po raz pierwszy, gdy wydawało się, iż ciekawa inicjatywa umieszczenia wycofanej ze służby jednostki w elbląskim muzeum zakończyła się sukcesem. Po raz drugi – kiedy okazało się, iż nie jest to takie proste, ponieważ Agencja Mienia Wojskowego zamiast przekazać kuter Stowarzyszeniu, zamierza wystawić go na przetarg. Przetarg się nie odbył, kuter nadal stoi w gdyńskim Porcie Wojennym. Zamiast służyć jako eksponat wystawowy – beużytecznie niszczy. Co będzie z nim dalej – nie wiadomo. Przedstawiając dwie opinie w tej sprawie, w tym list otwarty prezesa Lastadii do Ministra Obrony Narodowej, zachęcamy naszych Czytelników do wzięcia udziału w dyskusji na ten temat.

Redakcja

## Mur obojętności

### List otwarty do Ministra Obrony Narodowej Aleksandra Szczygły

Wielce Szanowny Panie Ministrze

Od ponad roku Stowarzyszenie Lastadia, Elbląskie Muzeum Archeologiczno-Historyczne, Stowarzyszenie Oficerów Marynarki Wojennej RP, władze Województwa Warmińsko-Mazurskiego i wiele innych instytucji i osób prywatnych zabiegają o zachowanie dla przyszłych pokoleń ostatniego kutra raketowego proj. 205 ORP *Władysławowo*.

Niestety, ze smutkiem musimy zauważyć, że nasze działania trafiają na mur obojętności urzędników Ministerstwa Obrony Narodowej. Dodatkowo, sytuację pogarsza fakt, że okręt został wystawiony na sprzedaż przez Agencję Mienia Wojskowego.

W prasie, także firmowanej przez MON, mówiło się o jakimś egzotycznym kontrahencie z Nikaragui czy Papui Nowej Gwinei. Transakcja wiązana miała mieć priorytet. Tymczasem do żadnej transakcji wiązanej nie doszło, a agencja wciąż twierdzi, że prowadzi negocjacje z jakimś tajemniczym kupcem zagranicznym, przy czym zasłania się tajemnicą handlową, o jakiego kontrahenta chodzi (choć jest to wbrew obowiązującym przepisom i transparentności działań prowadzonych przez AMW).

Wystawienie obecnie kutra na przetarg, potwierdza że przedstawia on jedynie wartość złomu, a tą trudno porównywać ze społeczną inicjatywą zaangażowaną w przekształcenie okrętu w war-

tość kulturową. Edukacja, promocja obronności to funkcje, które z powodzeniem i w atrakcyjnej formie wypełniać może okręt-muzeum. Pływające relikty historii (często młodsze od naszego kutra), swiste morskie skanseny, obecne są w portach wszystkich krajów bałtyckich i szerzej - całej Europy. Ten konkretny okręt, jego stan techniczny, miejsce w historii budownictwa okrętowego i PMW jest praktycznie ostatnim, realnie nadającym się do zachowania. Tymczasem okręt ten ulega stałej dewastacji będącej efektem działań ludzi i sił przyrody.

Wydaje się, że kierownictwo Ministerstwa Obrony Narodowej nie traktuje poważnie społecznej inicjatywy (pierwszej od wielu lat) ratowania zabytku, a wspiera mało przejrzyste i szkodliwe społecznie działania Agencji Mienia Wojskowego. Interes firm złomujących sprzęt wojskowy nie powinien być przedkładany nad ceną, z wielu punktów widzenia, inicjatywę obywatelską.

Niniejszym zwracam się do Pana Ministra z kolejną już prośbą o dogłębne zbadanie sprawy i działań podejmowanych przez Agencję Mienia Wojskowego oraz Departamentu Wychowania i Promocji Obronności, które wzbudzają uzasadnione wątpliwości. Nie dopuścimy, aby ostatni cenny zabytek techniki morskiej znajdujący się w polskich rękach, został przeznaczony na złom, zyski ze sprzedaży nie zrekompensują strat.

Z poważaniem

**Michał Glock**  
Prezes Stowarzyszenia Lastadia

## Plecami do morza

Zdecydowałem się napisać te kilka zdań, a bezpośrednią przyczyną była lektura ostatniego numeru „*Naszego MORZA*”. W szczególności zaś artykuł dotyczący dalszych losów kutra raketowego ORP *Władysławowo*. Zbulwersowała mnie decyzja Agencji Mienia Wojskowego o przetargu wspomnianego kutra. Sądziłem, iż Stowarzyszenie Lastadia otrzyma ten okręt i będzie go eksponowało jako jednostkę muzealną. Stowarzyszenie wystąpiło z konkretną ofertą i byłem pewny, że przekazanie jej wspomnianego okrętu to tylko kwestia czasu.

Nasuwa się jednak inny problem – wszystkie sprawy związane z tematyką morską (i rzeczną) są traktowane po macoszemu, zarówno w mediach (telewizja, prasa codzienna, radio) jak i w sferach rządowych (bez względu na opcję polityczną). Odwracamy się jako kraj do morza plecami, traktując je jako zło konieczne. Jednakże nie wszyscy chyba wiedzą, iż związek z morzem to wielowiekowa tradycja, będąca częścią historii Polski.

Być może tak też traktowane są sprawy morskie przez wspomnianą Agencję Mienia Wojskowego. (...) Nie chciałbym być posądzony, iż jestem zwolennikiem zachowania wszystkich wycofywanych okrętów, ale skoro są organizacje chcące konkretne jednostki eksponować, to powinny je otrzymać. Być może sama agencja powinna eksponować okręty przed ich oddaniem na złom. Myślę, że byłoby wiele osób chętnych, by wejść na przykład na pokład ORP *Warszawa II*. Swoją drogą nurtuje mnie pytanie: Czy coś z tego pięknego okrętu zostało?



Inną sprawą było oddanie na złom dwóch ostatnich w pełni klasycznych okrętów podwodnych, to jest *ORP Wilka* oraz *ORP Dzika*. Jeden z nich mógłby z powodzeniem pełnić funkcje muzealne, niekoniecznie jako jednostka pływająca, lecz na przykład jako ekspozycja na lądzie. Ale te sprawy są już zamknięte.

Ktoś może mi zarzucić, że pomijam problem finansowy, który owszem istnieje, lecz patrząc na muzea w innych państwach, które ciągle powiększają swoje zbiory, z tym problemem może sobie poradzić. Moim zdaniem powinno powstać stowarzyszenie wszystkich muzeów, firm i osób prywatnych posiadających

lewizja, prasa codzienna, radio). Może wtedy dotrze do naszych rodzimych decydyntów, iż Polska ma dostęp do morza i należy z tego korzystać. Inną sprawą jest też zaniedbanie żeglugi śródlądowej, która w opinii fachowców uznawana jest za najtańszy środek transportu. Mało nagłaśniane są imprezy morskie z Dniami Morza włącznie, nigdy nie wiadomo gdzie i co będzie. Trzeba uświadomić wszystkim „żyjącym z morza”, że szeroka informacja i reklama to dla nich korzyść finansowa. Zaś zachowane jednostki pływające, rozrzucone po całym kraju, stanowią o silnym looby morskim. Rozpowszechnianiem tematyki morskiej i rzecznej po-

zdjęcia, rysunki itp. Moim skromnym zdaniem powinno się zrobić katalog jednostek wartych zachowania, a pozostających w eksploatacji lub stojących na uboczu w basenie portowym. Zbyt mało jest starzeń (albo nie ma ich wcale) o zachowanie pomocniczych jednostek pływających oraz kutrów rybackich i statków rzecznych.

Kończąc swój wywód, pragnę wyrazić nadzieję, iż problem nie zostanie pozostawiony sam sobie. Może rozpoczną się dyskusja, która doprowadzi do wypracowania stanowiska w tej sprawie. Chcę również wyrazić uznanie za pojawienie się miesięcznika „*Nasze MORZE*”. Był to strzał w dziesiątkę. Moim zdaniem zbyt mało jest opisów statków pływających pod polską banderą lub będących własnością polskich armatorów. Może celowym byłoby pojawienie się działu „Pod polską banderą i ...” opisującym statki konkretnego typu, opatrzone zdjęciami i rysunkami. Przy obecnych opisach statków brak jest informacji o jednostkach bliźniaczych, armatorach, właścicielach itp. I jeszcze jedna sprawa związana z dodawanymi do niektórych numerów „*Naszego MORZA*” modelami kartonowymi. Sam jestem w wolnych chwilach modelarzem kartonowym, i w związku z powyższym mam pytanie: Czy raz – dwa razy w roku mógłby ukazywać się model z prawdziwego zdarzenia? To jest taki model z wręgami, częścią podwodną i w skali 1 : 200 (1 : 100, 1 : 50). Można by też do każdego modelu dołączyć plany jednostek (oczywiście w miarę możliwości i uproszczone), zawierające podstawowe rzuty i linie teoretyczne. Zaś tematyka wydawanych modeli to jest strzał w przysłowiową dziesiątkę.

(...)

**Zbigniew Piotrowicz, Józefów**

**Od redakcji:**

Uwagi bierzemy do serca, za komplekty dziękujemy. Pańskie propozycje rozważymy.



**Władysławowo cumuje w porcie wojennym na Oksywiu.**

jednostki muzealne, w celu wymiany poglądów oraz doświadczeń związanych z ich utrzymywaniem, konserwacją i ekspozycją oraz pozyskiwaniem. Stowarzyszenie takie miałyby większą siłę przebicia przez „biurokratyczny – niechętny mur”, szczególnie gdy chodzi o pozyskiwanie „nowych” jednostek pływających.

Dochodzi do tego konieczność nagłośnienia wszelkich wydarzeń związanych z morzem w ogólnopolskich mediach (te-

winny być zainteresowane firmy działające w przemyśle stoczniowym, armatorzy itp., zarówno te duże, jak i małe, często jednoosobowe.

Wina leży też po stronie prasy fachowej, która dociera do szerokiej rzeszy czytelników. Zbyt słabo dba się o pozyskiwanie nowych osób – miłośników spraw morskich i żeglugi. Powinno być więcej informacji o jednostkach zabytkowych (oraz pozostałych danego typu) – dane techniczne, daty z nimi związane,



# Będziemy walczyć!

Z ministrem gospodarki morskiej Markiem Gróbarczykiem rozmawiają Grzegorz Landowski i Czesław Romanowski



Pierwsze słowa Marka Gróbarczyka po nominacji na ministra gospodarki morskiej brzmiały: „Nie toleruję braku kompetencji”. Niedługo potem zdymisjonował niektórych urzędników mianowanych przez swego poprzednika, działacza Ligi Polskich Rodzin, Rafała Wiecheckiego. Szczególnie burzliwie wymiana kadr przebiegła w Urzędzie Morskim w Szczecinie, gdzie stanowisko stracili dyrektor Zbigniew Wysocki i jego zastępca Wojciech Łuczak. Minister Gróbarczyk skreślił także kilkanaście inwestycji, o których finansowanie z Unii Europejskiej starał się poprzedni minister, uznając, że nie były strategiczne dla naszego kraju.

O tych sprawach, a także powodach zejścia na ląd i priorytetach kierowanego przez niego ministerstwa rozmawialiśmy z Markiem Gróbarczykiem w Warszawie, w gorącym dla niego czasie, w dniu, w którym miało się rozstrzygnąć, czy rząd zgodzi się finansować nowy, droższy projekt falochronu w Swinoujściu (piszemy o tym na str. 17-19.) oraz kilka dni przed rozmowami z unijnym komisarzem Jose Borgiem w sprawie cofnięcia zakazu połowów dorsza przez naszych rybaków (ten temat także poruszamy w „*Naszym MORZU*” – str. 26-29).

**- Panie Ministrze, na początku gratulujemy nominacji. Sytuacja w kraju zmienia się tak dynamicznie, że nasi Czytelnicy nie zdążyli się wiele dowiedzieć o nowym szefie resortu ds. morza, poza tym, że jest Pan bezpartyjnym fachowcem i że pływał Pan na statkach. Chcieliśmy więc na początek spytać, skąd Pańskie zainteresowanie morzem? Czy była to realizacja dziecięcych marzeń czy coś innego?**

- Na pewno były to z jednej z strony chęci odkrywcze, tkwiące w człowieku, awanturnicze i pełne przygód marzenia. A z drugiej był to jeden ze sposobów zrealizowania się. W czasach, gdy zdecydowałem się na Wyższą Szkołę Morską w Gdyni, pływanie było jedynym oknem na świat. Byłem spragniony nowych doświadczeń, chciałem widzieć i wiedzieć więcej. Przed maturą odwiedziłem Gdynię, zobaczyłem *Dar Młodzieży* na redzie i... wtedy się zdecydowałem.

**- Ale pływał Pan nie na żaglowcach?**

- Potem nie, ale w trakcie studiów tak. Podczas Świąt Wielkiejnocy odbyliśmy rejs na *Darze Młodzieży* do Plymouth. Wraz ze mną płynął również poseł Joachim Brudziński (sekretarz generalny PiS – red.). Szliśmy w „czwóreczce”, może w „piąteczce”, więc wszyscy mieli chorobę morską. Ja wytrzymałem. Dzięki temu spotkała mnie wielka nagroda - śniadanie wielkanocne na dziobie, wśród ośmiometrowych przechyłów - biała kiełbasa, rarytas jak na tamte czasy. Reszta kolegów, na śródkręciu, z powodu choroby morskiej jadła chlebuś i cytrynę.

**- Po szkole pływał Pan...**

- ... na tankowcach. I to tych największych, trzystutysięcznikach. Niedługo,

## Nowy minister

**Marek Gróbarczyk** ma 39 lat, skończył Wydział Eksploatacji Siłowni Okrętowych Wyższej Szkoły Morskiej w Gdyni i studia podypłomowe w bydgoskiej Akademii Rolniczo-Technicznej na kierunku telekomunikacja cyfrowa. Potem pływał jako oficer na statkach armatorów zachodnich. Ostatnio był członkiem zarządu Zakładów Azotowych Tarnów.



tylko trzy lata. Miłość do morza zamieniłem na miłość do żony.

**- Teraz rozumiemy, dlaczego zszedł Pan na ląd.**

- Ustaliśmy to wspólnie. Chęć założenia rodziny nie bardzo idzie w parze z życiem na morzu.

**- Nie żałuje Pan, że zamienił morskie przygody na domowe pielesze?**

- (Śmiech) To jest pytanie, które będę sobie zadawał do końca życia.

**- Pan nie pochodzi z Gdyni?**

- Pochodzę z Nowego Sącza. Tym więcej trudu trzeba było, żeby dokończyć te studia w Gdyni. I tym ciężiej było mi podjąć decyzję o zejściu na ląd.

**- Domyślamy się, że w rodzinie nie było morskich tradycji? Pan jest pierwszy?**

- Tak, jeżeli nie liczyć dziadka, który wracał z Afryki z generałem Hallerem, morzem...

**- Pytamy o Gdynię także w kontekście inwestycji, na które postawił Pański poprzednik w resorcie. Minister Rafał Wiechecki nie był ani człowiekiem morza, ani fachowcem w tej materii, ale starał się popychać do przodu sprawy morskie. Z tym, że dotyczyły one głównie Pomorza Zachodniego, z którego pochodził. Pan „na dzień dobry” wykreślił kilka z nich, co Pana poprzednik określił jako „zdemolowanie listy inwestycji”. Dlaczego? Czy te inwestycje były mało ważne?**

- Na pewno powodem nie było wyróżnianie któregośkolwiek regionu. Gdy-

nię czy Szczecin traktuję jako minister jak ośrodki równorzędne. Jest jedno Wybrzeże i jeden wspólny interes narodowy. Ja na pewno nie będę uprawiał polityki dzielenia poszczególnych ośrodków na lepsze czy gorsze. Obydwa podlegają takim samym kryteriom przyznawania funduszy. Lista, którą wedle ministra Wiecheckiego miałem zdemolować, to lista, która powinna zawierać projekty strategiczne, mające wymiar pozytywny, *in plus* w skali całego kraju, a nie tylko regionu, czy też poszczególnych firm, a takie projekty też się zdarzały. To ma być lista strategiczna dla Polski. Takie są założenia naszej strategii rozwoju, a także strategii reprezentowanej przez Unię Europejską, która potem weryfikuje tę listę. Niestety, pewne projekty, które pojawiły się poprzednio, mogłyby spowodować, że „działanie 7.2” (czyli unijne fundusze na rozwój transportu morskiego – red.), byłoby całkowicie przekreślone czy zakwestionowane.

Nie mogę sobie pozwolić na to, żeby jakiś projekt, wynikający wyłącznie z chęci pozyskania wyborców przez ministra Wiecheckiego...

**- ... na przykład przebudowa drogi na szczecińską Łasztownię...**

- ... właśnie, na Łasztownię, która nie ma strategicznego znaczenia dla kraju i może być kwestionowana przez Unię, by taki projekt „zdemolował” listę i całe „działanie 7.2”. Wówczas wszystkie projekty przepadną i stracimy całą kwotę! Nastawienie UE nie jest takie, żeby sprzyjać naszym projektom, tylko żeby zna-

leźć mankamenty, pokazać, że robimy to źle.

**- Czyli, Pana zdaniem, minister Wiechecki doraźny interes partyjny stawiał wyżej niż strategiczne interesy państwa?**

- Z tej listy jednoznacznie to wynika.

**- Czy podobnie było z nominacjami na dyrektorów urzędów morskich? Pan tych powołanych przez poprzedniego ministra w Słupsku i Szczecinie, odwołał. Rozumiemy, że to znak, iż nie uważał ich Pan za odpowiednie osoby na tych stanowiskach.**

- Powody odwołań były ściśle merytoryczne. Ci ludzie nie mieli kwalifikacji. W przypadku dyrektora Wsockiego powodem nie było wykształcenie, jest starszy mechanikiem. Ale drugi pan, który zajmował stanowisko wicedyrektora absolutnie nie był związany z gospodarką morską (Wojciech Łuczak, który wcześniej pracował u jednego z operatorów telefonii komórkowej i kierował oddziałem producenta rajstop – red.). Mogę wręcz powiedzieć, że przez to inwestycje, które dawno powinny być w toku, są dopiero w przedbiegach i nie wiadomo jak się zakończą. Nie mogłem pozwolić na to, by taki wicedyrektor pełnił nadal swoją funkcję i ponosił odpowiedzialność za najważniejszą inwestycję ostatnich lat w gospodarce morskiej, czyli budowę falochronu w świnoujskim porcie. A niemoc dyrektora, który tolerował pewne zachowania, zaowocowały taką, a nie inną decyzją z mojej strony.

**- Czy dyrektor Urzędu Morskiego w Gdyni może spać spokojnie?**

- To stanowisko, jak każde, podlega ocenom i weryfikacjom. Jeżeli nie będzie żadnych merytorycznych przesłanek ku temu, żeby dyrektora Królikowskiego odwoływać, to nie widzę powodów, dla których nie miałby nadal zajmować swojego stanowiska.

**- Mówiliśmy o odwołaniach, teraz porozmawiajmy o nowych twarzach. Wiceministrem do spraw rybołówstwa został Grzegorz Hałubek, do tej pory lider jednego z rybackich związków. I to tego bardziej „wojującego”, także z Unią, szczególnie jeśli chodzi o sprawę dorszy. Nominację na tak wysokie stanowisko odebraliśmy jako wzięcie przez ministerstwo strony rybaków w sporze z UE...**

- Muszę tu jasno powiedzieć – nie idziemy na żadną wojnę z Unią. Chcemy po prostu wytłumaczyć im, bo Unia praw-



dopodobnie tego nie wie, w czym tkwi problem. Stanowisko moje i rządu jest takie, że musimy im wytłumaczyć, na jakiej zasadzie odbywa się szacowanie kwot połowowych na Bałtyku, na jakiej zasadzie odbywa się połów, badanie ilości, no i oczywiście, jak to wpływa na stan naszych zasobów rybnych na Bałtyku. W tych sprawach panuje chaos i jedna wielka mistyfikacja w przyznawaniu kwot, w szacowaniu zasobów oraz później, w sprawozdawczości dotyczącej połowów ryb.

**- Mistyfikacja po stronie unijnych urzędników?**

- Nie tylko, także i naszych. Zaimplementowano pewne szacunki jeszcze przed wstąpieniem do Unii, nawet jeszcze z czasów PRL-u, a następne pomiary odbywały się na drodze ekstrapolacji i szacowania, a nie rzeczowych pomiarów. Inne są wielkości pokazywane przez Eurostat, inne prezentowane przez rybaków, a jeszcze inne spływają z naszych ośrodków, z inspektoratów. Jest chaos, panujący zarówno u nas, jak i w całej Unii na Bałtyku. I nie tylko to, weźmy też pod uwagę ostatnie wystąpienie pani Carmen Estevez (członka Komisji Rybołówstwa UE - red.) na forum parlamentu europejskiego, która generalnie poddaje w wątpliwość szacowanie i określanie kwot połowowych i na tej podstawie limitowanie połowów. W pełni podzielamy jej zastrzeżenia. Z dokumentów i sprawozdawczości, którą dysponujemy jednoznacznie wynika, że ten sposób regulowania połowów jest zły i na pewno nie służy środowisku naturalnemu. Naszym priorytetem jest, by środowisko naturalne zostało dla przyszłych pokoleń. Rybacy doskonale zdają sobie z tego sprawę, bo przecież także oni i ich dzieci chcą korzystać z tego środowiska.

**- Czyli błąd tkwi w samej metodzie? Czy to jest argumentacja, za pomocą której będzie się Pan starał przekonać komisarza Borga, żeby zniósł ten zakaz?**

- Zdecydowanie tak. Minister Grzegorz Hałubek jest przygotowany do tego, by te argumenty pokazać. Nigdy wcześniej nie występowały one w negocjacjach z Unią. Przez cały czas rozmowy dotyczyły kwot, zwiększenia, albo zmniejszenia ochrony. Widać, że Unia sama się teraz przyznaje do tego, że kwotowanie jest złym rozwiązaniem.

**- Ma Pan lepszy pomysł?**

- Osobiście jestem przekonany, że zdecydowanie lepszym rozwiązaniem jest limitowanie połowów poprzez regulację



floty i dni połowowych. I zniesienie jakichkolwiek ograniczeń kwotowych. Bo to rodzi niesłychaną korupcję. To jest cały łańcuszek, który negatywnie wpływa na wizerunek polskiego rybaka i nie tylko polskiego, któremu w gruncie rzeczy zależy na tym, żeby przypluć do portu bez strachu w oczach.

**- Czy to znaczy, że za cztery dni, 15 września rybacy mogą wypływać na połów dorsza? Minister Hałubek kilkakrotnie pytany o to podczas panelu na targach Baltexpo nie odpowiedział jednoznacznie.**

- Rybacy na pewno mogą wypływać na stado zachodnie. Tam zakaz nie obowiązuje. Jeżeli chodzi o wschodnie, do 15 września mamy jeszcze czas, aby argumentować i przekonywać. Tylko w ten sposób mogę na to pytanie odpowiedzieć. Bo zakaz nie został wydany przez nas, tylko przez Unię. My mamy argumenty na to, aby go cofnąć.

**- Czyli będzie wojna z Unią, ale wyłącznie na argumenty...**

- Na argumenty!

**- A co będzie, jeżeli nie uda się przekonać komisarza Borga?**

- Działania, które są prowadzone, by wykazać nasze racje, są tak duże i jednoznaczne, że wydaje mi się, iż komisarz Borg nie może spokojnie stwierdzić, że obecne status quo jest w porządku. Po prostu prawda jest inna. Jakkolwiek się zachowa, nie może powiedzieć, że wszystko jest w porządku, że to Polacy przelawiają, że tylko tutaj jest kłusownictwo. Bo tak po prostu nie jest.

**- Od rybaków przejdźmy do marynarzy. Pański poprzednik obiecał, nawet był w tej sprawie podpisany aneks do umowy koalicyjnej, że do końca roku będzie przegłosowanych dziesięć ustaw dotyczących gospodarki morskiej. Tamtego ministra i tamtej koalicji już nie ma. Czy zatem w obecnej sytuacji politycznej uda się je przegłosować?**

**Nie ma naszej zgody!**

Nie udało się przekonać komisarza Borga, co do cofnięcia zakazu połowów dorsza. Jaki scenariusz wydarzeń przewiduje obecnie minister Gróbarczyk? I jakie działania zamierza podjąć Ministerstwo?

- Chcę powiedzieć Panu Komisarzowi, że zakaz połowów dla polskiej floty, to w rezultacie jej likwidacja, to dyskryminacja i brak solidarności wobec naszego rybaka, a to już jest pogwałceniem fundamentów, na których zbudowano Unię Europejską. – mówi minister. - Każde działania osłonowe proponowane przez Unię mają de facto na celu likwidację naszej floty. Na to, jak już powiedziałem, nie ma naszej zgody!





- Część ustaw jest już w Sejmie. A Sejm cały czas pracuje. To, że został przegłosowany wniosek o jego samorozwiązanie, wcale nie powoduje, że mamy bezprawie i nie mamy Sejmu. Ustawy, które są przygotowane, które wychodzą z komitetów stałych poprzez Radę Ministrów, również trafią do Sejmu. W tej chwili zależy nam przede wszystkim na ustawie o rynku rybnym. Wyszła już z komitetu stałego RM, i trafi w najbliższym czasie pod obrady Sejmu.

**- A co z ustawą o zatrudnieniu na morskich statkach handlowych?**

- Ta ustawa niestety jeszcze jest w fazie negocjacji społecznych, przed nami rozmowy ze związkami zawodowymi, które wysuwają szereg wątpliwości. My chcemy dogadać się z nimi, nie chcemy tworzyć ustawy przez nich nieakceptowanej.

**- Jak Pan chce przekonać armatorów krajowych i zagranicznych, żeby stawiali polską banderę? Jak Pan chce ich tutaj przyciągnąć?**

- Strategia jednoznacznie wskazuje, jaki powinien być kierunek działania. Po

pierwszej ustawie o podatku tonażowym (już przez Sejm uchwalona - red.), po drugiej – ustawa o zatrudnieniu marynarzy na morskich statkach handlowych. Trzecia sprawa, to sposób finansowania armatorów, czyli stworzenie programu wspomaganie finansowego armatorów przy zakupie statku. No i czwarta - pomoc publiczna dozwolona w Unii Europejskiej, którą armatorzy również powinni wykorzystywać przy zakupie statków. Te działania muszą spowodować przejście pod naszą banderę.

**- Czy chodzi na przykład o zwolnienie armatorów z płacenia podatku dochodowego?**

- Jest to temat wymagający gruntownej analizy. Muszą jak najszybciej rozpocząć prace nad tym, żeby ukierunkować i stworzyć najlepsze środowisko do inwestowania w polską flotę.

**- A co powie Pan na pomysł lansowany m.in. przez senator Arciszewską, żeby zwolnić z podatku dochodowego marynarzy? Przecież oni zarobią za granicą pieniądze i tak wydadzą w kraju, czyli generalnie się**

**to naszemu budżetowi opłaca. Podobne rozwiązanie zastosowała np. Chorwacja, która co prawda nie jest w Unii, ale tamtejszy rząd chce w ten sposób promować, także wśród młodych ludzi, zawody morskie...**

- Mamy regulacje unijne, mamy nasze regulacje ustawowe, tym bardziej, że marynarze, jeżeli są zatrudnieni u nas, podlegają pod nasze prawo i rozporządzenia i muszą się do tego stosować.

**- Polscy marynarze, to jedna z najbardziej lojalnych wobec naszego państwa grupa zawodowa...**

- ... tak, każdy marynarz urlop spędza w domu...

**- ... zarabiają gdzie indziej, a wydają tutaj. Może warto wziąć to pod uwagę, nawet gdyby to było odbierane jako pewne uprzywilejowanie.**

- Na pewno tak. Moim celem jest to, żeby zawód marynarza powrócił na piedestał...

**- ... sam Pan nim był...**

- ... właśnie, dlatego znam te problemy i je rozumiem. Wiem jak to wygląda, co to jest praca na morzu, jak ciężki jest

to kawałek chleba. Trzeba cały czas pa-  
nować nad budżetem, pilnować wydat-  
ków, bo można się przeliczyć, a zarobie-  
nie każdej złotówki wiąże się z ogrom-  
nym niebezpieczeństwem. Wypływając,  
marynarz nie wie, kiedy i czy w ogóle  
bezpiecznie wróci na ląd. Bez dwóch  
zdań, jest to priorytetowy zawód, który  
powinien mieć swoje miejsce i nie po-  
winien być klasyfikowany na równi ze  
wszystkimi innymi zawodami, ponieważ  
zawiera dozę niebezpieczeństwa i ryzyka.

**- A co, Panie Ministrze, z przetar-  
giem na budowę falochronu w Świ-  
nouiściu, o którym Pan wspominał?**

- Przygotowania do tej inwestycji są  
zakończone, specyfikacja jest gotowa.  
Dzisiaj na Radę Ministrów, po wielkich  
bojach, wchodzi uchwała o programie  
wieloletnim na finansowanie falochronu.  
Zobaczymy, co przyniesie dzień, co zde-  
cyduje Rada Ministrów.

**- Pan, jak rozumiemy, jest dobrej  
mysli.**

- Nie ma większego optymizmu ode  
mnie, co do tej kwestii. Jestem zdetermi-  
nowany, aby jeszcze dzisiaj ogłosić za-  
proszenie do składania ofert. Technicz-  
nie jesteśmy przygotowani, musimy mieć  
jeszcze zagwarantowane środki.

**- To są jednak poważne pienią-  
dze...**

- Tak, miliard złotych. Po naszych za-  
biegach, żeby to nieco odchudzić, w tym  
miliardzie powinniśmy się zmieścić.

**- Zakładając, że uda się uzyskać  
zgodę Rady Ministrów, jakie będą  
następne etapy tej inwestycji?**

- Rozpisany będzie przetarg na pro-  
jekt wykonania falochronu. Przypominam,  
że my zajmujemy się falochronem i przy-  
gotowaniem akwenu do przyjęcia stat-  
ków, natomiast port - wykonaniem sta-  
nowisk, a PGNiG – instalacjami i gazo-  
portem.

**- Ostatnio mówi się także o in-  
nej ważnej inwestycji – o elektro-  
niach wiatrowych na Bałtyku. Ja-  
kie jest stanowisko ministerstwa?  
Rybakcy są przeciwi. Czyją stronę  
tutaj Pan trzyma?**

- Nie można do tego tak podchodzić.  
Jest unijne zalecenie nakazujące nam  
wzrost tzw. zielonej energii. Mamy zwięk-  
szać jej udział w produkcji energii. Jeżeli  
akwenu morskie są lepsze i wydajniej-  
sze do jej pozyskiwania, to dlaczego tego  
nie wykorzystamy? Ale oczywiście, nie  
może się to odbywać kosztem interesów  
rybaków, nie możemy pozbawić ich moż-  
liwości łowienia i wykorzystywania przez

nich tych łowisk. Podstawowym elemen-  
tem, który chcę wprowadzić jest prze-  
strzenny plan zagospodarowania wód,  
który będzie poddany publicznej deba-  
cie i wykaże, które akwenu będziemy  
wykorzystywać bez ujemnych skutków  
i zagrożeń, które mogą wpływać na po-  
szczególne grupy społeczne. Z drugiej  
strony pozwoli nam również aktywować  
pewne akwenu, które są nieużywane lub  
nie stanowią żadnego wartościowego ele-  
mentu.

**- Czy kiedykolwiek badano w Pol-  
sce wpływ tego typu urządzeń na śro-  
dowisko?**

- Tak, ale były to badania pod kon-  
tem prac doktorskich czy magisterskich.  
Nie było opracowań instytutów, które by  
to jednoznacznie pokazywały. Nasz In-  
stytut Morski w najbliższym czasie zajmie  
się takim działaniem.

**- Rozumiemy, że ewentualna zgo-  
da na funkcjonowanie tego typu  
farm wiatrowych będzie poprzedzo-  
na kompleksowymi badaniami i kon-  
sultacjami.**

- Oczywiście, pierwsza sprawa to  
przestrzenny plan zagospodarowania  
wód, a druga to uzyskanie raportu o od-  
działaniu na środowisko. Wówczas  
wydamy decyzję, co do stosowania i co  
do zasadności instalowania tego typu  
urządzeń na wodzie.

**- Ostatnie pytanie: deklaruje się  
Pan, Panie Ministrze jako osoba bez-  
partyjna. Nie pociąga Pana polityka?**

- Moje przekonania były, są i będą  
prawicowe i cieszę się, że mogę być  
w rządzie Jarosława Kaczyńskiego. Nie  
czułem jednak nigdy potrzeby partyjne-  
go spełnienia. Mam typowo techniczne,  
inżynierskie wykształcenie, które nie  
sprzyja politycznemu myśleniu.

**- Dziękujemy za rozmowę. Życzy-  
my, żeby - jako człowiek morza - tak-  
że po wyborach miał Pan okazję do  
tych konkretnych działań.**

**Zdjęcia: Czesław Romanowski**







# Stocznie na bezdechu

Niby jest dobrze – dwie należące do Skarbu Państwa stocznie zostały dokapitalizowane, zgłaszają się inwestorzy. Ale nastroje wśród stoczniowców nadal dalekie są od optymizmu. – Najgorsze to wyłożyć się na samym finiszu. – przestrzega prezes Stoczni Gdynia.

Optymistycznie na to, co się będzie działo w najbliższych tygodniach z trzema największymi stoczniami produkcyjnymi patrzą przedstawiciele Skarbu Państwa. Sławomir Urbaniak, podsekretarz stanu w Ministerstwie Skarbu o Stoczni Gdańsk: - Do końca bieżącego roku powinniśmy pojechać do Brukseli z wybranym inwestorem. Również Paweł Brzezicki, prezes Agencji Rozwoju Przemysłu jest dobrej myśli. Powodem jest fakt, iż firma ISD Polska (część ukraińskiego Donbasu) objęła na początku września akcje gdańskiego zakładu w wysokości 20 milionów złotych i wyraziła chęć ob-

jęcia całej emisji w wysokości 300 milionów złotych.

- Jest oczywiście kwestia zaproszenia innych inwestorów, którzy być może przedstawią lepsze warunki. Myślę, że do końca roku nastąpi proces sprzedaży przedsiębiorstw należących do Skarbu Państwa – mówi Brzezicki.

## Manifestacja i negocjacje

Gdyby doszło do transakcji, udział Ukraińców w SG zwiększyłby się z 5 do 75 proc. Inwestorzy deklarowali też chęć wykupienia „starych akcji” pozostałych

udziałowców: ARP, Cenzinu i Centrali Zaopatrzenia Hutnictwa, co przyniosłoby stoczni kolejne miliony. Co więcej – zapowiedzieli, że wezmą na siebie konflikt stoczni z Komisją Europejską, która żąda ograniczenia mocy produkcyjnych. W stoczni, pod rządami ISD miałby się zmienić profil produkcji, byłyby tam budowane drogie żaglowce.

Stocznia jednak czeka na inne oferty. Ma na to czas do 9 listopada. To zdenerwowało Ukraińców. Donbas jako ostateczną datę proponuje 19 października, nie godzi się na nowe terminy, ponieważ uważa, że zwlekanie z decyzją spowoduje, iż żaden z inwestorów nie zdąży objąć akcji do czasu wygaśnięcia ważności uchwały o prywatyzacji. Według Pawła Poncyłjusza, wiceministra gospodarki, jeśli dopiero 9 listopada zakończą się zapisy inwestorów na akcje, to będzie problem z otrzymaniem zgody urzędu antymonopolowego i rejestracją kapitału. Prezes Brzezicki tłumaczy, że gdyby unie-



Fot. Mateusz Ochociński / KFP



**Stoczniovcy przed Pomnikiem Poległych Stoczniovców w Gdańsku.**

możliwiono składanie ofert innym inwestorom, zastrzeżenia mogłaby mieć Bruksela. Szefostwo Stoczni Gdańsk z kolei dziwi się, że ARP najpierw sama uchwaliła wrześnie dokapitalizowanie stoczni, a obecnie zwleka z terminami.

Gdy trwały rozmowy z inwestorami, związkowcy ze stoczniowej „Solidarności” postanowili wziąć sprawy w swoje ręce i zadbać o to, by stocznia miała jak budować owe zapowiadane żaglowce. Ponad stu z nich pojechało do Brukseli, zademontrować przeciw decyzji Komisji Europejskiej o zamknięciu dwóch z trzech zakładowych pochylni.

- Chcemy, aby Komisja Europejska zrezygnowała z tego pomysłu i pozwoliła funkcjonować pochylniom przez 5 kolejnych lat. – mówił przed wyjazdem wiceszef związku w stoczni, Karol Guzikiewicz.

Przed budynkiem Komisji rozdawali ulotki i przekonywali deputowanych do swoich racji. Delegację przyjął komisarz ds konkurencji Neelie Kroes, a także ko-

misarz ds zatrudnienia Vladimir Szpidla. Stoczniovcy zweryfikowali nieco swoje żądania: zgodzili się na zamknięcie jednej pochylni do końca tego roku, w zamian prosili o przedłużenie do 2012 r. daty zamknięcia drugiej. - Nie zgadzamy się, żeby Bruksela nie pozwalała nam pracować i likwidowała to, co przez pokolenia wypracowali nasi ojcowie - mówili związkowcy. Komisarz Neelie Kroes powiedziała Agencji Reutersa, że nie można tak długo czekać, by zmniejszyć produkcję Stoczni Gdańsk.

Akcja stoczniovców przyniosła jednak pewne rezultaty. W Parlamencie Europejskim w Strasburgu odbyła się bowiem debata poświęcona postępowaniu, jakie prowadzi KE w sprawie pomocy publicznej dla stoczni. Polscy eurodeputowani apelowali, aby europejscy parlamentarzyści podejmując decyzje dotyczące dalszych losów SG wzięli pod uwagę nie tylko aspekt ekonomiczny, ale także historyczną rolę, jaką odegrał zakład w przezwyciężeniu podziału Europy.

- Komisja nie chce zamknięcia Stoczni Gdańskiej, która odegrała kluczową rolę w walce o wolność i zjednoczenie naszego kontynentu. - zapewnił komisarz odpowiedzialny za sprawne funkcjonowanie rynku wewnętrznego Charles McCreevy. - Komisja chce jedynie, aby podjęto restrukturyzację, która umożliwi stoczni samodzielne funkcjonowanie na konkurencyjnym rynku UE.

- Stocznie w innych krajach, ale także pozostałe stocznie w Polsce, musiały znacznie ograniczyć swoje moce produkcyjne i Stocznia Gdańsk nie może być

wyjątkiem. – przekonywał komisarz McCreevy. Dodał jednak: - Stocznia Gdańsk zasługuje na sukces i trwałą pozycję w konkurencyjnym, europejskim przemyśle stoczniowym.

Andrzej Buczkowski, wiceprezes Stoczni Gdańsk tak komentuje kroki komisji w sprawie gdańskiego zakładu: - Komisja Europejska chce nałożyć sankcje na polski przemysł stoczniowy. To nie jest kwestia zamknięcia pochylni, tylko ograniczenia mocy. W jaki sposób stocznie mogą stać się rentowne na pomniejszonym majątku? Polski przemysł od czasu zakończenia drugiej wojny światowej nie był w takiej mizerii. A dobry rynek na budowę statków nie będzie trwał wiecznie.

Wiele wskazuje jednak na to, że dla Stoczni Gdańskiej władze Unii mogą zrobić wyjątek i wycofać się ze swoich żądań. Na wniosek stoczni z Niemiec, Francji i Wielkiej Brytanii unijne stowarzyszenie budowniczych statków CESA chciało nawet wystąpić do Komisji Europejskiej o zastosowanie wobec stoczni z Gdańska taryfy ulgowej. Pomysł zablokowali Hiszpanie. Niemniej, należy sądzić, że europejscy potentaci nie widzą już w gdańskiej stoczni rywala. Dlatego, jak twierdzą brukselscy eksperci, KE powinna zaproponować kompromis, który i uratuje Stoczniew Gdańską, i zadowolony konkurencyjne stocznie - taki jak likwidacja drugiej pochylni, ale dopiero wówczas, gdy przyszły prywatny właściciel zbuduje nowoczesny dok, który ją zastąpi.

Ostateczna decyzja Komisji Europejskiej powinna być znana za kilka miesięcy.

**Sławomir Urbaniak, podsekretarz stanu w Ministerstwie Skarbu (z lewej) i Paweł Brzezicki, prezes Agencji Rozwoju Przemysłu.**



Fot. Czesław Romanowski



cy. Tyle bowiem potrwa przesyłanie między Gdańskiem a Brukselą oficjalnych dokumentów i ich analiza.

### Nieco optymizmu

Sytuację w Stoczni Szczecińskiej Nowej prezes Brzezicki przedstawia następująco: – W wypadku tej stoczni mamy dwunastu inwestorów, z czego czterech takich, że życzyłbym ich każdej stoczni w Polsce. O szczegółach nie mogę jednak mówić.

Nieoficjalnie wiadomo, że wśród zainteresowanych jest m.in. Złomrex i konsorcjum z Norwegii zajmujące się budową platform wiertniczych. Brzezicki przekonuje, że sytuacja SSN znacznie się skomplikowała z powodu braku działania dotychczasowego audytora, co spowodowało konieczność dokapitalizowania stoczni ze środków publicznych. To pozwoli stoczni nabrać oddechu i patrzeć z nadzieją w przyszłość.

Podobnie jak wcześniej Stocznia Gdynia, także SSN została dokapitalizowana. Dostała od państwa 120 mln zł. Dokapitalizowanie odbyło się w dwóch transzach. Pierwsze 34 mln zł pochodzące z Korporacji Polskie Stocznie wpłynęły na konto szczecińskiej firmy jeszcze w sierpniu. Pozostałe 86 mln zł trafiły tam we wrześniu. Niestety, zastrzyk finansowy wystarczy jedynie na bieżące wydatki. Według zarządu stoczni to tylko kroplówka na przetrwanie.

– Potrzebne są nam środki obrotowe, bo zbyt długo nie uda nam się budować statków tylko z zaliczek armatorskich – mówi Artur Trzeciakowski, prezes SSN. Według prezesa Brzezickiego, dokapitalizowanie pozwoli utrzymać produkcję do czasu wybrania firmy, która sprywatyzuje stocznice, co ma nastąpić przed końcem roku.

Przedłużające się procedury prywatyzacyjne krytykuje Dariusz Adamski, przewodniczący Sekcji Krajowej Przemysłu Okrętowego NSZZ „Solidarność” Stoczni Gdynia.

– Złamanie harmonogramu przekłada się na dramat stoczniovców. Muszą przyjąć za dobrą monetę, że harmonogram (prywatyzacja do końca roku) zostanie zrealizowany, bo stocznie odchorowują skutki braku decyzji. Najważniejsza jest realizacja przyjętej strategii, a nie szukanie nowych scenariuszy – przekonuje.

Kazimierz Smoliński, prezes Stoczni Gdynia zwraca uwagę na to, że nawet po prywatyzacji stocznie będą potrzebować

pomocy państwa: – Nas, dużych producentów, dobiega ryzyko kursowe. Nie ma instrumentów finansowych na rynku, które by to ryzyko mogły wyeliminować. Stoimy przed dylematem, czy nawet po prywatyzacji duże stocznie będą mogły się utrzymać na światowym rynku, gdzie będziemy musieli konkurować z nowoczesnymi stoczniami zachodnimi czy azjatyckimi.

Dla prezesa Smolińskiego podstawą do optymizmu, wiary, iż prywatyzacja największych rodzimych stocznicy, w tym zarządzanego przez niego zakładu, dojdzie wreszcie do skutku jest fakt, że teraz proces ów nadzorowany jest przez rząd i Komisję Europejską.

– Komisja nie pozwoli nie dokończyć procesów restrukturyzacji. To jest nieuniknione. Ale prywatyzacja nie jest celem

samym w sobie. Przy biegu długodystansowym najgorsza jest końcówka, tutaj możemy się wyłożyć. Cały czas idziemy na bezdechu. – przestrzega Smoliński, który liczy na to, że zdanie ARP może się zmienić, i może ona pomóc finansowo stoczni. – Ponieważ ARP jest właścicielem SSN, niedokapitalizowanie jej przez właściciela, może narazić agencję na pytania, dlaczego nie pomogła zakładowi, nie uczyniła go atrakcyjnym dla potencjalnego inwestora.

Przypomnijmy, że jednym z chętnych do zakupu większościowych udziałów Stoczni Gdynia jest Rami Ungar, izraelski biznesmen, mniejszościowy udziałowiec stoczni (22,5 proc.) i jeden z głównych zleceniodawców na budowę statków w gdyńskim zakładzie.

**Czesław Romanowski**



**Brama Stoczni Gdańskiej. Stoczniovcy wyjeżdżają protestować przed Parlamentem Europejskim w Brukseli.**



Hale pod młotek

# Gigant

## kończy na parkingu

Koniec największego w Polsce producenta osprzętu okrętowego - słupskiej firmy Sezamor. 19 września Sąd Gospodarczy w Słupsku sprzedał ostatnie nieruchomości należące do firmy, w tym halę, gdzie produkowano znane na cały świat łańcuchy okrętowe.

Tereny kupiła w przetargu niemiecka grupa Casino wraz ze swoją spółką developerską Mayland Real Estate, która buduje w tym miejscu wielkie centrum handlowe „Jantar”. Na pozyskanym terenie ma zostać wybudowany parking dla klientów powstającej przy centrum kręgielni. W przetargu złożono tylko jedną ofertę. Za budynki oraz teren Mayland

Real Estate zaoferował 10 mln 250 tys. zł brutto. Nie wiadomo jednak, czy dojdzie do sprzedaży Sezamoru za wylicytowaną kwotę. Powodem jest złożenie przez przedstawicieli spółki zastrzeżenia, że firma zapłaci pieniądze, ale bez podatku VAT. Oznaczałoby to, że ostateczna kwota, za jaką zostanie sprzedana firma Sezamor to 8 mln 67 tys. zł.

Miesiąc temu, w pierwszym przetargu, za 1,75 mln zł udało się sprzedać ośrodek wczasowy w Prądzoncu (gm. Studzianice) oraz ponad pięć hektarów gruntów inwestycyjnych w Płaszewku koło Słupska należących do majątku Sezamoru.

Upadłość słupskiej firmy sąd ogłosił

21 marca, ale firma nie prowadzi działalności już od dwóch i pół roku. Zadłużenie Sezamoru wynosi około 16 mln zł. 800 tys. zł to wynagrodzenia pracowni-

cze. Sezamor był od 1951 roku największym zakładem w Polsce i jednym z największych zakładów stoczniowych w Europie produkujących elementy wyposażenia statków. W latach 70. zatrudniał około 700 osób. Gdy zwijali działalność w 2005 – siedem razy mniej. Kłopoty zaczęły się po upadku Stoczni Szczecińskiej i w wyniku trudnej sytuacji Stoczni Gdynia. Słupski Sezamor jako wykonawca części, za które nie płacono, stracił płynność finansową i musiał ogłosić upadłość. Nie pomogły programy restrukturyzacyjne, ani nowi inwestorzy.

Patowa sytuacja nie przstraszyła jednak grupy pracowników i inżynierów dawnego giganta. W ubiegłym roku w całkiem innym miejscu Słupska, w niewielkiej hali produkcyjnej rozpoczęła działalność firma Sezamor REM (pisaliśmy o niej w lipcowym numerze „Naszego MORZA”).

**Hubert Bierngarski**



*W czasach świetności w Sezamorzem pracowało ponad 700 osób, a sprzęt produkowany przez firmę montowano na statkach pływających po całym świecie.*

Fot. Artur Błaszczyk



## Zamieszanie wokół świnoujskiego falochronu

# I większy, i droższy

Siedem miesięcy po decyzji rządu o budowie portu gazowego, wiemy ile będzie kosztował i z jakich pieniędzy zbudowany zostanie falochron osłony w Świnoujściu. Przez chwilę jednak, inwestycja wydawała się poważnie zagrożona.

Na początku roku (pisaaliśmy o tym obszernie w styczniowym numerze „Naszego MORZA”) polski rząd, chcąc uniezależnić się od dostaw gazu z Rosji, podjął decyzję o budowie portu gazowego. Koszt inwestycji szacowano na 400 mln euro, czyli ponad półtora miliarda złotych. Losy lokalizacji ważyły się do ostatniej chwili - szanse miały Gdańsk i Świnoujście. Z kilku powodów (jednym z nich był mniejszy koszt budowy) zwyciężyło to drugie miasto.

Aby świnoujski gazoport mógł funkcjonować, trzeba najpierw wybudować ochraniający go falochron. Pierwotnie, jeszcze za czasów ministra Rafała Wiecheckiego jego budowa miała kosztować około 450 milionów złotych (czyli 120 milionów euro). Wiechecki zabezpieczył pieniądze na tę inwestycję z funduszy unijnych. „Gazeta Wyborcza” ustaliła jednak, że pierwotna koncepcja falochronu jest już od jakiegoś czasu nieaktualna, a obecnie obowiązująca, okazuje się zupełnie inna i co ważniejsze, o wiele droższa.

Według poprzednich ustaleń w Świnoujściu miał powstać mały port zewnętrzny - dwa długie na 800 metrów falochrony, za którymi przy zbudowanym przez PGNiG terminalu cumowałyby gazowce. Jednak wiosną tego roku ówczesny

dyrektor Urzędu Morskiego w Szczecinie Józef Gawłowicz podpisał z Zarządem Morskich Portów Szczecin i Świnoujście umowę, na podstawie której port miał się zająć studium wykonalności budowy. Na początku kwietnia okazało się, że wstępna koncepcja została całkowicie zmieniona - zamiast dwóch mniejszych falochronów, ma powstać jeden długi na 3 km, ciągnący się równolegle do istniejącego falochronu wschodniego. Szeroka na 15 m konstrukcja mogłaby w przyszłości stanowić nie tylko osłonę gazoportu, ale także podstawę wielkiego terminalu przeladunkowego.

- Szukamy rozwiązania trwałego - tłumaczył taki rozwój wypadków Krzysztof Gogol, rzecznik ministerstwa. - Pamiętajmy, że duży falochron ma inne funkcje, dzięki niemu powstanie nowy, bezpieczny port dla zbiornikowców, które mają np. problemy techniczne. Nie ma takiego portu w tej części Bałtyku.

### Koszty realne i polityczne

Koszty budowy nowego portu wzrosły jednak znacznie - z 450 milionów do 1,2 mld zł. W tym przypadku koszt obydwu inwestycji - budowy falochronu i portu gazowego - wyniesie łącznie 650 mln

euro, czyli około 2,6 mld zł. A że studium wykonalności tej pierwszej inwestycji nie spełnia wymogów unijnych, więc wiadomym stało się, że UE nie da na nią pieniędzy. Ponieważ czas nagli, terminal ma zacząć funkcjonować w 2011 r., trzeba było podjąć decyzję: albo opóźnić budowę gazoportu, przystosowując projekt do uwarunkowań europejskich, albo zabrać się do realizacji nowego. Kłopot w tym, że w tym wariantcie całość finansowałby budżet państwa, dla którego jest to nie lada obciążenie. Budowa gazoportu stanęła pod znakiem zapytania.

Podobnie jak przy okazji dyskusji na temat umiejscowienia gazoportu i w tym wypadku nie obeszło się bez politycznych przepychanek. O wywołanie zagrożenia realizacji inwestycji oskarżali się politycy Prawa i Sprawiedliwości i Ligi Polskich Rodzin (której to partii członkiem jest, przypomnijmy, były minister Rafał Wiechecki).

Podczas konferencji prasowej sekretarza generalnego PiS Joachima Brudzińskiego i nowego ministra gospodarki morskiej Marka Gróbarczyka, ten pierwszy najpierw... przeprosił wszystkie osoby związane z gospodarką morską...

- ... a w szczególności pracowników Urzędu Morskiego w Szczecinie za decyzję polityczną o mianowaniu poprzedniego ministra gospodarki morskiej Rafała Wiecheckiego, w której to nominacji miałem znaczny udział.

Sekretarz generalny PiS zarzucał „wykorzystanie mienia publicznego do prywatnych celów”, którego mieli się dopuścić powołani przez Wiecheckiego działacze, szczególnie były wicedyrektor szczecińskiego Urzędu Morskiego Wojciech Łuczak. Dodał, że ów nie miał też odpowiednich kompetencji do pełnienia powierzonej mu funkcji. To Łuczak właśnie miał odpowiadać za przygotowanie budowy falochronu.

- Wskutek braku kompetencji i ambicjonalnych działań, inwestycja była zagrożona - mówił Brudziński.

Minister Gróbarczyk zapowiedział powołanie specjalnej komisji, która ma ujawnić nieprawidłowości w urzędzie. W rewanżu minister Wiechecki winę za zamieszanie wokół budowy gazoportu zrzucił na „panów z PiS, którzy okazali się niekompetentni”. Z drugiej strony przekonywał, że nowy projekt falochronu jest w interesie świnoujskiego portu, bo ten zyska na nowych nabrzeżach. - Z samego terminalu LNG zarząd portu nie miałby praktycznie żadnych korzyści - stwierdził.

**11 lipca 2007 roku - wizyta  
premiera Jarosława  
Kaczyńskiego, podczas  
której obejrzał miejsca pod  
inwestycje Tunelu i Gazoportu  
na terenie Świnoujścia.**



## Zapłacimy wszyscy

O dalszym losie zagrożonej inwestycji zdecydował premier Jarosław Kaczyński, który stwierdził, iż budowa falochronu osłonowego w Świnoujściu ma strategiczne znaczenie dla państwa i ze względu na konieczność niezakłóconego trybu prac, powinna być finansowana w całości z budżetu państwa. Poleciał, aby stosowna uchwała została przyjęta przez Radę Ministrów w przyspieszonym trybie obiegowym.

I tak też się stało. Choć rozpoczęło się od falstartu. Na pierwszym, wrześniowym posiedzeniu komitetu stałego Rady Ministrów z projektów, jakie przedłożył resort gospodarki morskiej przyjęto do dalszych prac projekt ustawy o rynku rybnym. Falochron „spadł” z porządku dziennego z powodu braku przedstawiciela Ministerstwa Finansów. Na kolejnym posiedzeniu komitetu, 11 września, minister Gróbarczyk przedłożył ministrom uchwałę o wpisaniu budowy falochronu na listę inwestycji finansowanych z budżetu państwa. Kiedy kilka godzin wcześniej z nim rozmawialiśmy, był przekonany, że uda się przeforsować ów projekt. – Nie ma ode mnie większego optymisty w tej sprawie – powiedział. Mówił także, że w trakcie prac udało się odchudzić koszty przedsięwzięcia do miliarda złotych.

Rząd zgodził się na propozycję ministra. Falochron finansować ma budżet państwa. Swoją zgodę musi jednak wydać Sejm, i to już następnej kadencji. A to może być przyczyną kolejnych kłopotów. I tu jednak minister Gróbarczyk jest optymistą: - Ufam w mądrość Sejmu – mówi.

Jak informuje biuro prasowe ministerstwa, w Urzędzie Morskim w Szczecinie trwają obecnie ostatnie przygotowania do rozpisania przetargu na wykonanie dokumentacji budowlanej falochronu. Środki z budżetu państwa w przyszłym roku pokryją koszty sporządzenia dokumentacji, natomiast główna część pieniędzy zostanie wydana w kolejnych dwóch latach, kiedy będzie realizowana właściwa inwestycja. Co z pieniędzmi, które na inwestycję ze środków unijnych będących w dyspozycji MGM zarezerwował minister Wiechecki? Nie powinny się zmarnować, 128 mln euro ma ostatecznie trafić na realizację projektów, które są na liście rezerwowej.

## Gazoport niezagrożony?

Na przełomie października i listopada ma być z kolei rozstrzygnięty przetarg na wybór firmy, która przygotuje dokumentację projektową dla terminalu LNG. Zapewnił o tym dziennikarzy podczas Forum Ekonomicznego w Krynicy Tadeusz Zwierzyński, wiceprezes Polskiego Górnictwa Naftowego i Gazownictwa, które będzie inwestorem lądowej części gazoportu.

- Zgłosiło się sześć poważnych firm - powiedział wiceprezes. Dodał, że zaraz po rozstrzygnięciu przetargu firma, która go wygra, rozpocznie prace nad projektem części lądowej. Na tymże forum minister gospodarki Piotr Woźniak uspokoił

dziennikarzy, którzy zatroskali się o los gazoportu w przyszłym parlamencie. - Budowa terminalu LNG i połączenie ze złożami norweskimi, to projekty ponadpolityczne. Powinny być zrealizowane niezależnie od tego, co będzie się działo na scenie politycznej. Zdecydują bowiem o bezpieczeństwie energetycznym Polski. - stwierdził szef resortu gospodarki. Jego zdaniem, kontrakty długoterminowe na dostawy gazu do przyszłego gazoportu powinny zostać podpisane do końca tego roku.

W połowie września okazało się, że nie sześć, a już tylko trzy zachodnie firmy będą się ubiegać o kontrakt na zaprojektowanie i przygotowanie do budowy gazoportu w Świnoujściu. Są to: Tractebel Engineerig, część belgijskiego koncernu Suez, który łączy się z francuskim Gaz de France, kanadyjski SNC Lavalin oraz hiszpańska firma budowlana Sener Ingeniera Y Systemas. PGNiG musi wybrać jeszcze wykonawcę inwestycji i kredytodawców oraz podpisać umowę na dostawy skroplonego gazu. Ma do tego dojść w przyszłym roku.

Świnoujski terminal powinien ruszyć w 2011 r. Do Polski będzie trafiać drogą morską 2,5 mld m sześć. tego surowca, a w 2016 r. może to być 5 mld m sześć. LPG, czyli około 20 proc. rocznego zużycia w Polsce.

**Czesław Romanowski**

24 lutego 2006 roku  
- wizyta premiera  
Kazimierza Marcinkiewicza  
w Porcie Północnym w Gdańsku  
związana z planowaną budową  
Gazoportu. Obok premiera  
Andrzej Kasprzak - prezes Portu  
Gdańskiego pokazuje miejsce  
pod planowaną budowę.



Fot. Maciej Koszyca / KFP



BALTEXPO  
2007  
XIV MIĘDZYNARODOWE TARGI MORSKIE

**Sławomir Majman, gospodarz i dyrektor tegorocznej edycji otwiera targi Baltexpo.**

REGIONALNY PATRON MEDIALNY:



**HANSA**  
International Maritime Journal

PATRONAT BRANŻOWY:



Stocznia Gdynia

Medialni

# Tylko nowości **brak**



**Drugie, głośniejsze otwarcie targów, z wybicciem na dzwonek okrętowym tradycyjnych „szklanek”, dokonało się za sprawą wiceministra gospodarki morskiej Piotra Zalewskiego (z prawej) i wiceministra Skarbu Państwa Sławomira Urbaniaka.**

To były pod względem liczby wystawców największe targi od dziesięciu lat. Pytanie, czy ilość przełożyła się na jakość, na prezentację ciekawych, innowacyjnych produktów i konstrukcji? Tak czy inaczej, warto było odwiedzić Baltexpo A.D. 2007, by chociaż z grubszą zorientować się „co w przemyśle stoczniowym piszczy”.



## „Złota Kotwica” dla Remontowej

Prestiżową nagrodą prezesa Krajowej Izby Gospodarczej „Złota Kotwica 2007” uhonorowano Gdańską Stocznia Remontowa SA za projekt i budowę serii czterech statków ewakuacyjnych IBEEV, ratujących pracowników sztucznych wysp do wydobywania ropy naftowej na Morzu Kaspijskim.



Stoisko Remontowej prezentowało się najbardziej okazale.



Międzynarodowe Targi Morskie Baltexpo 2007 rozpoczęły się tradycyjnie dźwiękiem dzwonu okrętowego. W tym roku „szklanki” wybili Piotr Zalewski, wiceminister gospodarki morskiej i Sławomir Urbaniak, wiceminister Skarbu Państwa.

Pierwsze targi odbyły się ćwierć wieku temu, tegoroczne były czternastą edycją tej imprezy. Największe od dziesięciu lat - według organizatorów uczestniczyło w nich 393 wystawców z 20 krajów (dla porównania w 1996 roku było ich 481, a w 2002 – 315). To nadal największa, cykliczna imprezą handlową, jaka odbywa się w Gdańsku i na Pomorzu, promująca region i Gdańsk.

## Produkcyjne rozczarowały

Jeżeli chodzi o ofertę poszczególnych wystawców, z pewnością rozczarowały największe polskie stocznie produkcyjne. Zwłaszcza Gdynia i Szczecin. Ostatnio mówi się, że na „monokulturze” kontenerowców i stosunkowo małej liczbie innych typów statków „długo się nie pojedzie”. Stocznia Gdynia np. była do niedawna niekwestionowanym europejskim liderem w budowie samochodowców, ale po piętach depczą już jej Chorwaci, którzy zdobywają zamówienia od jedyne go samochodowcowego zleceniodawcy stoczni - Ramiego Ungar'a.

Od jakiegoś czasu mówiło się, że główne stocznie produkcyjne, zwłaszcza w Szczecinie, szykują nowe projekty nowych - dla tych stoczni - typów statków. Miały to być m.in. jednostki offshore i dźwigowce lub ciężarowce. Niestety, na Baltexpo nie dało się zauważyć efektów przygotowań do zmieniających się wymogów rynkowych. Szczecin zaprezentował z „nowości” jedynie zakontraktowane stosunkowo niedawno dwa ro-pax'y dla PŻM/Unity Line, a Stocznia Gdynia nie pokazała niczego nowego.

A przecież, by nie tracić pozycji na rynku, należy proponować nowości, przedstawiać projekty prototypów, a nie ograniczać się do dotychczasowych „sa-



Od lewej: Krzysztof Juchniewicz - członek zarządu Remontowej SA, Jarosław Flont - prezes zarządu Stoczni Północnej SA, Jerzy Bieliński - profesor z Wydziału Zarządzania UG i Piotr Soyka, prezes zarządu Remontowej SA.



Modele statków na ekspozycji.

mograjów”. Tymczasem, co wynika ze sprawdzającej się, jak dotąd dobrze, strategii przeznaczenia znacznej części mocy produkcyjnych na budowę statków z „sektorów niszowych”, ciekawe nowości i prototypy (także z własnych biur projektowych) w ostatnich dwóch, trzech latach oferują jedynie stocznie Grupy Remontowej.

Niejedna z polskich firm prezentujących się na Baltexpo pokazała się jako dostawca dla sektora offshore. Prym wie dzie tu właśnie Grupa Remontowa, co było widać także na jej stoisku, wyróżniającym się pośród innych wystawców. O szerokim zakresie usług i nowych budów dla branży, świadczyły choćby mo-

dele statków zgromadzone na ekspozycji Remontowej. Jeden z nich - ciężarowiec wpływny przebudowany do swojej obecnej funkcji ze zwykłego zbiornikowca, zaprezentowano „w trybie roboczym” - z półzanurzalną platformą wiertniczą. Model platformy także ma ścisły związek z Remontową, gdyż jednostka ta, była w GSR przebudowana i odnowiona.

Remontowa przebudowuje zbiornikowce także na jednostki wahadłowe (shuttle tankers), a ostatnio na „pływającą rafinerię” (FPSO).

Są jednak w Polsce i inne stocznie, które budują nie tylko części platform lub statków dla górnictwa morskiego, ale również nowe statki offshore. Wśród stoczni budujących częściowo wyposażone kadłuby takich jednostek, głównie AHTS (Anchor Handling Tug/Supply Vessel) i PSV (Platform Supply Vessel), prym wie dzie Maritim z Gdańska. Mimo, że są to jedynie częściowo wyposażone kadłuby, stocznia ta ma z pewnością powody do satysfakcji, bo pozyskuje renomowanych klientów (np. znaną stocznnię Ulstein) i bierze udział





Jacek Fundowicz z Instytutu Badań nad Gospodarką Rynkową i Grzegorz Landowski redaktor naczelny „Naszego Morza” podczas prezentacji pierwszego w kraju rankingu największych firm gospodarki morskiej.



Debata na temat przyszłości polskiego przemysłu okrętowego.

w wielu ciekawych projektach. Zbudowała np. i częściowo wyposaża kadłub pierwszego w świecie serwisowca offshore napędzanego gazem ziemnym (LNG) *Viking Energy*, a także offshorowski lodolamacz o małym zanurzeniu (na pola naftowe Morza Kaspijskiego) - *Tulpar*. W stoczni Maritim zbudowano także dla Ulstein'a kadłub unikatowej jednostki (typu X-bow) *Bourbon Orca*, która 2 lata temu zdobyła tytuł „Norweskiego Statku Roku”, a jej model trafił właśnie niedawno do londyńskiego Muzeum Nauki.

Również inna prywatna gdańska stocznia prezentująca się na Baltexpo - Crist - ma na swoim koncie budowę statków dla branży offshore, głównie PSV, ostatnio tak-

że nowatorskich jednostek tego typu z nadbudówką na rufie. Natomiast Stocznia Gdańska SA budowała i nadal buduje lub ma w zamówieniach częściowo wyposażone kadłuby statków sejsmicznych. Stocznia Marynarki Wojennej jeden statek sejsmiczny przebudowała na bazowiec prac podwodnych, a obecnie przebudowuje kontenerowiec na statek sejsmiczny.

### Producenci silników i armatorzy

Silnie reprezentowani byli na Baltexpo 2007 producenci silników okrętowych. Nie zabrakło dwóch największych na światowym rynku licencjodawców -

Wärtsilä oraz MAN Diesel. Ten ostatni producent może się ostatnio pochwalić m.in. zdobyciem zamówienia na silnik ustanawiający nowy, światowy rekord mocy. Wolnobieżna wysokoprężna 14-cylindrowa jednostka napędowa MAN B&W 14K98ME-C7 charakteryzuje się mocą 84 280 kW (115 000 KM) przy 104 obr./min i jest sterowana elektronicznie. Silniki takie będą napędzały osiem pojemniowców o ładowności po 10 000 TEU budowanych w Korei Południowej dla armatora APL. Mają one być przekazane do eksploatacji do roku 2001. Wróżenie robią podstawowe dane techniczne silników 14K98ME-C7 - będą miały po 29 m długości i 14,55 m wysokości przy





**Prezes Stoczni Gdynia Kazimierz Smoliński mówi o kondycji swego zakładu. Obok niego Zbigniew Brzezicki, prezes Agencji Rozwoju Przemysłu i Dariusz Adamski, szef stoczniowej „Solidarności”.**



**Na stoisku „Naszego Morza” można było kupić archiwalne numery naszego czasopisma.**

masie „suchej” 2219 ton! Średnica cylindra tego olbrzyma wynosi 98 cm.

Nowy gigant MAN'a wyprzedzi obecnie największy istniejący na świecie silnik, zbudowany w Korei według projektu innego czołowego licencjodawcy, którego spotkaliśmy na Baltexpo - Wärtsilä. Próby fabryczne przeszedł pomyślnie w maju na hamowni producenta - Hyundai, silnik RT-flex96C o mocy 80 080 kW (108 920 KM). Caterpillar chwalił się na Baltexpo m.in. udziałem w wyposażaniu jednostek ewakuacyjnych IBEEV\*, nagrodzonych „Złotą Kotwicą”, a budowanych przez Grupę Remontowa.

Armatorzy zagraniczni pojawiają się w Polsce (także ze swoimi stałymi przed-

stawicielstwami lub nawet oddziałami) głównie w sprawie rekrutacji marynarzy i oficerów. Wypatrzyliśmy firmę związaną ze znanym w Polsce armatorem Eitzen z Norwegii (m.in. klientem stoczni remontowych i inwestorem, który przejął, wraz z firmą Sundbusserne, zamówienie na wyposażenie właśnie w Stoczni Północnej SA dwa promy pasażerskie przeznaczone na linię Helsingborg-Helsingor). Firma EMS Ship Supply (Poland) Ltd. z Gdyni należy do Eitzen Group i oferuje szeroki zakres wyposażenia okrętowego. Może być więc dostawcą zarówno polskich stoczni, jak i armatorów. W ofercie EMS są m.in. łodzie ratunkowe i ratownicze, dźwigi pokładowe i różnorodny drobniejszy sprzęt.

## Nasz ranking

Podczas targów przedstawiony został pierwszy w kraju ranking największych firm gospodarki morskiej sporządzony przez ekspertów z Instytutu Badań nad Gospodarką Rynkową na zlecenie naszego miesięcznika. Przypomnijmy, że do ośmiuset firm z szeroko rozumianej branży okrętowej zostały wysłane ankiety. Spośród nadesłanych odpowiedzi wybrano 80 największych firm. Uczestnictwo w rankingu było dobrowolne. Niestety, kilka ważnych dla branży firm, np. przewoźników promowych, nie przysłało danych. - Brak niektórych firm na liście też niesie ze sobą jakiś przekaz i jest informacją, która świadczy o stanie gospodarki morskiej – mówił Grzegorz Landowski, redaktor naczelny „Naszego MORZA”. - Mamy nadzieję, że w przyszłorocznym rankingu zgłoszeń będzie więcej, dzięki czemu nasza lista będzie jeszcze bardziej reprezentatywna.

- Do tej pory nie było takiego zestawienia firm związanych z gospodarką morską - mówił Jacek Fundowicz z Instytutu Badań nad Gospodarką Rynkową. - Podstawą tworzenia rankingu była wysokość przychodów ze sprzedaży w roku 2006.

Przypomnijmy (cały ranking opublikowaliśmy w sierpniowym numerze naszego miesięcznika), że zwycięzcą rankingu została Grupa Remontowa SA, na drugim miejscu znalazła się Stocznia Gdynia, na trzecim Stocznia Szczecińska Nowa.

Ofertą prezentowaną na stoisku norweskiego towarzystwa klasyfikacyjnego DNV mogli być zainteresowani także... studenci. Polski oddział firmy zatrudnia już ponad 200 osób - to podobno więcej niż cały Polski Rejestr Statków. DNV nadal daje szansę na atrakcyjną pracę z najnowszymi technologiami absolwentom wydziałów oceanotechniki i okrętownictwa politechnik z Gdańska i Szczecina. Dobrym przykładem może być promowane przez Det Norske Veritas oprogramowanie Vir-





**Duże zainteresowanie wzbudzał model statku przebudowanego przez Remontową SA ze zbiornikowca na ciężarowiec flo-flo z ładunkiem pokładowym - wiertniczą platformą półzanurzalną, która w Remontowej została odnowiona i przebudowana.**



**W czasie targów obradował Związek Pracodawców Forum Okrętowe, które wybrało nowego prezesa. Został nim Piotr Soyka, szef Gdańskiej Stoczni Remontowa (po prawej). Obok niego stoi Sławomir Skrzypiński - odchodzący na emeryturę dyrektor ZPFO oraz Arkadiusz Aszyk ze Stoczni Gdynia, nowy wiceprezes Forum.**



**Mostek zintegrowany Furuno.**

tual Reality w symulacji procesów inspekcji kadłuba, za którą firma otrzymała „Srebrną Kotwicę 2007”. Wyraźnie zaznaczył swą obecność także niemiecki klasyfikator - Germanischer Lloyd.

### Gorące konferencje

W czasie targów odbyło się kilka konferencji, z których najciekawsze i „najokazalsze”, jeżeli chodzi o znaczenie dyskusantów dla gospodarki morskiej, były dwie: dotycząca przyszłości rodzimego przemysłu stoczniowego oraz przygotowana przez „Dziennik

Bałtycki” debata o groźbie upadku rodzimego rybołówstwa (piszemy o niej na str. 26). W pierwszej wzięli udział m.in. tacy „rozgrywający” w naszym przemyśle stoczniowym, jak Sławomir Urbaniak, podsekretarz stanu w Ministerstwie Skarbu Państwa, Paweł Brzezicki, prezes Agencji Rozwoju Przemysłu SA., Dariusz Adamski, przewodniczący NSZZ „Solidarność” Stoczni Gdynia i prezes tejże stoczni, Kazimierz Smoliński. Przybył także były szef tego zakładu, dawno nie widziany w takim towarzystwie Janusz Szlanta. Oprócz merytorycznej debaty (wszyscy uczestnicy byli ogólnie zgodni, że stocznie produkcyjne należy sprywatyzować,

pytaniem pozostaje, na jakich warunkach?) nie zabrakło też wzajemnych uszczypliwości. Na przykład optymizm przedstawicieli Skarbu Państwa co do przyszłości naszych stoczni produkcyjnych, przewodniczący Adamski skomentował złośliwie, że stoczniowcy też są w tej sprawie dobrej myśli, a ich optymizm „bierze się chyba z faktu, że rozpoczynają pracę od wypicia pół litra i zjedzenia kapuśniaku”, nawiązując do tego, jak kilka miesięcy temu scharakteryzował stoczniowców prezes Brzezicki

Na konferencji o rybołówstwie Grzegorz Hałubek, jeszcze niedawno szef Związku Rybaków Polskich, występował



## W oczekiwaniu na odrodzenie

*Jako wielki fan Międzynarodowych Targów Morskich Baltexpo od ich pierwszych edycji, z niepokojem przyglądam się im w ostatnich kilku, lub nawet kilkunastu latach. Wiele wskazuje na to, że lepsza organizacja, czy nowe pomysły pozwoliłyby podnieść rangę gdańskiej imprezy na europejskim rynku targów i wystaw morskich.*

Organizatorzy od lat, uparcie powtarzają formułkę (a nieorientowane media lokalne i ogólnopolskie ją bezkrytycznie powtarzają), według której Baltexpo to trzecia pod względem wielkości impreza tego typu w Europie. Tak mogło być za czasów świetności tej wystawy, wiele lat temu... Od dawna jednak, gdańskie targi mogą liczyć w najlepszym wypadku na miejsce piąte w rankingu wielobranżowych wystaw morskich, jeśli chodzi o liczbę wystawców, czy zajmowaną przez nich powierzchnię. Jeśli zaś wziąć pod uwagę znaczenie imprezy, czy pozycję rynkową („tam trzeba być”), to Baltexpo wyprzedzane jest co najmniej przez SMM, Nor-Shipping, Europort, grecką wystawę Posidonia, rosyjskie targi Neva i hiszpańskie Sinaval.

W relacji z takich targów, jak Baltexpo, chciałoby się oczywiście przedstawiać przede wszystkim konkrety, a więc głównie nowinki techniczne prezentowane przez poszczególne firmy. Takowych jednak praktycznie nie było. Nawet jeżeli coś było nowe w Polsce (po raz pierwszy prezentowane na gdańskich targach), to i tak znane było ludziom z branży z łamów międzynarodowej prasy fachowej lub z premier na naprawdę wiodących targach.

*Dla nieprofesjonalistów tegoroczne Baltexpo niemal nie istniały. Przyczyniła się do tego także zaporowa dla wielu cena biletów wstępu. A przecież branża powinna być popularyzowana, zwłaszcza wśród młodzieży, bo już od dawna brakuje chętnych na politechniczne studia okrętowe, a ostatnio także na akademie morskie.*

O słabej pozycji Baltexpo świadczy również to, że w Gdańsku nie „wodzi się” nowych produktów. By być świadkiem światowych premier, pierwszych prezentacji nowatorskich urządzeń okrętowych, czy nowych typów ciekawych statków, trzeba wybierać się w lata parzyste do Hamburga na SMM, największą imprezę w branży, nie tylko w Europie, ale i na świecie, a w nieparzyste do Oslo i Rotterdamu na Nor-Shipping i Europort Maritime.

Być może wobec zmieniającej się sytuacji georynkowej i postępu cywilizacyjnego (coraz większy udział teleinformatyki w biznesie utrudnia życie i skazuje na marginalizację wiele imprez targowych, nie tylko w branży morskiej, wobec czego w grze pozostaje niewielka liczba tych naprawdę znaczących) należy - dla obrony Baltexpo - zaproponować nową, poszerzoną formułkę tych targów? Dlaczego np. nie spróbować poszerzyć tematyki Baltexpo, obecnie ograniczonej praktycznie do przemysłu okrętowego, o porty, żeglugę, transport i spedycję morską oraz pośrednictwo pracy dla marynarzy? Chyba warto pomyśleć o czymś na miarę XXI wieku.

**Piotr B. Stareńczak**

już jako wiceminister gospodarki morskiej odpowiedzialny za rybołówstwo. Tym samym jego uczestniczący w debacie koledzy z innych związków stanęli niejako po drugiej stronie barykady (choć nie do końca, bo ogólnie rzecz biorąc, ministerstwo „trzyma stronę” rybaków w ich sporze z Unią Europejską).

**Tekst i zdjęcia:  
Piotr B. Stareńczak  
Czesław Romanowski**

\* O nagrodzonej „Złotą Kotwicą” jednostce IBEEV piszemy więcej w dodatku „Budownictwo Okrętowe”



**Stoisko jednego z wiodących producentów silników okrętowych, MAN Diesel, na którym gości i kontrahentów przyjmował Andrzej Krupa, dyrektor przedstawicielstwa MAN Diesel w Polsce.**

**Caterpillar to jeden z największych w świecie producentów silników średnio i wysokooobrotowych dla okrętownictwa. Stosuje się je często na holownikach jako jednostki napędu głównego, a także na większych statkach, jako elementy zespołów prądowców.**





Co ma zrobić rybak?

# Dorsz albo śmierć

Podział środowiska rybackiego jest tak samo wyraźny, jak granica dzieląca na wschodnie i zachodnie łowiska na Morzu Bałtyckim. O tym, że nie ma zgody wśród rybaków oraz o słabości polskiego rządu przekonaliśmy się podczas debaty, która odbyła się na Międzynarodowych Targach Morskich Baltexpo 2007.



Fot. Piotr B. Stareńczak

Wyraz rybackiego protestu.

W rozmowie (debata „Czy grozi nam upadek polskiego rybołówstwa” zorganizował 5 września w ramach targów Baltexpo „Dziennik Bałtycki” – red.) uczestniczyli przedstawiciele najważniejszych środowisk związanych z gospodarką rybacką, ale nikt z obecnych urzędników nie potrafił jasno powiedzieć rybakom, co mają robić po 15 września, kiedy kończy się naturalny okres ochrony na dorsza.

Czy wyjść w morze łamiąc unijny zakaz wprowadzony 9 lipca tego roku? Czy może czekać na odszkodowania za czas, który spędzą w portach? Dowiedzieli się jedynie, że mają być cierpliwi.

Od 9 lipca do końca roku, na południowo - wschodnim Bałtyku obowiązuje całkowity zakaz połowu dorsza. Unijni urzędnicy uznali, że już w lipcu polscy rybacy odłowili całoroczny limit na tę rybę (13,5 tys. ton).

**Ponad 40 usteckich kutrów rybackich blokowało 17 września redę portu. Chcieli w ten sposób zaprotestować przeciwko zakazowi połowu dorsza.**

Fot. Artur Bissari



Na debatę, związaną z sytuacją rybaków po wprowadzeniu zakazu przybyli przedstawiciele większości środowisk rybackich oraz naukowców pracujących w Morskim Instytucie Rybackim. Wniosek z dyskusji? Jeżeli rybacy nie będą łowili, to polskie rybołówstwo upadnie. Zniknie przetwórstwo rybne i cała gospodarka dookoła rybacka.

## Ile jest dorsza

Powodem sporu, który ciągnie się już od lat, jest brak konsekwencji w liczeniu dorsza w Bałtyku. To właśnie z tego powodu, zdaniem rybaków, z roku na rok zmniejszane są limity połowowe. Z tezę tą nie zgadzają się jednak naukowcy.

- Musimy sobie powiedzieć jedno. W Bałtyku jest dorsz, ale młody - przekonował Zbigniew Karnicki, wicedyrektor Morskiego Instytutu Rybackiego w Gdyni (25 września br. podał się do dymisji na znak protestu przeciw polityce rybackiej MGM - red.). - Najwięcej jest dorsza, który ma trzy lub cztery lata i w większości nie złożył jeszcze ikry. My dokładnie wiemy, ile jest dorsza i takie właśnie dane wysyłamy do Komisji Europejskiej. Warto jednak powiedzieć, że komisja nie przydziela limitów tylko na podstawie naszych danych. Bierze również dane z dzienników połowowych prowadzonych przez rybaków. I jeżeli nie nauczymy szprów i armatorów rzetelnego i prawdziwego zgłaszania połowów, to nigdy nie skończą się problemy z limitami.

Rybaków powyższe nie przekonuje. Ich zdaniem dorsz jest w Bałtyku i nie powinno być zakazu jego połowu. Dlatego też podczas debaty, armatorzy chcieli usłyszeć od Grzegorza Hałubka, nowego wiceministra gospodarki morskiej do spraw rybołówstwa, czy po 15 września, kiedy kończy się naturalny okres ochronny, będą mogli normalnie wyjść w morze. - Musimy mieć jasną deklarację, co możemy robić po 15 września. Na piśmie. - mówił Wiesław Kamiński, prezes Aukcji Rybnej w Ustce.

## Legalny czy nielegalny

Grzegorz Hałubek, choć pojawił się na spotkaniu, nie odpowiedział na żadne z zadanych pytań. Nie określił, czy rybacy będą mogli liczyć na rekompensaty.

Warto dodać, że pod koniec sierpnia na spotkaniu w Ustce, nowy minister gospodarki morskiej Marek Gróbarczyk zapowiedział, że 15 września rybacy będą



Fot. Piotr B. Stareńczak

Na redzie portu w Gdyni zebrało się, by protestować, ok. 100 jednostek.

## Zakaz utrzymany

Jeszcze podczas debaty na targach Grzegorz Hałubek obiecywał urzędnikom, że spotka się z Joe Borgiem, unijnym komisarzem do spraw rybołówstwa i będzie go przekonywał do zniesienia zakazu połowu dorsza. Spotkanie odbyło się 17 września w Brukseli. Joe Borg nie zgodził się jednak na zniesienie zakazu, który od 9 lipca obowiązuje na południowo-wschodnim Bałtyku.

Rzeczniczka Borga Mireille Thom podkreśliła, że Komisja Europejska nie widzi powodów do uchylecia rozporządzenia, które oparte jest „na solidnych podstawach”.

Marek Gróbarczyk, minister gospodarki morskiej, który uczestniczył w negocjacjach z Borgiem w Brukseli, nie odpowiedział na pytanie, czy polscy rybacy mają złamać zakaz i wyjść w morze. Powiedział jedynie, że „rozporządzenie o zakazie obowiązuje”, choć Polska zabiega o jego uchYLENIE. Joe Borg zgodził się natomiast na utworzenie specjalnej komisji, która zbada wszelkie nieprawidłowości zgłoszone przez polskich urzędników (chodzi między innymi o rzekome fałszowanie danych przez naukowców).

- W przedstawionej dokumentacji strona polska argumentuje, iż dotychczasowe dane, jakimi posługuje się Międzynarodowa Rada Badań Morza, ustalająca limity połowowe dla poszczególnych krajów UE, są nieściśle i tak naprawdę dorsza w Bałtyku jest znacznie więcej, niż wskazują te dane. - mówił zaraz po spotkaniu Krzysztof Gogol, rzecznik prasowy ministra.

Ponadto ustalono, iż komisarz Borg zwoła serię spotkań roboczych ministrów odpowiedzialnych za rybołówstwo wszystkich krajów nadbałtyckich Unii Europejskiej. Pierwsze z takich spotkań mogłoby się odbyć już w październiku, a celem rozmów byłoby przyjęcie wspólnej polityki dotyczącej połowów dorsza i innych ryb na Bałtyku.

Warto też odnotować, że strona polska otrzymała zgodę komisarza Borga na wystąpienie do Rady Unii Europejskiej o powołanie niezależnej komisji, która miałaby zbadać stan zasobów dorsza na Bałtyku.

Minister Gróbarczyk zaprosił komisarza Joe Borga do złożenia roboczej wizyty w Polsce, celem kontynuacji rozmów na temat rozwiązania kwestii połowów dorsza. Spotkanie takie ma się odbyć na początku listopada. W najbliższym czasie spotka się również sztab kryzysowy polskiego rybołówstwa. Wtedy też zapadną dalsze decyzje. Niestety, samo środowisko rybackie nie ma jednego głosu w tej sprawie. Część rybaków jest za złamaniem zakazu, a część za jego przyjęciem i odczekaniem na zakończenie zakazu przy jednoczesnej walce o odszkodowania za postoje w porcie.



Fot. Piotr B. Stareńczak



**Rybackie jednostki w Gdyni, w proteście przeciwko wprowadzonemu przez Komisję Europejską zakazowi połowów dorsza na Bałtyku Wschodnim do końca 2007 roku.**

Fot. Czesław Romanowski



**Grzegorz Hałubek, wiceminister ds rybołówstwa w Ministerstwie Gospodarki Morskiej (z prawej) podczas debaty na targach Baltexpo, obok Zbigniew Karnicki, wówczas wicedyrektor Morskiego Instytutu Rybackiego w Gdyni.**

## Cztery kutry mogą łowić!

Naukowcy z Morskiego Instytutu Rybackiego w Gdyni wytypowali cztery jednostki rybackie, które do końca czerwca 2008 roku będą mogły łowić dorsza i inne ryby bez ograniczeń. Oczywiście pod warunkiem, że wszystkie złowione ryby zostaną wpisane do dzienników połowowych i sprzedane w Lokalnych Centrach Pierwszej Sprzedaży Ryb (obecnie centra takie funkcjonują w Ustce i Kołobrzegu - docelowo ma powstać pięć kolejnych). Kutry połowy rozpoczną 1 października tego roku. - Dzięki tym połowom będziemy dokładnie wiedzieli jaką wydajność połowową ma polska flota rybacka. - mówił Zbigniew Karnicki, jeszcze jako wicedyrektor Morskiego Instytutu Rybackiego w Gdyni, odpowiedzialnego za projekt. - Ponadto dane pochodzące z tych czterech jednostek pozwolą nam oszacować zasoby dorsza w Bałtyku. Nie będą to oczywiście pełne dane, ale wraz z innymi badaniami prowadzonymi przez naszych naukowców, pozwolą na dokładne wyniki. Rybacy łowący na tych kutrach będą musieli ściśle stosować się do wytycznych naukowców. Ponadto, na każdym kutrze pojawi się niezależny obserwator, który na bieżąco będzie przyglądał się połowom.

## Rybacki kontrolowani

Już w kilka dni po 15 września inspektorzy z Okręgowego Inspektoratu Rybołówstwa w Gdyni znaleźli na trzech kutrach z Jastarni dorsza złowionego na łowiskach, gdzie obowiązuje zakaz. Jeżeli udowodnią rybakom, że złamali prawo, mogą nałożyć na nich kary pieniężne, nawet do 20 tysięcy złotych. Rybacy się jednak nie boją i zapowiadają, że znowu wyjdą w morze.

Na każdym z kontrolowanych kutrów inspektorzy znaleźli średnio po dwie tony dorsza. Ryba została złowiona na południowo-wschodnim Bałtyku, w miejscu gdzie od 9 lipca tego roku obowiązuje całkowity zakaz połowu dorsza.

Grzegorz Hałubek, wiceminister do spraw rybołówstwa zapewnia, że na rybaków nie zostaną nałożone żadne kary i nikt im nie cofnie licencji połowowych.

mogli wyjść w morze, choćby mieli złamać unijny zakaz.

- Nie mogę wam dzisiaj powiedzieć, co będzie po 15 września. - mówił Grzegorz Hałubek. Wszystko zależy od naszego spotkania z unijnym komisarzem do spraw rybołówstwa Joe Borgiem, którego będziemy przekonywali, aby zniósł zakaz. Według nas nie ma innej możliwości. Unia ma już taką wiedzę, że zakaz musi być zniesiony.

- Dla nas zakaz połowu dorsza to całkowity upadek - przekonywał Jerzy Saffader, prezes Polskiego Związku Przetwórców Ryb. - W ciągu kilku tygodni bez pracy będzie ponad trzy tysiące osób z przetwórstwa. Gorsze jest jednak to, że firmy tracą kontrahentów, którzy już teraz zapowiadają, że po 15 września nie kupią ani jednego dorsza, jeżeli nie będą mieli pewności, że jest to ryba złowiona legalnie.

### A inna ryba?

- Jestem rozczarowany tym, co usłyszałem, a właściwie tym, że nie usłyszałem nic konkretnego - stwierdził Jacek Szomburg, rybak, który przysłuchiwał się debacie. - Oczekiwałem, że są już goto-



we scenariusze w sprawie dorszy. Do zakończenia corocznego okresu ochronnego pozostało kilkanaście dni, a wciąż nie wypracowano rozwiązań, ani tym bardziej wyjścia z tej sytuacji. Od wprowadzenia całkowitego zakazu połowów dorszy upłynęły już dwa miesiące! I nic nie zrobiono! Trzeba rozmawiać z Unią, ale nie można rozważać tylko dwóch scenariuszy - albo pan komisarz Borg powie

„tak”, albo „nie”. Poza tym, dlaczego ciągle wykrzykuje się hasło „albo dorsz, albo śmierć”. Przecież w Bałtyku są też inne ryby. Może czas wesprzeć przekształcenia w branżę. Jeżeli jednak wejdziemy w konflikt z Unią, to boję się, że nie otrzymamy unijnych środków na ten cel. Część środowiska rybackiego nie chce łamać zakazu. - Na pewno 15 września nie wyjdziemy w morze - oświadczył Kazimierz

Wojnicz, prezes Krajowej Izby Przetwórców Ryb z Ustki - Powinniśmy się dogadać z unijnymi urzędnikami. Przyjąć limity, jakie nam przydzielą i znaleźć sposób na wyjście z kryzysu. Potrzebna jest jednak konstruktywna debata i rozsądny plan działania. Na razie jest tak, że spotykamy się, ale z tych spotkań nic nie wynika.

Hubert Bierndgarski

# Wygram, albo odejdę

Rozmowa z Grzegorzem Hałubkiem, nowym wiceministrem do spraw rybołówstwa, wcześniej szefem Związku Rybaków Polskich

**- Najpierw pytanie, które pewnie chce zadać Panu każdy polski rybak. Czy po 15 września, kiedy skończy się okres ochronny na dorsza, rybacy będą mogli wyjść na połowy tej ryby?**

- Nie potrafię jednoznacznie odpowiedzieć na to pytanie. Wszystko zależy od spotkań z unijnym komisarzem do spraw rybołówstwa Joe Borgiem. Jak na razie, unia zakaz podtrzymuje i jak twierdzi, ma ku temu podstawy. Dla nas jednak ważne jest to, że unijni urzędnicy przyjęli nasze skargi i chcą powołać specjalne komisje, które wyjaśnią wszelkie nieprawidłowości.

**- To teraz od początku. Dlaczego zgodził się Pan objąć stanowisko wiceministra, skoro wcześniej jako szef Związku Rybaków Polskich krytykował Pan działalność polskiego rządu.**

- Powiedziano mi - przez dziesięć lat walczyłeś o sprawy rybaków, to teraz masz okazję się wykazać. Przyznam się, że negocjacje prowadzono ze mną już miesiąc przed nominacją. Na początku nie chciałem się zgodzić, w końcu uległem. Poza tym, mam dzisiaj wiedzę, której nie mogę ujawnić, a która daje mi

przekonanie, że polscy rybacy już niedługo będą mogli łowić dorsza i to bez większych problemów. Wiedzę taką ma też po ostatnim spotkaniu Joe Borg. Mam nadzieję, że wyciągnie z niej odpowiednie wnioski.

**- Czy chodzi może o problemy z szacowaniem zasobów dorsza i nieprawidłowości, o których mówi Pan od lat?**

- Niestety, nie mogę teraz powiedzieć jakie to informacje. Faktem jest jednak i będę ciągle o tym mówił, że problem polskiego rybołówstwa nie został wywołany przez rybaków. Oni łowią tyle, ile potrzebuje rynek. My to nazywamy połowami ekonomicznymi, dostosowanymi do wolnego rynku. Proszę zauważyć, że przetwórcy przerabiają każdego złowionego dorsza i nie mają problemu z jego sprzedażą. Przecież to rybacy codziennie wyrzucają i wyciągają sieci i to oni naj-

piej wiedzą, ile jest dorsza w morzu. Nikt im jednak nie wierzy. Urzędnicy wierzą natomiast naukowcom, którzy swoje dane opierają na niejasnych badaniach. Tu nie ma żadnej sprawiedliwości. Trzeba w końcu jasno powiedzieć z czyjej winy polscy rybacy mają dzisiaj problemy z połowem dorsza.

**- Czy to główny powód, dla którego zgodził się Pan na objęcie tego stanowiska?**

- Tak, to główny powód, dla którego poszedłem do rządu. Jeżeli nie uda mi się załatwić tego problemu, to najprawdopodobniej złożę rezygnację. Zapewniam, że nie poszedłem do ministerstwa dla pieniędzy, ale dla rozwiązania problemu i to jest dla mnie najważniejsze.

**- Dziękuję za rozmowę.**

Hubert Bierndgarski



Plany rozbudowy

# Ystad

## widzę ogromny

Z Larsem Börjessonem, dyrektorem generalnym Portu Ystad, rozmawia Piotr B. Stareńczak

**- Zaczę od pytania, którego nie da się uniknąć. Jaki wpływ na działalność portu w Ystad miało odejście części połączeń utrzymywanych przez Unity Line do Trelleborga?**

- Przejście *Gryfa* do Trelleborga i fakt, iż nowy prom *Galileusz* wprowadzony został przez Unity Line od razu na połączenie ze Świnoujścia do Trelleborga, miały wpływ na nasze wyniki. Gdyby nie to, w branym pod uwagę okresie osiągnęlibyśmy o ponad 15 proc. większe przeładunki ciężarówek do Polski.

Jednak w innych grupach przewożonych notujemy wzrost - jeżeli chodzi o przewozy wagonów - o 21 proc. w ciągu pierwszego półrocza br. roku w porównaniu do analogicznego okresu w roku

2006. Wzrost jest widoczny także w przewozie pasażerów. A trzeba dodać, że i rok poprzedni był bardzo dobry. Patrzymy w przyszłość z optymizmem.

**- Jaki procent obrotów portu Ystad stanowi obsługa połączeń promowych z Polską?**

- Obecnie obsługujemy dwa zasadnicze kierunki. Jednym jest połączenie z Bornholmem. Tutaj notujemy roczne przewozy rzędu 1,3 mln pasażerów. Na tej linii przewożonych jest bardzo mało ciężarówek, co nie dziwi, jeśli się weźmie pod uwagę fakt, jak nieduża jest ta duńska wyspa. Spodziewamy się jednak, że w przyszłości na tej linii pojawi się także nieco więcej ładunków, a nie tylko pasażerowie.

Na liniach do Polski królują ładunki. Jednak ostatnio, po wprowadzeniu na to połączenie promu *Wawel*, który dołączył do *Polonii* w barwach Unity Line, zwiększyły się znacząco także przewozy i liczba obsługiwanych przez nas pasażerów.

Trzecim zasadniczym sektorem, w którym działamy, poza obsługą połączeń promowych na Bornholm i do Polski, jest spedycja i usługi składowe. Spedytorzy wynajmują od nas biura oraz powierzchnie magazynowe i korzystają z innych usług portowych.

**- W przeszłości słyszało się spekulacje, iż rozwój połączeń promowych, również tych z Polską, spowoduje zawijanie jednostek do innych portów południowej Szwecji, gdyż**



### **port Ystad staje się zbyt ciasny... Jeżeli to prawda, to jakie starania podjął port, by odwrócić tę niekorzystną tendencję?**

- Istotnie. Gdy zostaliśmy poproszeni o obsługę statków o długości ponad 170 m, musieliśmy zrezygnować. Potrzeba rozbudowy portu skłoniła nas do działań i zwróciliśmy się do odpowiednich władz o pozwolenie na ekspansję portu. Wynik aplikacji i negocjacji w tej sprawie spodziewany jest pod koniec września.

Mamy dobrą infrastrukturę i nie musimy dużo inwestować na lądzie. Kosztowne będą jednak inwestycje dotyczące pirsów, nowych nabrzeży i falochronów.

### **- Jakie są główne założenia planowanej rozbudowy?**

- W pierwszym etapie trzy stanowiska dla promów, znajdujące się teraz mniej więcej w jednej linii, będą zamienione na dwa większe. Jedno z nich będzie miało długość 220 m, a drugie - 216 m. To sprawi, że będziemy w stanie przyjąć niemal każdy prom z największych operujących dziś na Bałtyku - między Szwecją, a Niemcami i Polską. Jeden z falochronów portu będzie zdemontowany, robiąc miejsce dla nowej obrotnicy, a drugi - zewnętrzny - zostanie przedłużony o 250 m.

Drugi etap, to zagospodarowanie sporego obszaru (ok. 26 hektarów na lądzie) w rejonie zewnętrznego basenu portu - basenu Bałtyckiego. Możliwe tam jest tworzenie obszaru odpraw i check-in dla terminalu promowego, czy umiejscowienie działalności przemysłowej. Zamierzamy zbudować w tym rejonie dwa pirsy. W pierwszym etapie pirs z trzema nowymi stanowiskami dla promów o długości do 250 m. To już wystarczy na długo, nawet przy wysokiej dynamice wzrostu przeładunków. Jedno z nowych stanowisk będzie mogło być przystosowane do obsługi ruchu kolejowego. To jednak zależy od zainteresowania armatorów, a przede wszystkim operatorów i przewoźników kolejowych. Ta inwestycja byłaby ułatwiona dzięki temu, że porozumieliśmy się z portem Helsingborg w sprawie opcji odkupienia od nich nieużywanej rampy dla promów kolejowych. Po realizacji programu rozbudowy portu będziemy mieć aż osiem stanowisk dla promów.

### **- Tak więc w przyszłości Ystad pozostanie przede wszystkim portem promowym?**

- Tak. Przystosowany został do tego wiele lat temu przez przebudowę z por-

tu uniwersalnego i obsługa promów będzie nadal dominować w działalności portu. Przeładujemy jednak także nieco ładunków masowych i półmasowych - węgla i koks, żrębki (rodzaj trocin), drewno i zboże.

### **- Inwestycje, ekspansja portu są pewne?**

- Tak, przeprowadzimy je, bo jeśli ich miało nie być - w ciągu pięciu lat wypadlibyśmy w ogóle z rynku. Teraz port jest istotnie nieco ciasny. Po zakończeniu realizacji planowanych inwestycji będzie znakomitym, wygodnym do manewrowania portem o znacznie zwiększonej zdolności przeładunkowej.

Pierwszy etap prac zostanie zakończony już w marcu-kwietniu przyszłego roku. Nadszedł czas na rozmowy z armatorami na temat przyszłości. Będziemy rozmawiać także z naszymi długoletnimi partnerami, przede wszystkim z PŻM i Euroafriką, a także z Polferries. Chcemy im oczywiście zaproponować opcje korzystania z rozbudowywanego portu w pierwszej kolejności. Jesteśmy nawet gotowi rozmawiać o jakiejś bliższej współpracy dotyczącej inwestycji, jeżeli polska strona wyrazi zainteresowanie. Jesteśmy także gotowi zaproponować opcje rezerwacji miejsca na przyszłych, planowanych stanowiskach promowych. To jednak musi być obwarowane długoterminowymi umowami, chęcią długofalowej współpracy obu stron.

### **- Czy portem Ystad interesują się inni operatorzy promowi?**

- Tak, oczywiście. W grę wchodzi nowe połączenia do Polski, Niemiec i Litwy. Ale pierwszeństwo w rozmowach dajemy naszym dotychczasowym partnerom. W przypadku niektórych połączeń z Polską, obecne kontrakty wygasną już w najbliższych latach. Nasze inwestycje muszą iść w parze z zapewnieniem długoterminowych kontraktów dla portu Ystad. Dlatego będziemy utrzymywać dialog, w razie potrzeby, także z innymi, nowymi operatorami zainteresowanymi portem Ystad.

### **- Czy współpraca portu Ystad wykracza poza kontakty z armatorami?**

- Tak, co bardzo ważne dla nas - blisko współpracujemy np. z Zarządem Morskich Portów Szczecin i Świnoujście. Razem aplikowaliśmy o fundusze na program „autostrady morskiej” i przesłaliśmy już pierwsze „sito” - zyskaliśmy aprobatę od rządów Polski i Szwecji i wspólnie z odpowiednimi ministerstwami dopracowujemy teraz ostateczną wersję aplikacji do Unii Europejskiej, która złożona będzie w grudniu. Wyników kwalifikacji naszego projektu spodziewamy się w pierwszej połowie przyszłego roku. Możemy uzyskać do 50 proc. pokrycia kosztów projektowania i do 30 proc. kosztów samych inwestycji infrastrukturalnych, takich, jak prace pogłębiarskie, budowa nowych stanowisk promowych, etc. W przypadku portu Ystad będzie to m.in. związane z utworzeniem w nim hub'u intermodalnego.

### **- Dziękuję za rozmowę.**





# Wyprowa, której nie było

Chcieli, śladami Thora Heyerdahla, przepłynąć na tratwie Pacyfik. Skończyło się na krótkim rejsie po Bałtyku. Zawiodła radiostacja. Ale nie tylko...

Kapitan Zdzisław Chuchla.

W 1947 roku Norweg Heyerdahl udowodnił, że wyspy Polinezji mogły zostać przed wiekami zasiedlone przez mieszkańców Ameryki Południowej, a nie, jak dotychczas sądzono, przez osadników z południowo-wschodniej Azji. Na zbudowanej z balsy, wzorem starożytnych żeglarzy, tratwie *Kon-Tiki* przebył, wraz z pięcioma towarzyszami, ponad 4300 mil. Korzystając z pomyślnych prądów morskich, przepłynął z Peru do wysp Tuamotu. Jedynym nowoczesnym środkiem technicznym na tratwie była radiostacja. Wyprowa trwała 101 dni. Wkrótce była znana na całym świecie. Film „Kon-Tiki”, nakręcony przez Heyerdahla przy pokonywaniu na tratwie Pacyfiku, został w 1952 r. nagrodzony Oscarem w kategorii „Najlepszy Film Dokumentalny”. Jego książkę o wyprowie czytają kolejne pokolenia.

## W świat

Dziesięć lat później dwaj studenci: Stanisław Woźnicki z Wydziału Budowy Okrętów Politechniki Gdańskiej i Paweł Cybulski z Uniwersytetu Warszawskiego, postanowili powtórzyć wyczyn sławnego Norwega. Zaczęli od kompletowania obsady tratwy.

- Tych dwóch wzięło mnie do załogi. - mówi Stanisław Rakusa-Suszczewski, wówczas student Wydziału Biologii UW. - Miałem trochę rodzinnych tradycji żeglarskich, poza tym byłem chłop duży i w miarę mądry. Byłem cennym nabytkiem, bo dzięki rodzinie miałem dobre kontakty na przykład u profesorów UW, którzy poparli nasz pomysł. Nie mieliśmy żadnych doświadczeń żeglarskich, ale mieliśmy wielki zapał. Trzeba pamiętać, że to było rok po odwilży, taki oddech wolności. Ludzie podchodzili do tej idei z ogromnym entuzjazmem. Dzięki memu stryjowi udało mi się nawiązać kontakt listowny z samym Heyerdalem, który także wspierał naszą ideę, udzielając wskazówek co do budowy tratwy.

Nie byli sami. „Komitet opiekuńczy”, który zawiązał się w sprawie wyprowy *Nibil Novi*, bo tak miała nazywać się tratwa młodych śmiałków, pomógł w zdobyciu pieniędzy na drewno do budowy jednostki. Kupili 30 metrów sześciennych świerku z darżlubskich lasów. W międzyczasie załoga powiększyła się o studenta medycyny Władysława Żakowskiego, radiotelegrafistę Jerzego Miszczaka i Zdzisława Chuchłę - absolwenta Szkoły Morskiej w Szczecinie, jedyne marynarza w tym gronie. Szefem wyprowy został Woźnicki.



- W „Dzienniku Bałtyckim” ukazała się informacja, że grupa studentów zamierza odbyć taką podróż, ale brakuje im nawigatora - wspomina dzisiaj kapitan Chuchła. - Więc napisałem list i dostałem odpowiedź. Miałem 23 lata, byłem w tym czasie asystentem pełniącym obowiązki trzeciego oficera na *Mazowszu*. Wziąłem urlop, pojechałem do Władysławowa, gdzie budowaliśmy tratwę.

### Dziewięć bali

- Klepaliśmy tam straszną biedę - opowiada Suszczewski. - Snuliśmy się głodni, jakimś cudem zdobywając jedzenie. Tych dziewięć bali, z których miała składać się tratwa, piłowaliśmy ręczną piłą.

Dzięki dyrektorowi Władysławowi Stefańskiemu, bale przetransportowano na slip przedsiębiorstwa „Szkuner”, któremu wówczas szefował. Tamtejsi fachowcy pomogli studentom zbudować kopię *Kon-Tiki*.

- Pracowaliśmy naprawdę ciężko, nie używaliśmy gwoździ, tratwa była wiązana za pomocą lin. Wszystko robiliśmy własnymi rękami, wieczorem łapały nas kurcze. Ale konstrukcja była całkiem przyzwoita. - wspomina Chuchła.

Suszczewski: - Na tratwie wybudowaliśmy domek. Jego ścianki wyłożone były styropianem, który widziałem wówczas po raz pierwszy w życiu.

Mimo trudności, członkowie załogi byli bardzo zdeterminowani, by wyprawa doszła do skutku.

- Chciałem wyruszyć w ten rejs - mówi Zdzisław Chuchła. - Trzeba pamiętać, że byłem absolwentem Szkoły Morskiej bez prawa pływania. Uzyskałem je dopiero w 1956 roku. W tamtym czasie wielu absolwentów szkół morskich nie miało możliwości pływania, zabrano im pozwolenia. Po Październiku wreszcie otworzyło się okno na świat. Na normalną podróż za pieniądze nikogo nie było stać. Ta wyprawa była, można powiedzieć, jedyną dla nas okazją przekroczenia granic.

Zapał i rozmach przedsięwzięcia nieco przerażał za to bliskich członków załogi.

- Kolega, który pomagał budować tratwę, opowiadał, że obiecał mojej mamie, iż nie popłynę. A jeżeli będę bardzo chciał, to mi nogi przetrąci - śmieje się kapitan Chuchła.

### Na fali

*Nibil Novi* miała najpierw przejść „próbę generalną” - wrześniowy rejs po Bał-

tyku. W grudniu polski statek miał ją przewieźć do Casablanki, a stamtąd, śladami *Kon-Tiki* miał nastąpić dryf z Peru na wyspy Polinezji.

Tratwa została zwodowana pod koniec sierpnia. Rejs rozpoczął się 7 września. *Nibil Novi* wyszła z Władysławowa na holu jednego z tamtejszych kutrów.

Suszczewski: - Przez trzy dni nic się nie działo. Czwartego przyszedł sztorm, dziewiątka jak nic. To był mój i pozostałych załogantów, z wyjątkiem Chuchli, pierwszy, prawdziwy sztorm. Napięcie było duże, ale tratwa zachowywała się zadziwiająco dobrze. Tylko z łącznością był problem.

- Nasz radiooficer w ogóle się nie spał. Radiostacja nie działała - mówi Chuchła. - Mieliśmy łączność z lądem jedynie przez kutry, które przepływały obok, im przekazywaliśmy wiadomości. W czasie sztormu wszystkie się pochowały, więc

### Pierwsza tratwa

*Nibil Novi* nie była pierwszą polską tratwą, której załoga próbowała zmierzyć się z morską przygodą. Pierwsza nazywała się *Nord*. Czterech młodych śmialków postanowiło na niej przepłynąć z Łeby do Sztokholmu i z powrotem. Po kilkudniowym rejsie tratwa trafiła jednak na sztorm i wylądowała na mieliźnie w pobliżu małej wysepki Lilia Karlo. Uczestnicy wyprawy zostali przewiezieni szwedzką motorówką do najbliższej miejscowości, a do kraju wrócili statkiem. Jednostki nie udało się ściągnąć, sztorm nieodwracalnie ją uszkodził.

**Profesor Stanisław Rakusa-Suszczewski.**





Świerkowe bale z lasów darżlubskich, z których zbudowano tratwę.



Przygotowania do wodowania tratwy.

nie było o nas informacji. Tratwa spisywała się doskonale na fali, nie było żadnego zagrożenia. Nie było wzywania pomocy, nie było strzelania racy. Choć przevalające się fale robiły na członkach załogi wielkie wrażenie.

## Kon-Tiki

Tratwa zbudowana z dziewięciu pni drzewa balsowego o długości do 13,7 m i średnicy 60 cm połączonych lianami. Miała maszt wysoki na 8,8 m oraz kabinę o wysokości 4,7 m. Można ją dziś podziwiać w muzeum w Oslo.

- Za dnia jeszcze dało się wytrzymać, ale nocą było gorzej. Dość powiedzieć, że zaczęliśmy się modlić.

Bliscy członków załogi znacznie poważniej niepokoił się o ich losy. A ponieważ wujek Suszczewskiego był wiceministrem żeglugi...

- ... moja mama zainterweniowała. Poszło polecenie do dyrektora Urzędu Morskiego, a ten dał rozkaz, że jak nas znajda, mamy natychmiast opuścić tratwę. Wyszły po nas kutry *R-1* i *R-3* – mówi Suszczewski. – *R-1* w końcu nas znalazł...

- ... i skończyła się przygoda – dodaje Chuchła. – A przecież wcale nie trzeba było nas ratować. Byliśmy jakieś 50 mil na północ od Rozewia, gdybyśmy jeszcze kilka dni wytrzymali, mielibyśmy szansę powrócić o własnych siłach, bo wiatr się zmienił na północny. Mieliśmy jedzenie, wodę, nie było żadnego niebezpieczeństwa.

Suszczewski widzi to nieco inaczej: - Być może sztorm zepchnąłby nas na Olan-

dię. Może by się to dobrze skończyło. A może nie. Może byśmy się rozbili o skały?

W każdym razie kapitan kutra polecił załodze tratwy przejście na jego jednostkę. „Proponuje hol – odmawiamy. Kapitan *R-1* przekazuje zapowiedź – prognozę o silnym sztormie z S-SE. Zgadza się na hol.” – pisał w dzienniku okrętowym Chuchła.

## Próba wody

Szef eskapady Stanisław Woźnicki w liście do „Sztandaru Młodych” tak opisywał te chwile: „Pierwsze dni rejsu są spokojne. Trzeciego dnia wieczorem przychodzi sztorm. Nasz radioaparat był bardzo słaby. Nie mieliśmy łączności z lądem. Sztorm szalał. Tratwa nasza sztormowała bardzo dobrze. Ani razu nie mieliśmy fali na pokładzie, jedynie bryzgi dawały nam się we znaki. Czuliśmy się bardzo dobrze, przez cały czas udawało się nam gotować pożywienie. 14 września zbliżył się do nas kuter ratowniczy *R-1*, którego kapitan zakomunikował nam rozkaz wzięcia holu. Nie pomogły nasze protesty i tłumaczenia, że nic nam nie grozi, że dajemy sobie doskonale radę. W końcu trzeba było hol brać.”

Pierwszy podany hol pękł. Drugim załoga oplotła tratwę. *R-1* podpłynął jednak za blisko i uszkodził sobie ster o drewniane bale. Załoga tratwy nie mogła przejść bezpośrednio z pokładu na pokład. Musieli skakać do wody i po kolei, za pomocą rzutek, przedostawać się na kuter.

- Wszystko szło pomyślnie, aż Staszek Woźnicki spanikował. Nie chciał się puścić wanty, nie chciał skakać – opowiada Chuchła. - Typowy objaw paniki, do faceta nic nie docierało. W końcu go jakoś zepchnąłem, dałem mu swoją rzutkę do ręki. Poleciał i wyciągnęli go bez problemu. Ale kuter nie mógł już do mnie podejść.

Chuchła trzy dni i nocie przesiedział na ciągniętej przez kuter i zalewanej wodą tratwie. Jak mówi, w ciągu kilku minut wszystko co miało być zmyte z pokładu, zostało zmyte, buda się utrzymała, ale woda lała się do jej środka.

- Miałem sześć spiworów, więc zmieniłem kolejne na suche, a potem już leżałem w mokrym – jak się człowiek się nie rusza, to jest ciepło. Pierwsza noc była najbardziej nieprzyjemna, bo była największa fala, trzeba się było przyzwyczaić do tych warunków, kolejne już były lżejsze. Ale było mokro i zimno – wspomina kapitan.



## Urzędnicze pióro

Uszkodzony *R-1* został z kolei wzięty na hol przez *R-3* i w takim składzie kawałkado dotarła do Gdyni. Po bałtyckiej eskapadzie trzech członków załogi: Żakowski, Suszczewski i Chuchla rezygnują z wyprawy. Ten ostatni tak dzisiaj uzasadnia swoją decyzję:

- W moim wypadku poszło o zachowanie Staszka Woźnickiego. Po wyprawie powiedziałem mu: Staszek, ty się nie nadajesz do załogi. Przy względnie bezpiecznej sytuacji, gdy nie było potrzeby, żeby się czegokolwiek obawiać, mieliśmy przecież kontakt ze statkiem, a skok do wody to rzecz normalna w takich warunkach, spanikowałeś. Przewidywaliśmy przecież, że w warunkach żeglugi atlantyckiej fale będą wchodzić na pokład. Jeżeli facet w bezpiecznej sytuacji wpada w panikę, to praktycznie nie nadaje się do takiej podróży. Powiedziałem: nie chcesz zrezygnować, to ja rezygnuję. On miał głos decydujący, był szefem, ja - przedostatnim członkiem załogi. Więc ustąpiłem. Mówiłem: znajdźcie sobie jakiegoś nawigatora i żeglujcie. Nie wiem, z jakich przyczyn wyprawa nie doszła ostatecznie do skutku.

- Ja natomiast podszedłem do rzeczy pragmatycznie - tłumaczy Stanisław Suszczewski. - Dzięki kontaktom, które wyrobiłem sobie podczas przygotowań do wyprawy *Nibil Novi*, wystarałem się o rejs po Morzu Północnym.

Polska wyprawa śladami *Kon-Tiki* w końcu nie doszła do skutku. Dlaczego? Niemal rok po próbnym rejsie, na początku czerwca 1958 roku, Jerzy Solecki w „Sztandarze Młodych” pisał: „A więc stało się. Wyprawa *Nibil Novi*, polska *Kon-Tiki*, jedno ze śmielszych zamierzeń wychynowo-sportowych ostatnich czasów, została ostatecznie pogrzebana. (...) Wyprawa została przekreślona jednym pociągnięciem urzędniczego pióra, zatonała w morzu atramentu i konferencyjnego gadulstwa”.

Woźnicki w cytowanym przez dziennik liście pisał, że od dnia wylądowania „rozbitków” w Gdyni zaczęły się ich niepowodzenia: „Gazety zaczęły się rozpisywać o wyprawie jako nieudanej, mówiono o rozbitej tratwie, o sześciu topiących się ludziach, o sygnałach SOS wysyłanych jakoby przez nas i różne podobne historie nie mające nic wspólnego z prawdą”. Faktycznie, „Dziennik Bałtycki” i „Głos Wybrzeża” w tamtych dniach pisały o kilkudniowej „akcji ratowniczej”

i „groźnym żeglarzom niebezpieczeństwie”.

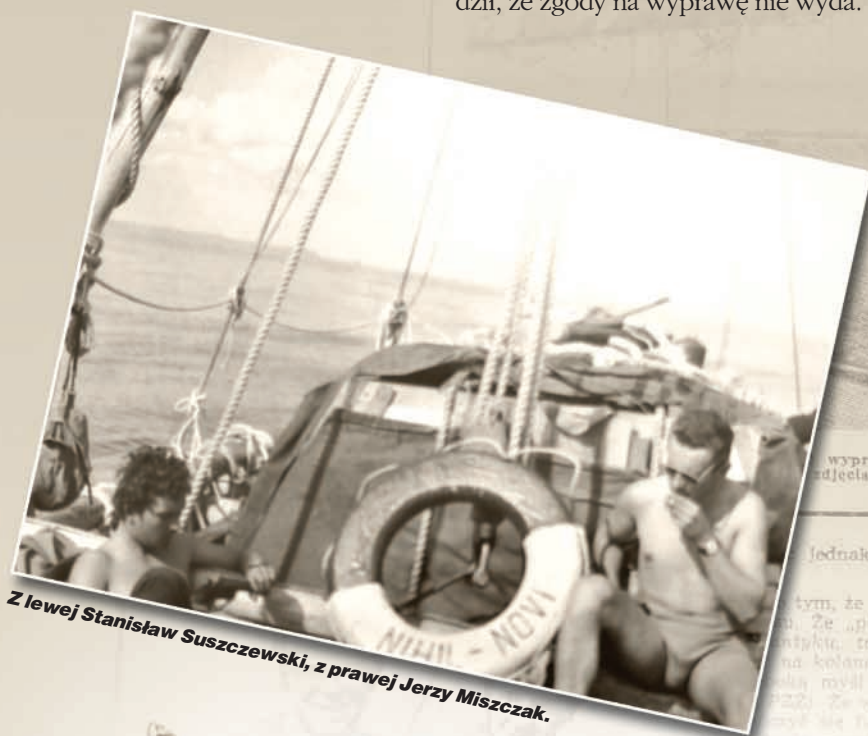
## Koniec marzeń

Jak wspomnieliśmy, po bałtyckim rejsie odeszła połowa załogi. Zostało trzech: Woźnicki, Cybulski i Żakowski. Dokoptowano trzech innych załogantów i czyniono starania, by wyprawa się odbyła. Według słów Woźnickiego, z powodu nieprzychylnych komentarzy komitet opiekujący się wyprawą się rozwiązał, a Ministerstwo Żeglugi zakwestionowało przygotowanie techniczne i kwalifikacje załogi, wytykając jej członkom młody wiek. Kilka wspierających wyprawę osób, wycofało swoje poparcie.

Mimo tego, załoga otrzymała zapewnienie w Biurze Paszportowym Ministerstwa Spraw Wewnętrznych, iż otrzyma paszporty. „Uzależniano je jedynie od wpłaty należnej sumy” - pisał „Sztandar”. Tratwę przetransportowano do Casablanki, skąd wyprawa miała wyruszyć. Przez

półtora roku członkowie załogi (wyrzekając się rozrywek i przyjemności, oszczędzając na posiłkach, chwytając się dorywczej pracy) zbierali środki na wyprawę. Miała ona nadal silne poparcie różnorodnych instytucji, nie tylko tych związanych z morzem (np. Głównego Zarządu Politycznego Wojska Polskiego, czy Państwowego Przedsiębiorstwa Imprez Sportowych) a także np. Polaków mieszkających w Casablance.

Zastrzeżeń nie budziła konstrukcja tratwy. Warunki żeglugi przez Atlantyk tratwą unoszoną przez prąd północno-równikowy oraz pchaną przez pasaty wschodnie, eksperci Biura Hydrograficznego Marynarki Wojennej określili jako sprzyjające. Zastrzeżeń miał nie budzić także sprzęt, w jaki tratwa była wyposażona oraz kwalifikacje załogi. Wyprawę zaakceptował także Komitet Centralny Związku Młodzieży Socjalistycznej, który wyraził zgodę na wyjazd. Sprawa trafiła do Ministerstwa Żeglugi, którego inspektor, po zapoznaniu się z uzupełnioną dokumentacją, sprzętem, opiniami o częściowo nowej załodze, ostatecznie stwierdził, że zgody na wyprawę nie wyda. I to



Z lewej Stanisław Suszczewski, z prawej Jerzy Miszczak.



Tratwa zwodowana, na niej - Zdzisław Chuchla.



## Załoga wyprawy z roku 1947

**Thor Heyerdahl**

- dowódca wyprawy

**Erik Hesselberg** - nawigator

**Bengt Danielsson** (Szwecja)

- jedyny nie Norweg w wyprawie.

Danielsson był socjologiem zainteresowanym teorią migracji ludzi. Jako jedyny znał język hiszpański dzięki czemu pełnił czasami rolę tłumacza.

**Knut Haugland**

- ekspert od radiostacji

**Torstein Raaby**

- również odpowiedzialny za transmisje radiowe

**Herman Watzinger**

- inżynier. Odpowiedzialny za prognozowanie pogody.

był koniec marzeń polskich studentów o wyprawie przez Pacyfik.

### Polityczny lęk

Redaktor Solecki winą za to, że wyprawa nie doszła do skutku obarczał ogólną niechęć instytucji, które decydowały o sprawie, niechęć do sprzyjania przedsięwzięciu dosyć oryginalnemu, „nie mieszczącemu się w szablonie”. Sam Woźnicki wskazywał na prasę (przede wszystkim „Słowo Powszechnie”), która krytykowała pomysł, a organizatorom zarzucała „fałszywe ambicje” oraz kwestionowała „walory duchowe i fizyczne załogi”.

- Wolno chyba przy tej okazji specjalistom od „odnowy moralnej” lamentującym nad upadkiem moralnym, biernością i brakiem zainteresowań młodzieży - postawić pytanie: Czy uśmiercenie wyprawy *Nihil Novi* potraktujecie jako swoje zwycięstwo? Czy łatwiej wam będzie teraz mówić i pisać, że młodzieży nie obchodzi nic więcej, jak tylko wódka i „te rzeczy”? - pisał na łamach „Sztandaru Młodych” Solecki. I dodawał na zakończenie: - Źle się stało, że wyprawa nie doszła do skutku. Źle się stało, że nad energią, odwagą, chęcią dokonania niezwykłego czy-

nu - wzięły górę lęk przed odpowiedzialnością i niezrozumienie najprostszych praw i przywilejów młodości.

- Jeszcze rok tratwa postąpiła w Casablanca, potem nasz statek zabrał te bale do Polski - wspomina Suszczewski. - A przygotowane dla załogi konserwy poszły do jakiegoś przedszkola.

- Gdyby nie zbieg okoliczności, gdyby nie kłopoty z radiostacją i wujek minister, to mogło się udać. - próbuje wróżyć kapitan Chuchła. - Gdyby wszystko w czasie próbnego rejsu skończyło się pozytywnie, to bym się raczej starał popłynąć z nimi. Czy wyprawa mogła się udać? Myślę, że tak. Załoga była w miarę w porządku, co pokazali w czasie ewakuacji z tratwy. Pozostawała sprawa Staszka Woźnickiego... Słabym punktem były środki łączności, które w owym czasie były tak mizerne, że o 20 mil od cywilizacji można było zginąć z głodu.

Po chwili dodaje jeszcze: - Nie udało się - trudno. Nigdy w życiu nie żałowałem tego, co się stało. Dalszy ciąg mego życia był przygodą. Pracowałem, pływałem, poszedłem do PLO, nie nudziłem się, moje życie nie było jednostajne.

### Bez żalu

Zdzisław Chuchła jeszcze przed wyprawą tratwą pływał m.in. na *Batorym* oraz okrętach Marynarki Wojennej. Potem pracował w Polskich Liniach Oceanicznych, w 1964 roku został kapitanem żeglugi wielkiej, w późniejszych latach był kapitanem na ms. *Szczawnica*, wykładał też w Wyższej Szkole Morskiej w Gdyni.

Także Stanisław Rakusa-Suszczewski nie żałuje straconej szansy. - Moje życie było dość urozmaicone, ta przygoda stanowiła niejako punkt wyjścia do moich innych wypraw.

Suszczewski, o czym pisaliśmy w kwietniowym numerze *Naszego MORZA*, w 1960 roku trafił na Spitzbergen. To był początek jego polarnych podróży. 26 lutego 1977 roku założył na Antarktydzie polską stację badawczą im. Arcytopolskiego, która działa do dzisiaj.

Paweł Cybulski rok po bałtyckiej wyprawie utopił się podczas rejsu jachtem. Jakie były dalsze losy szefa wyprawy - Stanisława Woźnickiego - nie udało nam się ustalić.

*Nihil Novi na wodzie.*



**Jerzy Miszczak**  
- radiotelegrafista.



**Czesław Romanowski**



*Eksponaty  
pod żaglami*

# Muzeum w łodzi

Rybacka łódź wynurzająca się z szuwarów – tak wyglądać będzie budynek siedziby Muzeum Zalewu Wiślanego w Kątach Rybackich. A sezonowe muzeum czynne będzie przez cały rok.



- Nasze muzeum od lat 60. gromadziło zabytki związane z żeglugą za Zalewie Wiślanym – wyjaśnia genezę i potrzebę budowy całorocznego obiektu Jerzy Litwin, dyrektor Centralnego Muzeum Morskiego, którego placówka w Kątach Rybackich jest oddziałem. - CMM zgromadziło przykłady barkasów, najpiękniejszych okazów skutniczych z tego obszaru, mających rodowód we wczesnym średniowieczu. Posiadamy też zabytkowe łodzie zwane żakówkami. Kolekcja ta wymagała właściwego miejsca ekspozycji, a takiego nie mieliśmy. W tej chwili stworzyła się możliwość zaprezentowania tych cennych zabytków.

## Jak w olbrzymiej łodzi

Obiekt, na projekt którego przetarg rozstrzygnięto w czerwcu, na pewno, przekonuje dyrektor Litwin, zwróci uwagę wielu turystów podróżujących w kierunku Krynicy Morskiej. A to dlatego, że wyobrazić będzie olbrzymią łódź wyciągniętą na brzeg z sitowia. Także wnętrze, dzięki specjalnemu ożebrowaniu, będzie przypominało konstrukcję łodzi, a jedna ze ścian będzie przeszklona. Wysokość -

15 metrów, pozwoli na ekspozycję największych łodzi zalewowych z podniesionym masztem i ożaglowaniem.

- Jeden z naszych oryginalnych barkasów, który jak uważamy ma rodowód wczesnośredniowieczny, nawiązujący kształtem kadłuba do łodzi skandynawskich, charakteryzuje się wysokim prostokątnym żaglem stawianym na bardzo wysokim maszcie. Dotychczas nie mieliśmy budynku, gdzie można było taką łódź postawić pod żaglem – mówi dyrektor CMM. - W planowanym obiekcie chcemy zaprezentować zwiedzającym właśnie dwa takie barkasy: wariant tolkmicki i z Kątów Rybackich. Ponieważ te jednostki łowiły parami, chcemy, żeby w muzeum także stały obok siebie. Zamierzamy też tam postawić żakówki pod żaglami. Tego typu łódź z kolei zdaje się być ostatnim wariantem łodzi wiślanej, a przez to pasuje do konwencji rozwojowej skutnictwa nadwiślańskiego.

## Muzeum z dostępem do morza

Do konkursu na projekt całorocznego budynku muzeum zakwalifikowano trzy zespoły architektów. Ostatecznie

## Historia skutnictwa i rybołówstwa

Muzeum Zalewu Wiślanego w Kątach Rybackich to najmłodszy (działa od pięciu lat) z oddziałów Centralnego Muzeum Morskiego w Gdańsku. Prezentuje historię skutnictwa i rybołówstwa nad Zalewem Wiślanym. Do najciekawszych eksponatów muzeum należą oryginalny, w pełni wyposażony warsztat skutniczy rodziny Schmidtów oraz barkas - jednostka o napędzie żaglowym wykorzystywana do połowów jeszcze w latach 60 - tych ubiegłego wieku. W muzeum można zobaczyć także tradycyjne łodzie rybackie z okolic Zalewu, a także unikatowy ślizg lodowy *Ludowy 8* - zwany także od nazwiska konstruktora Weilandem. W tym roku muzeum zwiedziło około 10 tysięcy osób.



wybrano koncepcję poznańskiego zespołu „Tomasz Jeżewski Architekt”. Koszt inwestycji może wynieść ok. 9 milionów złotych. W budynku znajdzie się również sklep muzealny i restauracja z widokiem na Zalew Wiślany. Na razie nie wiadomo, dokładnie, kiedy plany zmienią się w rzeczywistość. W tej chwili przygotowywana jest dokumentacja budowlana, którą architekci są zobowiązani wykonać do końca tego roku. Po uzyskaniu pozwolenia na budowę, muzeum i miejscowe władze będą się starali o pieniądze na budowę.

Jak tłumaczy dyrektor Litwin, muzeum w Kątach Rybackich pozwala na prowa-

dzenie działalności, która jest niemożliwa w Gdańsku. Chociażby archeologii eksperymentalnej, czy sztucnictwa.

- Tamtejsza placówka, to jedyny dla nas dostęp do morza – mamy też bezpośrednio oparcie w porcie, gdzie jest urządzenie wyciągowe, za pomocą którego można wyciągać do naprawy lub wodować mniejsze jednostki.

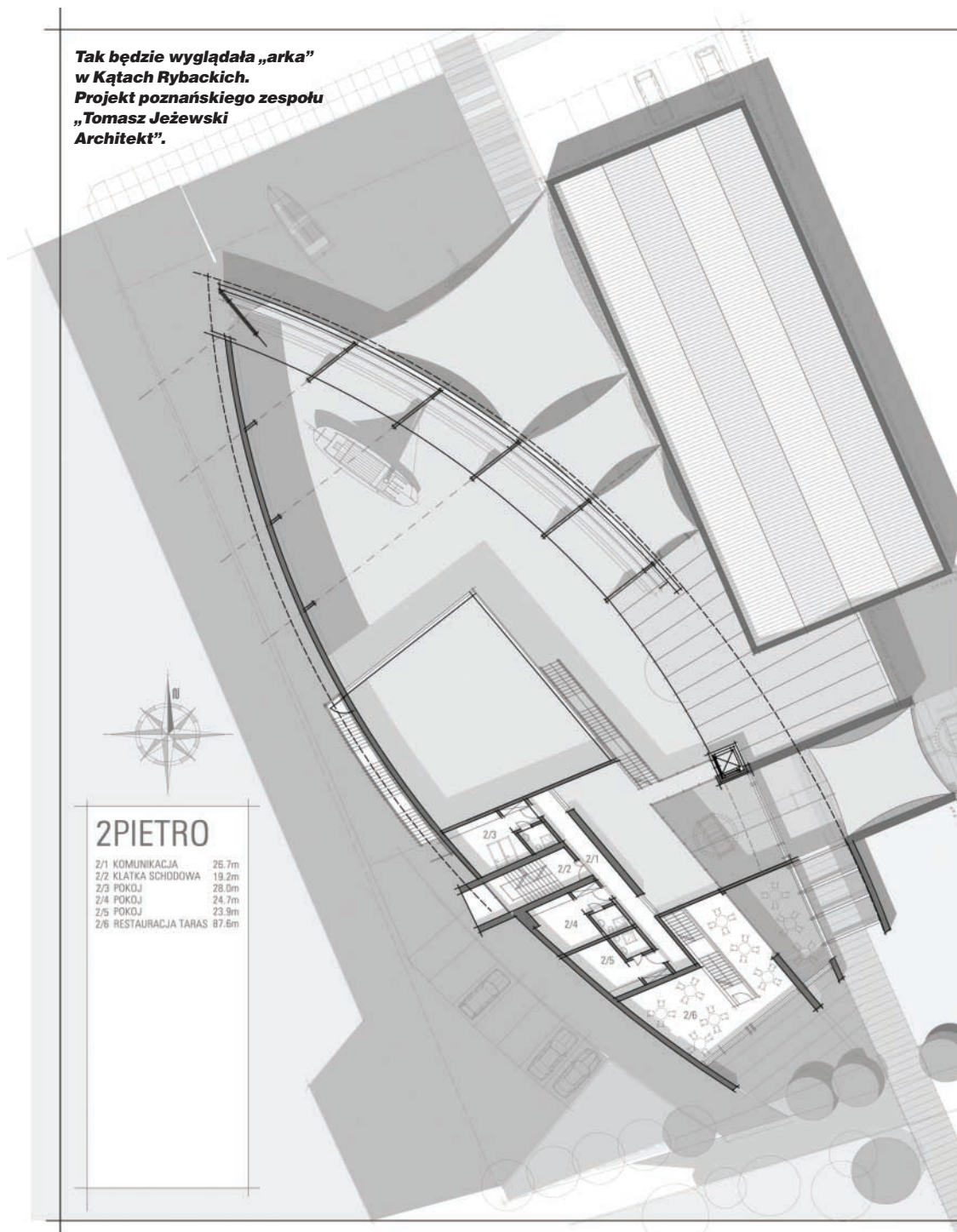
**Cały rok do zwiedzania**

Na wydłużeniu działalności muzeum z dwu i pół letnich miesięcy do całego

roku, może skorzystać także tamtejszy region. Już teraz nadmorskie gminy starają się wydłużyć sezon turystyczny organizując całoroczne pobyty wypoczynkowe. Tak dzieje się np. w Krynicy Morskiej, gdzie właściciele hoteli są zainteresowani, by turyści zostawali u nich dłużej. Nie bez znaczenia jest też fakt, że w tej samej gminie – Sztutowie znajduje się już inne całoroczne muzeum - Muzeum Stuthoff.

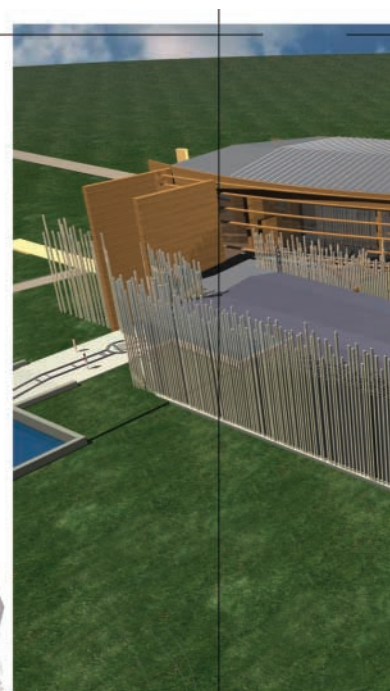
- Można by na bazie tych dwóch, bardzo różnych, ale wiele mówiących o historii tego terenu, muzeów stworzyć trasę wycieczkową dla młodzieży. Na razie

**Tak będzie wyglądała „arka” w Kątach Rybackich. Projekt poznańskiego zespołu „Tomasz Jeżewski Architekt”.**



**2PIETRO**

2/1 KOMUNIKACJA	26.7m
2/2 KLATKA SCHODOWA	19.2m
2/3 POKOJ	28.8m
2/4 POKOJ	24.7m
2/5 POKOJ	23.8m
2/6 RESTAURACJA TARAS	87.6m





nie spodziewamy się tłumów, ale myślimy, że na naszym pomysle skorzystają wszyscy, w tym tamtejsi mieszkańcy, z których część zresztą już u nas pracuje. Istniejące już muzeum to organizm, który wrósł w świadomość, w to miejsce i czas go teraz rozbudować.

### Zachowane tradycje szkutnicze

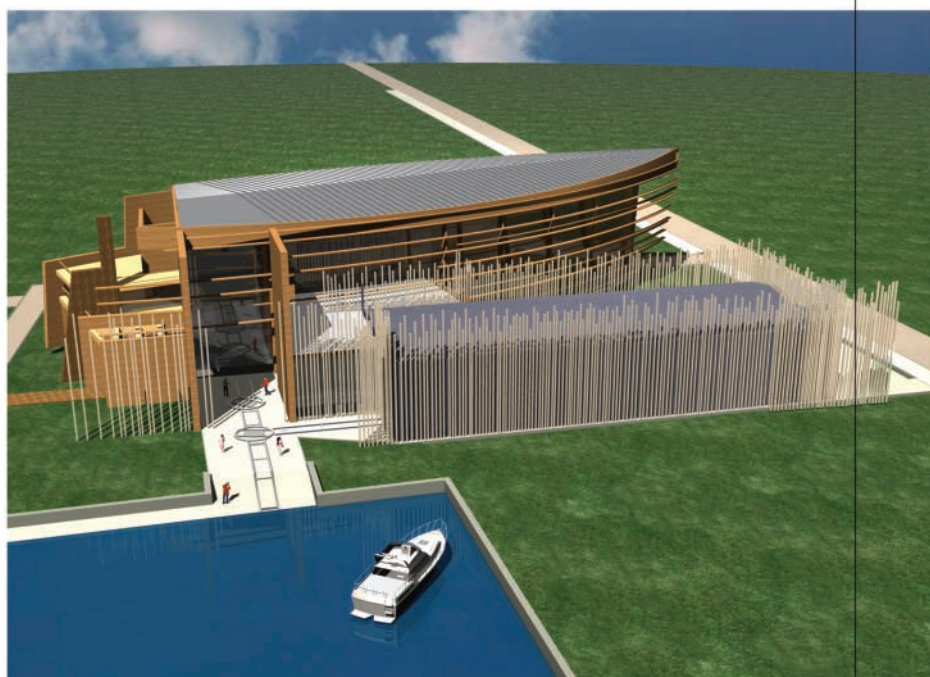
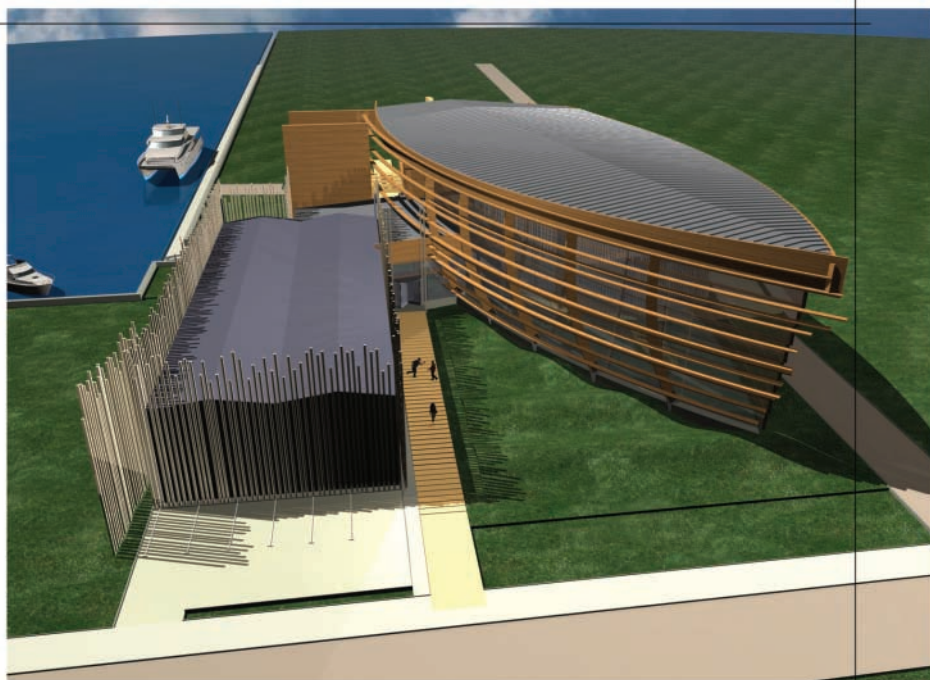
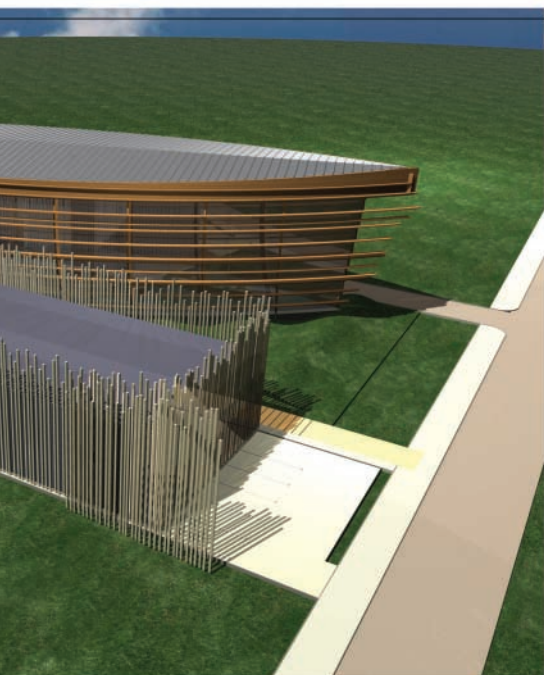
Konkurs sfinalizowany został z funduszy unijnego programu Lagomar. To międzynarodowy, niemiecko-rosyjsko-litewsko-polsko program mający na celu udo-

kumentowanie zebranych informacji i stworzenie warunków otwarcia muzeów nad Zalewem Szczecińskim, Wiślanym i Kurońskim.

- W zasadzie tylko nasze muzeum z tych, z którymi współpracujemy w ramach programu Lagomar uratowało ostatnie przykłady szkutniczych konstrukcji z okresu pierwszej połowy XX wieku, wspomniane już oryginalne żakówki i barkasy. W niemieckim muzeum Zalewu Szczecińskiego nie ma ani jednego obiektu z tamtych czasów. Podobnie na Litwie, gdzie je jedynie zrekonstruowano – tłumaczy dyrektor Litwin.

W tej chwili w muzeum w Kątach Rybackich znajdują się warsztaty szkutnicze. Ten już istniejący kompleks, szefostwo muzeum chciałoby zachować jako miejsce produkcji łodzi dawnymi metodami. Muzealnicy chcą w Kątach Rybackich pokazać przede wszystkim tradycje szkutnicze tamtych terenów, opowiadać o zawodach, jakie uprawiane były na terenie Zalewu w różnych epokach, o roli poszczególnych ośrodków i roli Zalewu, jako wewnętrznego toru wodnego między Królewcem, Elblągiem a Gdańskiem.

**Czesław Romanowski**





Obieżyświat Europa

# Od latarniowca do luksusu

W najbliższych wydaniach „Naszego MORZA” zaprezentujemy kilka najciekawszych spośród licznych żaglowców biorących udział w szczecińskim finale tegorocznych regat Tall Ships’ Races. Zaczynamy od holenderskiego żaglowca wycieczkowego *Europa*.

*Europa*, to bark o trzech masztach i długości całkowitej 44,5 m. Klasyczny, dość szlachetny wygląd, żaglowiec zyskał wiele lat po swych narodzinach.

Jednostka zbudowana została jako *Senator Brockes* na zamówienie miasta Hamburg (wtedy będącego bezpośrednim zarządcą portu), by służyć jako latarniowiec u ujścia Łaby (Elbe). Zbudowała go słynna (głównie poprzez nazwisko jej właściciela, które było przez długie lata niemal synonimem ciężkiego bomu przeladunkowego na konwencjonalnych ciężarowcach) stocznia Stülcken’a z Hamburga w 1911 roku (H.C. Stuelcken Sohn Werft).

Statek wprowadzono do eksploatacji jako latarniowiec „Elbe 3”, a potem używano jako dozorca ratowniczego. W 1986 zakupiony został przez Harry’ego Smit’a z Holandii. Osiem lat zajęła następnie gruntowna przebudowa i wyposażenie statku jako trójmasztowego barku.

Otrzymał klasę Bureau Veritas i dokumenty Holenderskiej Inspekcji Żegluga jako „statek specjalnego przeznaczenia dla szkolenia żeglarskiego”.

## Współczesny luksus

Obecnym na pokładzie czasem trudno uwierzyć w „przańską”, roboczą przeszłość statku. Pod wysokiej jakości panelami ściennymi i drewnianymi oraz masywnymi wykończeniami wnętrza, przydającymi żaglowcowi klasycznej elegancji i poczucia luksusu u pasażerów, kryją się kilometry kabli i rur typowych dla bogatego wyposażenia współczesnych statków pasażerskich.

Stała załoga składa się z 14 profesjonalistów. Na pokładzie mieści się kolejnych 48 osób, które nie są nazywane „pasażerami”, ale - zapewne by bardziej mogły się poczuć żeglarzami - „voyage crewmembers”, czyli „członkami załogi na jedną podróż”. Pasażerowie mają do dyspozycji 11 kabin, z których dwie są 2-osobowe, pięć - 4-osobowych i cztery - 6-osobowe. Pomieszczenia obejmują także szpitalik, salon pokładowy z barem, mesę i bibliotekę.

## Rozwijanie żagli

*Europa* zaczęła pływać pod żaglami w 1994 roku i zdążyła sobie zdobyć od tego czasu reputację prawdziwego obieżyświata. Regularnie uczestniczy w Tall Ships’ Races.

Wbrew mylącej figurze retorycznej spotykanej w relacjach polskich mediów



Biblioteka.



Bar w pokładówce.

*Europa* reprezentowała podczas ostatnich Tall Ships’ Races klasę A.



z regat Tall Ships' Races i wizyty żaglowców w Szczecinie, *Europa* wcale nie pływa pod banderą Unii Europejskiej, choć gwiazdzistą flagę nosi, jako proporzec, na top maszcie. W rzeczywistości zarejestrowana jest w Holandii (z Hągą jako portem macierzystym) i banderę tego kraju podnosi na rufowym flagsztoku.

Statek eksploatowany jest przez organizację Rederij Bark Europa. Nie ma ona żadnych powiązań instytucjonalnych z UE, a żaglowiec nie jest żadnym „oficjalnym reprezentantem” Unii Europejskiej. Nie jest on nawet częścią przedsięwzięcia edukacyjnego (jak wiele żaglowców należących do akademii morskich, klubów sportowych czy organizacji pozarządowych i fundacji zajmujących się szkoleniem żeglarzy lub wychowaniem i edukacją młodzieży).

### Po przygodę

*Europa* to statek komercyjny - pasażerski, właściwie „wycieczkowiec przygodowy” lub ekspedycyjny statek pasażerski, na którym miejsca wykupuje się na normalnych „turystycznych” zasadach, a okrojone szkolenie żeglarskie jest raczej turystyczną atrakcją, a nie celem samym w sobie. Przykładowe ceny rejsów (all inclusive) zaczynają się od 950 euro na trasie z Amsterdamu do Lizbony, krótki przeskok z Lizbony na Wyspy Kanaryjskie będzie nas kosztował minimum 875 euro, a dłuższy z Teneryfy do Salwadoru, zaczynający się pod koniec września - 1450 euro.

Gdy na naszej półkuli panuje zima, *Europa* udaje się zwykle na południe oferując „wycieczki ekspedycyjne” na Antarktydę, bazując zwykle w argentyńskim porcie Ushuaia.

Aktualną trasę żaglowca śledzić można na witrynie <http://www.barkeuropa.com>

PioSta



Koje w jednej z kabin.

Fot. H. van Houten



Fot. H. Samerits

Pasażerom pozwala się popracować przy żaglach.



Fot. Ad Vermeulen

Pasażerowie pracujący pod nadzorem stałej załogi na achterdeku.



*Europa* jako wycieczkowiec ekspedycyjny w rejonach arktycznych.

### Europa – charakterystyka podstawowa

<b>Długość całkowita (bez bukszprytu):</b>	39,80 m
<b>Szerokość:</b>	7,45 m
<b>Wysokość boczna:</b>	4,50 m
<b>Zanurzenie:</b>	3,45 m
<b>GT:</b>	303

bark, 3-masztowiec  
(po 6 rei na pierwszych dwóch masztach)

dwa silniki napędu głównego napędzające dwie śruby

Fot. Hajo Olij



*Opowieści  
Mórz Popołudniowych*

# Arytmia

*Andrzej Perepeczko*





**M**ogę zapewnić ewentualnych Czytelników, którym z braku innych zajęć przysłaby ochota na przeczytanie kolejnego fragmentu moich, nazwijmy to, „pseudo wspomnień”, że wszystko, co tu napisałem, wydarzyło się naprawdę, no może prawie naprawdę, bo rzeczywistość była znacznie mniej wesoła, niż wynikałoby z przedstawionego niżej fragmentu mego dość burzliwego życiorysu.



Gdy moja, delikatnie mówiąc, niechęć do tamtego statku doszła do górnej krawędzi wytrzymałości, znaleźliśmy się na byle jakiej redzie niemal „na samym końcu świata”, skąd wszędzie było wręcz niewyobrażalnie daleko. Ów „koniec świata” znajdował się na wschodnim wybrzeżu filipińskiej wyspy Luzon nieopodal miasteczka o nazwie ATIMONIAN.

Sytuacja przedstawiała się mniej więcej następująco:

- sam statek miał 25 lat, czyli był w wieku „złomowym”.
- silnik główny udawał, że usiłuje pracować i pozwalał sobie na coraz częstsze „odpoczynki”, czyli po prostu odmawiał

co jakieś czas posłuszeństwa i w cichości ducha podejrzewałem go o wybitną złośliwość.

- agregaty prądotwórcze nadawały się wyłącznie na złom, ewentualnie w drodze wybitnej łaskawości na eksponaty, przedstawiające stan techniczny uprawniający do podjęcia decyzji o natychmiastowej kasacji.

- klimatyzacja nie działała, zapewne od wielu lat, zresztą i tak brakowało energii elektrycznej do jej zasilania.

- chłodnia prowiantowa wydawała ostatnie tchnienia, co w rejonach tropikalnych mogło grozić albo śmiercią głodową albo zgoła epidemią.

- średnio raz na dobę wybuchały w siłowni mniejsze lub większe pożary, do których można było się jednak przyzwyczaić.

- załoga maszynowa przedstawiała koktajl ras i niekompetencji i raz po raz wybuchały groźne nieporozumienia, a nawet bójkę, szczególnie, gdy dochodziło do różnicy zdań między na przykład Arabem z Egiptu i Żydem z Izraela.

Te wszystkie, nazwijmy to, mankamenty, były stosunkowo mało znaczące w porównaniu do dwóch najważniejszych.

Po pierwsze, posiłki były zdecydowanie kiepskie, zarówno co do jakości, jak też ilości.

Po drugie, istniały poważne podejrzenia, co do solidności finansowej Armatora, doszły nas bowiem słuchy, że inny statek tej kompanii został zaarrestowany z racji między innymi niepłacenia ustalonych kontraktów pensji załodze.

Najbliższa przyszłość jawiła się w ciemnych, wręcz czarnych barwach. A miało być tak dobrze, przede wszystkim ze względu na olbrzymią różnicę poziomu płac marynarzy na statkach pod białą-czerwoną, ale socjalistyczną banderą, w porównaniu do płac na statkach wstrętnych kapitalistów.

Różnice te były w istocie bardzo znaczne, jednakże instytucja wysyłająca polskich marynarzy na obce statki dbała jedynie o pobieranie bodajże 20 proc. haraczu od kontraktowych zarobków, mając bardzo głęboko – powiedzmy w nosie - zarówno stan techniczny statków, jak i rzetelność armatorów.

Z litości nie podaję ani bandery, ani armatora, ani nazwy tamtego statku, ani narodowości czy nazwiska kapitana.



Któregoś z kolei dnia postoju na kotwicy na tej sakramencko nudnej redzie, na której zresztą tkwiliśmy w tropikalnym upale, zadałem sobie zasadnicze pytanie:

- Co ja właściwie tu robię? Oraz – na co czekam?

Przecież – przekonywałem sam siebie – nic mnie w najbliższym czasie dobrego nie może spotkać. Po pierwsze, jest szansa na popsucie zdrowia jedzeniem, po drugie, mogę się ciężko napracować za darmo. Było jeszcze po trzecie, po czwarte, nawet po piąte, ale nie warto do tego wracać...

Mówiąc krótko, większość argumentów, które rozważałem, przemawiała za natychmiastowym przerwaniem kontraktu i zejściem ze statku po niespełna trzech miesiącach. Było jednakże także kilka „przeciw”.

- Po pierwsze, żal było sporych zarobków...

- Po drugie, nie wiadomo było, jak na moją decyzję zareagują urzędnicy w Firmie i czy będzie jakakolwiek szansa na kolejny kontrakt dewizowy...

- Po trzecie, ile trzeba będzie zapłacić z własnej kieszeni za hotel, bilet lotniczy, a także za sprowadzonego na moje miejsce zmiennika...

- Po czwarte (i chyba najważniejsze) moja – nie ukrywajmy – ucieczka ze statku byłaby świadectwem, że nie dałem rady,



# Arytmia

a więc gdzie honor marynarski, gdzie dotrzymanie powziętego dobrowolnie postanowienia?

O statek i wielonarodowościową załogę mi nie chodziło. Statek pływał z innym mechanikiem i będzie pływał dopóki się nie rozleci, a załozde wszystko było zupełnie obojętne.

Mijały kolejne jałowe i nudne dni „na końcu świata”, statek tkwił na kotwicy w tropikalnym, wilgotnym upale, a ja wciąż biłem się z myślami.



Któregoś dnia wybrałem się do odległego o kilkanaście kilometrów miasteczka. W niewielkiej knajpce spotkałem kilku marynarzy, którzy – jak się okazało - pływali na statku tej samej, co nasza, kompanii.

Przy którejś kolejce filipińskiego piwa, jeden z nich, zresztą prawie Europejczyk, gdy dowiedział się, na jakim statku i u jakiego armatora pływam, roześmiał się i powiedział:

- No to, koleś, wpadłeś, jak śliwka w szambo. Po drugiej stronie Filipin stoi statek tej samej kompanii, którego załoga od pół roku nie dostała ani centa. I nic nie wskazuje na to, żeby kiedykolwiek dostali jakieś pieniądze. Jeżeli możesz, uciekaj jak najszybciej, bo z każdym dniem będą ci winni coraz więcej i guzik ci z tego przyjdzie. Wykombinuj coś i przyskaj. Nie czekaj, aż wam na statku zabraknie żywności i może nawet wody. Zresztą, co po wodzie, jak nie ma nią czego popić, no nie koleś? – znowu roześmiał się głośno.

Muszę przyznać, że mnie do śmiechu wcale nie było i w tym momencie zapadła DECYZJA. SCHODZĘ!

- Ba – zreflektowałem się po chwili – ale jak to zrealizować, żeby „wyjść na swoje”.

Zacząłem intensywnie myśleć i uruchomiłem - mimo panującego upału – całą resztę inteligencji, która jeszcze nie zdołała wyparować. W trakcie tych rozważań ulotniły się wszystkie moje dotychczasowe obiekcje, na zasadzie „jak ONI tak ze mną, to mnie nie obowiązują żadne w stosunku do NICH skrupuły”.

Zdanie to rozwiązywało problemy natury – nazwijmy to – moralnej, pozostawał jednakże wciąż jeszcze wcale poważny problem natury techniczno – materialnej, który sprowadzał się do zagadnienia: „jak wrócić do domu na koszt Armatora?”

Zadanie wcale nie było proste, ale – jak mawiała moja babcia w trudnych przypadkach - „przyjdzie czas, znajdzie się rada”.

Gdy wróciłem z lądu na statek i dowiedziałem się, że w międzyczasie miał miejsce – niewielki na szczęście – pożar, nabra-

łem pewności, że jedynym wyjściem w tej sytuacji jest odpowiednie zaświadczenie od lekarza!

Najpierw poszedłem po poradę do „Medycznego Poradnika dla Marynarzy” i ze wszystkich tam zawartych dolegliwości i rozmaitych chorób wybrałem „arytmia serca”, bo jakoś mi ta nazwa przypadła do gustu.

Następnego dnia zgłosiłem kapitanowi konieczność udania się do lekarza, na co Stary – o dziwo – zgodził się bez większych problemów. Dwa dni później pojechałem do portu. Razem ze mną udał się kapitan, który miał coś tam załatwić u agenta.

U lekarza nie było żadnej kolejki, co mnie, przyzwyczajonego do polskich realiów, nieco zaskoczyło.

Lekarz mówił po angielsku swobodnie i gdy mu, zresztą niczego nie ukrywając, wyjaśniłem o co mi chodzi i podałem Książkę Żeglarską z włożonym do środka pięćdziesięciodolarowym banknotem, zabrał się niezwłocznie do wypisywania żądanego przeze mnie zaświadczenia.

- Stop, doktor – powiedziałem. - Przy okazji, za ten banknot, zbadaj mi moje serce. OK?

Zgodził się bez problemu i założył słuchawki. W tym momencie do gabinetu wtargnął... mój Kapitan, który zwrócił się do lekarza z następującym – ni mniej, ni więcej – żądaniem:

- Chciałem sam osłuchać mojego mechanika. OK.?

Sięgnął po leżącą na biurku drugą parę słuchawek i nie czekając na odpowiedź lekarza zaczął mnie osłuchiwać.

Struchlałem. Cały mój misternie przygotowany plan legł w gruzach. Jeżeli Stary zna się cokolwiek na medycynie, a na to wygląda, to leżę i nici z mojego powrotu do kraju, ale w tej sytuacji nie wypadało protestować.

Trudno – pomyślałem w ostatecznej desperacji – niech się dzieje co chce. Widocznie PRZEZNACZENIA nie da się w żaden sposób oszukać.

Przez następne – jakże długie – minuty w gabinecie filipińskiego lekarza panowała wielce napięta atmosfera. Przy najmniej takie odniosłem podówczas wrażenie. Lekarz, który zρέcznie zsunął banknot z mojej książeczki żeglarskiej do szuflady swojego biurka, siedział ze zdecydowanie obojętną miną. Zresztą nic dziwnego, nie miał bowiem nic do stracenia, zaświadczenie nie zostało wypisane, a banknot leżał we właściwym - jego zdaniem - miejscu. Ja oddychałem to szybciej to wolniej, zgodnie z poleceniami kapitana, który tymczasem osłuchiwał mnie bardzo starannie i dokładnie, a nawet odniosłem wrażenie, że wcale fachowo.

- OK. – stwierdził zdejmując słuchawki – istotnie ma pan ARYTMIE. I to nawet znaczną!

Nic dziwnego – pomyślałem - podczas badania serce z wrażenia czułem aż w gardle.

Kamień, który spadł mi w tym momencie z serca nie narobił, na szczęście, hałasu, może dlatego, że na podłodze gabinetu leżała gruba mata, upleciona bodajże z włókna palmowego.

Kapitan wyszedł z gabinetu, lekarz – w dalszym ciągu na luzie – zabrał się do pisania stosownego zaświadczenia, a ja już w myślach leciałem samolotem w stronę domu.



Ilustracja: Adam Pękański



Następne dni pełne były wrażeń. Jednego dnia podróż samochodem przez kilkaset kilometrów pod strażą policjanta, ze względu na moje „komunistyczne” obywatelstwo, potem trzydniowe oczekiwanie w hotelu w Manili na samolot i wreszcie odlot via Bangkok i Karachi do Hamburga. Wszystko na koszt Armatora w ramach repatriacji chorego na ARYTMIEŻ członka załogi.



Po powrocie do kraju poszedłem do kardiologa, który zbadał mnie dokładnie i na koniec stwierdził: - Pańska ARYTMIA została zaaprobowana przez pański organizm. Niemniej nie powinien pan zbyt mocno przemęczać serca.



Arytmież mam po dziś dzień, choć od tamtych czasów minęło około trzydziestu lat. Przy okazji przekonałem się, że moż-

na „zachorować na życzenie”. A z tym przemęczaniem serca było w późniejszym czasie rozmaicie. Zarówno w pracy na lądzie, jak i na kilku kolejnych, niekiedy bardzo ciężkich statkach, z różnymi załogami i różnymi kapitanami.

Ale to już całkiem inna historia – jak mawiał jeden z moich ulubionych pisarzy.

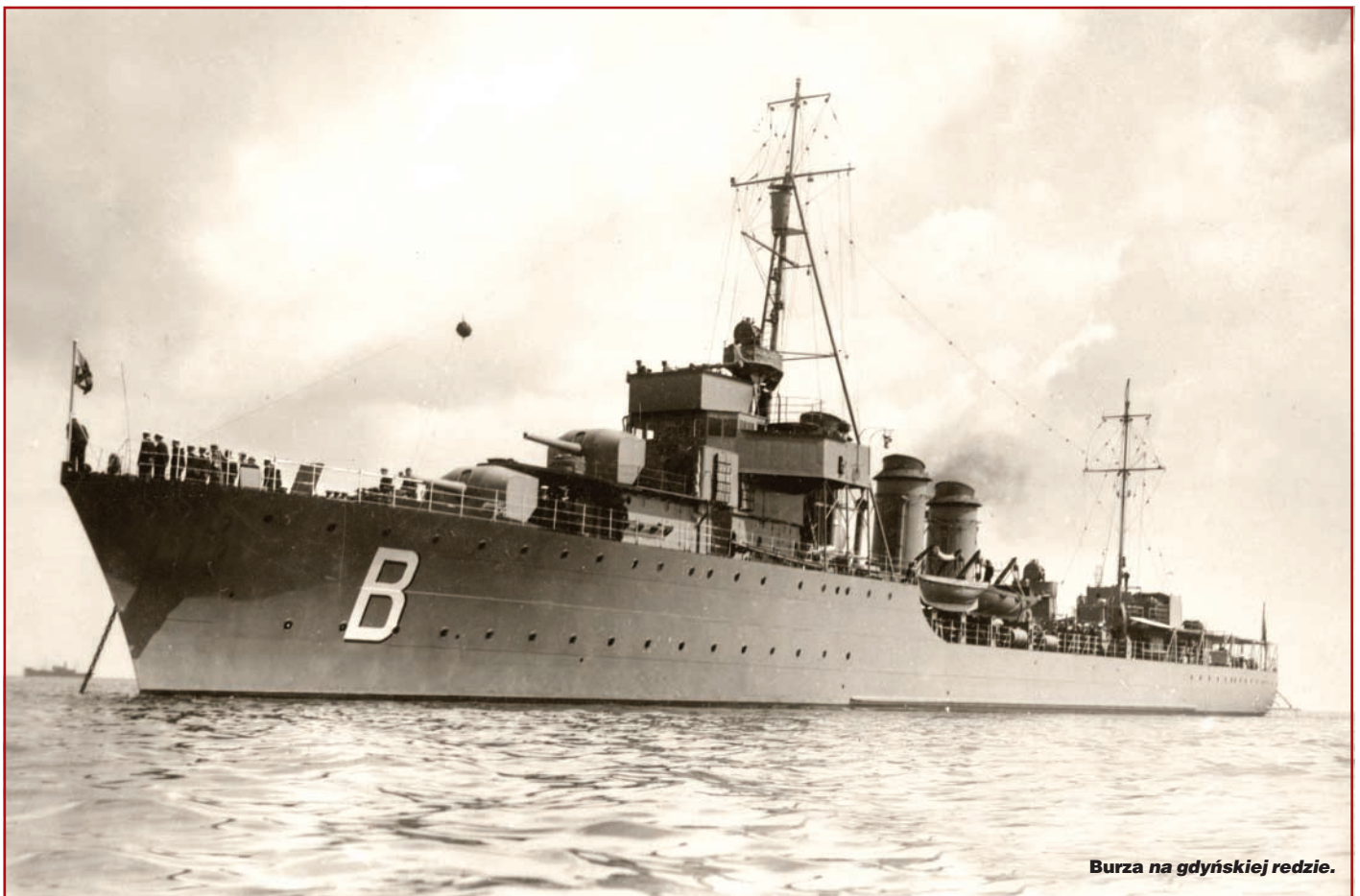
P.S. Informacja dla ciekawych, jakie były dalsze losy statku. Otóż po pierwsze pękł przy przelocie przez Pacyfik, ale nie do końca i doczłapał się jakoś do stoczni. Po drugie załoga poprzez Międzynarodowy Związek (I.T.F) walczyła w Europie o wypłatę. A na koniec, statek zatonął na środku oceanu przy pięknej zresztą pogodzie z niewiadomej przyczyny. Na szczęście nikt z załogi nie zginął.

**Za miesiąc opowiadanie  
„Melodie z niejednego pieca”**



Niszczyciel *Burza*

# Walczący z U-bootami



Burza na gdyńskiej redzie.

Dzisiaj bohaterem tekstu jest weteran naszej Marynarki Wojennej – niszczyciel *Burza*. Przybył do Polski jako jeden z pierwszych nowoczesnych okrętów PMW, w czasie wojny odznaczył się w walkach z hitlerowską U-bootwaffe. Po wojnie omal nie pozostał w Wielkiej Brytanii, ale ostatecznie na ponad 15 lat stanął jako muzeum przy gdyńskim Skwerze Kościuszki.

Mimo powołania do życia w 1918 roku, Polska Marynarka Wojenna przez ponad osiem lat nie mogła doczekać się nowoczesnych, silnych okrętów. Dopiero w kwietniu 1926 roku podpisano umowę na budowę we Francji dwóch niszc

czyteli, ulepszonej wersji francuskich okrętów typu *Borrasque*. Pierwszy z nich - *Wicher* - wszedł do służby w lipcu 1930 roku. Położenie stępki drugiego z niszczycieli - *Burzy* - miało miejsce 1 listopada 1927 roku we francuskiej stoczni

Chantiers Naval Français w Blainville, zaś wodowanie 16 kwietnia 1929 roku.

19 sierpnia 1932 roku *Burza* przybyła do Gdyni. Szkolili się na niej marynarze, składała też wraz z *Wichrem* wizyty w Sztokholmie, Leningradzie, Kilonii,



Helsinkach i Tallinie, a w maju 1937 roku brała udział w rewii morskiej w Spithead. W marcu 1939 roku wraz z Dywizjonem Kontitorpedowców postawiono ją w stan gotowości w związku ze wzrostem napięcia międzynarodowego. W kwietniu nadeszła wiadomość o planowanych próbach okrętu podwodnego *Sęp*, które miały mieć miejsce w norweskim Horten. W obawie przed przejściem tego okrętu przez Niemców, Polacy zdecydowali się sprowadzić go do kraju.

15 kwietnia 1939 roku przeokrętowano na *Burzę* część załogi okrętu podwodnego *Orzeł*, niszczyciel popłynął do Norwegii i 18 kwietnia powrócił wraz z *Sępem*. Kulminacja przygotowań do wojny nastąpiła 30 sierpnia 1939 roku, gdy *Burza* oraz niszczyciele *Grom* i *Błyskawica* wyszły z Polski w ramach operacji „Pe-king”, a 1 września 1939 roku przybyła do Wielkiej Brytanii.

### Pierwsze miesiące z Royal Navy

5 września polskie załogi pobrały ciepłe umundurowanie, na okręty przydzielono brytyjskich oficerów łącznikowych i sygnalistów i polskie okręty przystąpiły do walki. Na czas wojny *Burza* otrzymała numer burtowy H 73. Pierwsza akcja miała miejsce już 7 września, gdy w cieśninie Little Minch polski zespół wykonał atak na U-boota. Wedle wszelkiego prawdopodobieństwa żadnego okrętu podwodnego tam nie było, ale „strach miał wielkie oczy” i również brytyjskie okręty w pierwszych dniach września marnowały bomby głębinowe podczas podobnych ataków.

Pierwsze dni pobytu w brytyjskich portach ujawniły wspólną cechę polskich niszczycieli – słabą stateczność. 13 września *Burza* poszła do stoczni, gdzie zmniejszono jej maszty, zdjęto część łodzi i reflektory artyleryjskie, a żurawiki wymieniono na lepsze. W październiku wraz z pozostałymi polskimi niszczycielami formalnie dołączyła do 1 Flotylli Niszczycieli w Harwich i cała trójka wyszła na patrol wokół Irlandii w poszukiwaniu U-bootów, które jakoby miały się kryć na zachodnim wybrzeżu tej wyspy. Z końcem października, po przybyciu do Harwich weszła faktycznie w skład 1 Flotylli i rozpoczęła patrole w kanale La Manche oraz na Morzu Północnym.

22 listopada jej łodzie brały udział w ratowaniu marynarzy z niszczyciela *Gipsy*, który zatonął na minie magnetycznej

w wejściu do Harwich. Dla uchronienia *Burzy* przed podobnym losem, w początkach stycznia 1940 roku zainstalowano na niej urządzenie demagnetyzacyjne. 6 marca wraz z *Błyskawicą* i dwoma brytyjskimi niszczycielami osłaniała stawiacz min *Hampton* podczas akcji stawiania ochronnego pola minowego wzdłuż wschodnich wybrzeży Anglii. Nieco później, 22 marca, eskortowała trzy francuskie okręty podwodne, które wraz z okrętem-bazą *Jules Verne* przeszły z Brestu do Harwich.

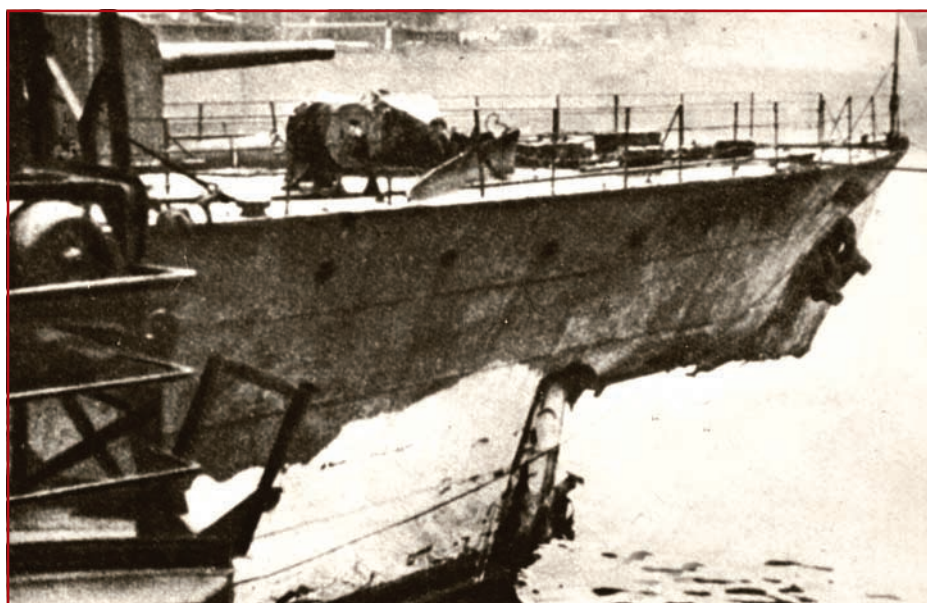
4 kwietnia 1940 roku *Burza* wraz z pozostałymi polskimi niszczycielami zameldowała się w Rosyth, do dyspozycji dowódcy Home Fleet. 7 kwietnia polskie okręty wyszły pod norweskie brzegi w składzie zespołu, który miał wysadzić brytyjskie wojsko w Stavanger i Bergen. Następnego dnia odwołano je do osłony konwoju HN.24 idącego z Bergen do Rosyth. Był to początek udziału PMW w kampanii norweskiej. 19 kwietnia 1940 roku polskie niszczyciele wyszły ze Scapa Flow pod Narwik. W drodze *Burza* musiała zawrócić wskutek uszkodzeń zadanych przez sztorm. Po krótkim remoncie ponownie wyszła pod Norwegię.

W Asanfjordzie ewakuowała załogę zbiornikowca *Boardale*, którego nie udało się ściągnąć ze skał Harstad uczestniczyła w odpieraniu ataku lotniczego na port i miasto, a 4 maja przypadł jej smutny obowiązek przewiezienia na okręt szpitalny rannych marynarzy z zatopionego *Groma*. 12 maja wraz z *Błyskawicą* powróciła do Scapa Flow, a 14 maja do Harwich. Pod koniec maja skierowano ją pod wybrzeża francuskie, gdzie dołączy-

ła do okrętów osłaniających ewakuację brytyjskich oddziałów z Francji. Pod Sangatte walczyła z niemieckimi kolumnami pancernymi, a 24 maja zaatakowało ją 21 „Stukasów”. Towarzyszący jej niszczyciel *Wessex* zatonął podczas tego ataku, a *Burza* – trafiona dwiema bombami – przeszła do Dover. 25 maja w Portsmouth rozpoczęto jej remont i modernizację. Z pokładu zdemontowano tory minowe. Zdjęto rufową wyrzutnię torped, a w jej miejsce ustawiono przeciwlotnicze działo 76 mm. Zlikwidowano też podpokładową zrzutnię bomb głębinowych, a nowe zrzutnie ustawiono na pokładzie. Podczas tego remontu zainstalowano na okręcie asdic pozwalający sprawniej wykrywać okręty podwodne.

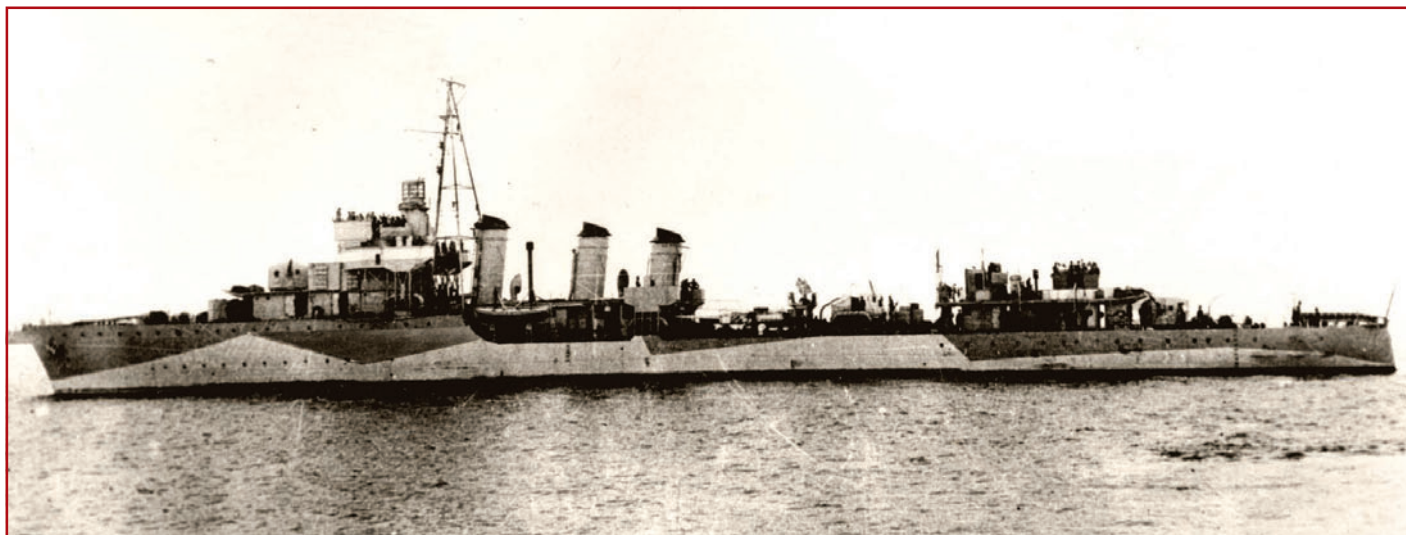
### W służbie eskortowej

Remont *Burzy* zakończono w sierpniu 1940 roku i okręt skierowano do służby. 14 sierpnia zderzyła się z trawlerem *Cape Warwick*, co można uznać za zapowiedź późniejszych kłopotów tego okrętu związanych z różnymi kolizjami. Pod koniec sierpnia *Burza* wzięła udział w eskorcie dużego konwoju idącego przez Atlantyk, a we wrześniu przeszła do Devonport. Stamtąd kilkakrotnie wychodziła na patrole w kanale La Manche, a w drugiej połowie października przebazowano ją do Greenock. Tam podjęła służbę w eskorcie atlantyckich konwojów. 20 października *Burzę* odwołano z konwoju na pomoc płonącemu transatlantykowi *Empress of Britain*, z którego udało się jej uratować 254 rozbitków.



Uszkodzona, w 1940 r.



**Burza w 1942 roku.**

Atlantycka służba *Burzy* przerwana została 11 listopada 1940 roku kolizją z brytyjskim trałowcem pomocniczym *Arsenal* podczas opuszczania Greenock po remoncie. Prócz dwóch uczestników kolizji, poszkodowany został stojący nieopodal niszczyciel *Arrow* oraz holownik ratujący trałowiec. Kolejny remont zakończył się dopiero na początku lipca 1941 roku. Przy okazji napraw na polskim okręcie zainstalowano radar. Po krótkim szkoleniu i zaprawie w Scapa Flow *Burza* powróciła do eskorty konwojów na Morzu Irlandzkim, na Atlantyku i na wodach islandzkich. 8 września po raz kolejny była uczestnikiem kolizji, tym razem – wchodząc po konwój do Milford Haven – niegroźnie zderzyła się z patrolowcem *Rosemary*. Po tygodniowym remoncie powróciła do Greenock i do atlantyckich podróży z transportowcami - wychodzącymi pod balastem na ocean lub ciężko wyładowanymi, powracającymi z oceanu.

### **Burza – oceaniczny eskortowiec**

Niestety, trudy wojennych rejsów dały o sobie znać i w lutym 1942 roku *Burzę* ponownie skierowano do kapitalnego remontu.

Anglicy w lutym 1942 roku rozważali użycie *Burzy* (okrętu o nietypowej sylwetce) jako pływającej bomby, którą zamierzano zniszczyć suchy dok w St. Nazaire – jedyny na atlantyckim wybrzeżu Francji, w którym można było zadokować niemiecki pancernik *Tirpitz*. Zniszczenie tego doku powodowało, że Niemcy musieliby się dobrze zastanowić przed ewentualnym wysłaniem pancernika w oceaniczny rajd przeciw alianckiej

żegludze na Atlantyku – w razie powrotu uszkodzonego okrętu, nie mieliby możliwości jego naprawy. Polacy sprzeciwili się nieuchronnemu zniszczeniu okrętu i ostatecznie do tego zadania wybrano niszczyciel *Campbeltown*, który – pozbawiony dwóch kominów – upodobniono do niemieckich dwukominowych torpedow-

ców. Akcja zakończyła się powodzeniem 29 marca 1942 roku, gdy ponad trzy tony amatu umieszczonego na tym niszczycielu eksplodowały, niszcząc bramę doku – ale to inna historia ...

W tym czasie brytyjska marynarka wojenna zebrała już sporo doświadczeń wojennych i wszelkie poważne moderniza-

**Niemiecki marynarz schodzi z okrętu w Kanadzie.**



# ORP Burza



**Czytaj i zbieraj pocztówki ze słynnymi  
Okrećami Rzeczypospolitej Polskiej**





1946 - w Harwich

cje prowadzono z myślą o specjalizacji i jak najlepszym dostosowaniu okrętów do czekających je zadań. Jednym z głównych zagrożeń były U-booty, a zwycięstwo nad nimi było sprawą „być albo nie być” Wielkiej Brytanii. Dlatego w miejsce bardzo uniwersalnych niszczycieli zaczęły pojawiać się ich wyspecjalizowane odmiany: niszczyciele floty (współpracujące z pancernikami i krążownikami, szybkie i uzbrojone m.in. w liczne wyrzutnie torped), niszczyciele przeciwlotnicze (przykładem tej podklasy może być polska *Błyskawica* po zmianie uzbrojenia) oraz niszczyciele eskortowe. Do zadań eskortowych najczęściej przeznaczano niszczyciele starsze:

zmniejszono ich uzbrojenie artyleryjskie i torpedowe, znacznie zwiększano liczbę zabieranych bomb głębinowych i często zwiększano objętość zbiorników paliwa, nawet kosztem liczby kotłów (a więc kosztem rozwijanej prędkości).

Z racji wieku i nietypowego (francuskiego) uzbrojenia, *Burzę* zdecydowano przebudować na niszczyciel eskortowy. Z czterech dział 130 mm pozostawiono tylko dwa, a w miejsce pozostałych ustawiono poczwórne działko przeciwlotnicze 40 mm (na rufie) i wyrzutnię pocisków przeciw okrętom podwodnym – tzw. jeża („Hedgehog”) na dziobie. Zmodernizowano wyposażenie radarowe – na miejscu

dalmierza ustawiono nowoczesny w tym czasie radar typu 271, a na rufowym maszcie znalazła się antena HF/DF – namiernika rozmów radiowych prowadzonych przez U-booty. Nie zdecydowano się na zwiększenie zapasu paliwa, co w przyszłości niekiedy sprawiało kłopoty podczas atlantyckich rejsów.

Remont w stoczni w Portsmouth zakończono w początkach września 1942 roku i *Burza* przeszła na szkolenie do Greenock. W listopadzie włączono ją w skład Grupy Eskortowej B.3, z którą przystąpiła do przeprowadzania konwojów z Greenock do Kanady i z powrotem. Między innymi od 6 do 10 grudnia 1942 roku uczestniczyła w walkach o konwój HX.217 ośmiokrotnie atakując U-booty – do wyczerpania zapasu bomb głębinowych. Jej przeciwnikami były nie tylko niemieckie okręty podwodne, ale często sztormy – np. w styczniu 1943 roku, podczas przejścia z konwojem SC.116.

### Zatopienie U606

W lutym 1943 roku brytyjski wywiad po rozszyfrowaniu niemieckich depeesz ostrzegł konwoje o koncentracji U-bootów na Atlantyku, zalecając przy tym zmianę trasy dla ominięcia ich od południa. Rozkaz ten przechwycili Niemcy i na spodziewaną trasę konwoju skierowali tyralierę U-bootów z „wilczych stad” o kodowych nazwach „Ritter” i „Knappen”. 20 lutego *U604* dostrzegł statki konwoju ON.166 idącego do Kanady. Niezwłocznie powiadomił znajdujące się w pobliżu U-booty i w następnych dniach do ataków na konwój przystąpiło 17 niemieckich okrętów podwodnych. Konwój osłaniany był przez amerykańską Grupę Eskortową A.3, w skład której wchodziły dwie amerykańskie fregaty (duże „kutry” straży przybrzeżnej) *Campbell* i *Spencer* i pięć korwet typu „Flower”. Eskortę wzmacniały też samoloty brytyjskiego „Coastal Command”.

21 lutego przyniósł pierwszą wymianę ciosów: U-booty zatopiły pozostający za konwojem norweski transportowiec *Stigstad*, a brytyjski samolot „Liberator” zatopił niemiecki *U623*. Tego samego dnia do Grupy A.3 dołączyła *Burza*, odesłana z pobliskiego konwoju ON.167. W drodze musiała zatopić dryfujący wrak norweskiej bazy wielorybniczej *N. T. Nielsen Alonso*, ciężko uszkodzonej torpedą przez *U92* i opuszczonej przez załogę. Tej samej nocy Niemcom udało się zatopić jeszcze jeden sta-

Niszczyciel *Burza*.



tek, ale następnego dnia kontrakcje eskorty były skuteczne i dopiero nocą z 22 na 23 lutego *U606* zdołał trafić trzy statki, z których dwa zatonęły, a trzeci został powtórnie storpedowany i zatopiony przez *U303*. Podczas nocnego zamieszania, wśród wybuchów torped i bomb głębinowych, w feerii smug pocisków świetlnych *U606* został uszkodzony (najpewniej serią bomb głębinowych z *Burzy*) i po wynurzeniu – staranowany przez amerykański *Campbell*. Uderzenie okazało się śmiertelne dla U-boota, który zatonął. 12 ludzi z jego załogi podjęła *Burza*, która jednocześnie osłaniała *Campbella* uszkodzonego po zderzenia z U-bootem. Wkrótce okazało się,

eskoroty lub patrole. Podczas tych dni okazało się, że jest zupełnie nieprzystosowana do działań w warunkach tropikalnych: brakowało wody do picia, zbyt małe chłodnie i brak lodówek powodowały, że żywność szybko się psuła, a wysoka temperatura (w maszynowni – nawet do 60°C) powodowała stałe zmęczenie załogi. Z końcem lipca 1943 roku *Burza* opuściła Freetown i 19 sierpnia powróciła do Greenock. Tam okazało się, że połowa załogi nie była po tej „wycieczce” zdolna do służby.

Po należytych wypoczynku *Burzę* przydzielono do 8 Grupy Eskortowej, gdzie dołączyła do innego polskiego nisz-

czyciela – *Garlanda*. W październiku tego roku wraz z całą Grupą osłaniała brytyjskie lotniskowce i transportowce z woj-skim, które zajmowało Azory. Pod koniec października powróciła do Anglii z konwojem podążającym z Kanady i w połowie listopada wyszła z kolejnym zadaniem: pilnowała statków idących z konwojem JW.54A do portów radzieckiej Arktyki. Szczęśliwie konwój ten nie był atakowany i *Burza* – nie zawijając do radzieckich portów – bez przygód powróciła 18 listopada 1943 roku do Loch Ewe.

Następnie skierowano ją na znacznie przyjemniejszą klimatycznie trasę do Gibraltaru. Pierwszy konwój na tej trasie *Burza* eskortowała od 8 grudnia, a z ostatnim przybyła do Wielkiej Brytanii 23 marca 1944 roku.

### W rezerwie

Po powrocie z ostatniego konwoju *Burzę* odstawiono do rezerwy. Była już sterana służbą, a na dodatek była okrętem nietypowym, z przestarzałym uzbro-

### Dane techniczne (1943 r.)

<b>Wyporność</b>	1400 std., 1920 ppw., t;
<b>Wymiary</b>	106.9 całk. x 10.16 x 3.8 ppw., m.;
<b>Uzbrojenie</b>	2-130, 1-76 plot., 4-40 plot., 4-20 plot, 3 w.t. 550, „Hedgehog”, bomby głębinowe;
<b>Napęd</b>	3 kotły, 2 turbiny parowe z przekładnią, 33 000 KM, prędkość 33,0 w., 3000 Mm przy 15 w;
<b>Załoga</b>	10-12 + ok. 150.

że na *Burzy* zaczęło brakować paliwa i 23 lutego, polski okręt popłynął do Nowej Fundlandii. Na jego pokładzie znajdowało się 115 amerykańskich marynarzy z *Campbella*, ponad 50 rozbitków z innych statków i 12 Niemców z *U606*.

Bitwa o konwój ON.166 toczyła się jeszcze do 26 lutego. Ogółem konwój stracił ze swego składu 15 statków spośród 47, które wyruszyły z Wielkiej Brytanii.

### Afryka Zachodnia, Arktyka i Gibraltar

Po akcji w obronie konwoju ON.166 nastąpiły dalsze rejsy atlantyckie, a w początku kwietnia 1943 roku *Burza* rozpoczęła remont, podczas którego naprawiono uszkodzenia odniesione w zimowych i wiosennych sztormach. Remont zakończono w połowie maja i po zwyczajowym szkoleniu w Tobermory znów skierowano ją do służby eskortowej. Tym razem popłynęła z konwojem w spokojniejsze rejony – na wody Afryki Zachodniej. 20 czerwca uzupełniła paliwo w Dakarze, a w trzy dni później zawinęła do Freetown. Stacjonowała tam do końca lipca, pięciokrotnie wychodząc na krótkie

W czasie wojny na Atlantyku.





jeniem. W kwietniu 1944 roku postawiono ją w Hartlepool. Początkowo miała być okrętem szkolnym. Na jej pokładzie prowadzono różne kursy dla specjalistów pokładowych, elektrycznych i maszynowych. W lutym 1946 roku zaczęła pełnić rolę tymczasowej bazy dla polskich okrętów podwodnych, a pod koniec lutego przeholowano ją do Harwich. W marcu do *Sokoła* i *Dzika* stojących przy burcie *Burzy* dołączył *Wilk* przyholowany z Plymouth, a wkrótce przy jej burcie stanęły niszczyciele *Piorun*, *Krakowiak* i *Ślązak*. Jeszcze w 1946 roku okręty te zwrócono Anglikom (poza *Wilkiem*) i *Burza* pozostała samotna na kotwiczowisku. Wydawało się, że została zapomniana.

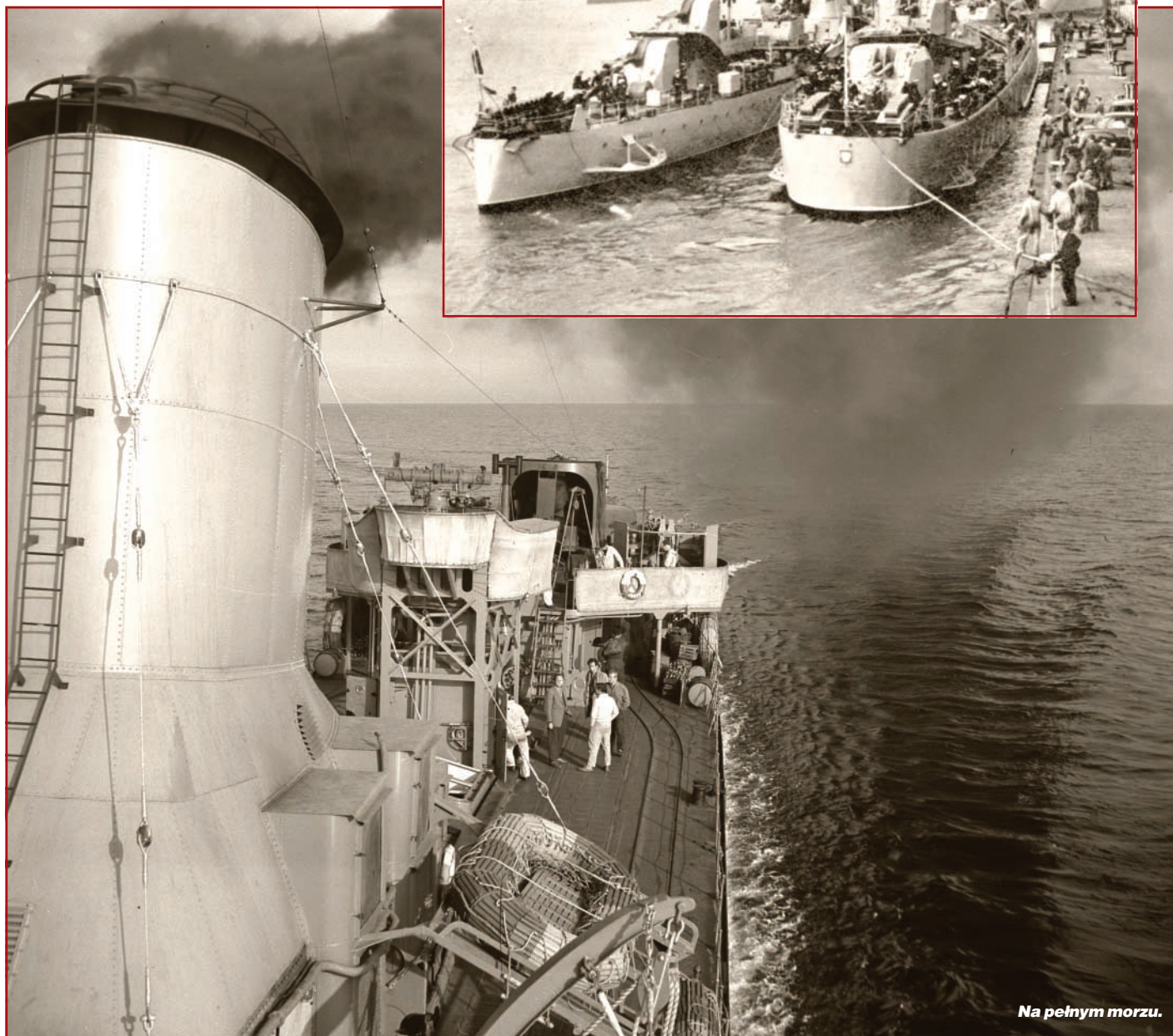
W marcu 1947 roku do Harwich przybyła komisja Polskiej Misji Morskiej, której zadaniem było sprowadzenie do Pol-

ski okrętów wojennych znajdujących się w Anglii. Komisja szybko doszła do wniosku, że *Burza* nie opłaca się sprowadzać i zaproponowano, aby wymienić ją (i *Wilka*) na nowocześniejsze niszczyciele typu „Hunt” – *Ślązaka* i *Krakowiaka*. Zdaje się, że brytyjska Admiralicja nie widziała większych przeszkód, ale zaprotestowało Foreign Office i do transakcji nie doszło. Dopiero w lipcu 1951 roku *Burzę* sprowadził do Polski holownik *Swarożyc*.

## W Marynarce Wojennej PRL

Po przyjeździe do kraju zdecydowano, że *Burza* przebudowana zostanie na okręt obrony przeciwlotniczej. Prace remontowe prowadzono w gdyńskiej stoczni im. Komuny Paryskiej według projektów wykonanych przez tajne wówczas biuro projektowe CBKO-2. Konstruktorzy tego biura wykorzystali *Burzę* jako swego rodzaju poligon, na którym zdobywali

1955 rok - *Burza* i *Błyskawica* w Portsmouth.



Na pełnym morzu.



doświadczenie w projektowaniu okrętów wojennych.

Remont – z licznymi przygodami (m.in. „zgolenie” łopatek turbiny wskutek przypadkowego pozostawienia pilnika w obudowie turbiny) – zakończono w 1955 roku. W jej wyniku dwa rufowe kominy połączono w jeden, szerszy. Na pokładzie ustawiono cztery pojedyncze działa przeciwlotnicze 100 mm oraz działka 37 mm. We wrześniu tego roku *Burza* wraz z *Błyskawicą* popłynęła z oficjalną wizytą do Portsmouth. Tam stała się obiektem zrozumiałego zainteresowania polskich emigrantów, z których nie jeden służył na jej pokładzie. Wizyta budziła u nich mieszane uczucia: z jednej strony nie mogli pominąć nachalnej propagandy i nadzoru politycznego sprawowanego nad marynarzami. Z drugiej – byli dumni z pięknie utrzymanych okrętów i z godnej postawy marynarzy. Podkreślali, że marynarze mówią literackim językiem – bez naleciałości gwarowych.

Służba czynna zmodernizowanej *Burzy* trwała krótko. W lipcu 1957 roku zdążyła jeszcze popłynąć z wizytą do Bałtyjska, a w lutym 1960 roku skreślono ją z listy floty. Wydawało się, że nic już nie uratuje weterana przed przerobieniem na „żyletki” – ale pojawiła się idea wykorzystania okrętu jako pływającego muzeum.

*Burzę* ustawiono przy gdyńskim Skwerze Kościuszki i udostępniono zwiedzającym. Corocznie odwiedzało ją ponad 200 tys. osób. Stała się jednym z charakterystycznych punktów turystycznych



Przez pokłady *Burzy* przewinęło się blisko 3,75 mln zwiedzających.

Okręt – muzeum - lata 60.



Gdyni i zakończyła swą służbę dopiero w październiku 1975 roku. Przez jej pokłady przewinęło się blisko 3,75 mln zwiedzających.

W sezonie 1976 roku na jej miejscu stanęła *Błyskawica*, która do dziś pełni zaszczytną służbę okrętu-muzeum. Natomiast steranego długą służbą weterana odholowano do Świnoujścia. Tam – z dala od publiczności – szkolono na niej marynarzy polskich i radzieckich. W pozorowanych pożarach uczyli się znajdować drogę w ciasnych, okrętowych korytarzach lub wycinać otwory ewakuacyjne. Dewastacja okrętu trwała kilka lat i na przełomie lat siedemdziesiątych i osiemdziesiątych zdecydowano się resztki niszczyciela pociąć na złom.

Po *Burzy* pozostało tylko wspomnienie.

**Marek Twardowski**



# Zdarzyło się w polskiej gospodarce morskiej...

10 lat temu

Wrzesień 1997 r.

**3** - Przy Nabrzeżu Pomorskim zacumował okręt szkolny Marynarki Wojennej Brazylii *Brazil*.

**18** - W Gdańskiej Stoczni Remontowej odbyło się wodowanie doku pływającego przeznaczonego dla nigeryjskiej stoczni *Nigerdock II* w Lagos rozbudowywanej przez Navimor-International.

**23** - Morska Agencja Gdynia jako pierwsza firma w Polsce i jedna z nielicznych na świecie, uzyskała od Det Norske Veritas jednocześnie 2 świadectwa: Crew Manning Certificate oraz Quality System Certificate ISO 9002.



**26** - Zmarł dr Henryk Dehmel - jeden z najwybitniejszych polskich żegludowców, który swoją pracą i decyzjami w dużym stopniu kształtował rozwój polskiej żeglugi liniowej - był długoletnim z-cą dyrektora naczelnego PLO ds. eksploatacyjno-handlowych, dyrektorem Zakładu Linii Amerykańskich PLO. Przez wiele lat sprawował również funkcję, wygraną w drodze konkursu, dyrektora naczelnego Nigerian Shipping Lines.

W polskich stocznich zwodowano dwa kontenerowce (w tym *City of London* - prototyp serii 8144), masowiec (*Ccni Potrerillos* - prototyp serii B-557) i dok pływający.

20 lat temu

Wrzesień 1987 r.

**3** - *Dar Młodzieży* - żaglowiec szkolny Wyższej Szkoły Morskiej - wyszedł w rejs dokoła świata.

**15** - Dowodzony przez kpt. ż.w. Andrzeja Dylejko liniowiec PLO *Gwardia Ludowa* uratował w Zatoce Bengalskiej 5 skrajnie wyczerpanych hinduskich rybaków od 20 dni dryfujących w łodzi.



**22** - W ostatni swój rejs liniowy do Kanady wypłynął, dowodzony przez kpt. ż.w. Hieronima Majka, flagowy statek PLO *Stefan Batory*.



**30** - W międzypokładzie bazy rybackiej *Pomorze* (stojącego na kotwicy na Falklandach) wybuchł pożar, który spowodował śmierć 4 ludzi i poważne uszkodzenia statku. W akcji ratowniczej uczestniczyły trawlerzy *Kulbak* i *Lutjan* oraz chłodniowiec *Gdynski Kosynier*.



W polskich stocznich zwodowano statek pasażerski (*Anna Achmatowa* - prototyp serii B-961), transportowiec dla rybołówstwa, 2 trawlerzy i kuter rybacki.

30 lat temu

Wrzesień 1977 r.

**2** - Do Gdyni przybyły żaglowce szkolne szwedzkiej marynarki wojennej *Gladani* i *Falken*.

**9** - Trawler *Garnela* ze świnoujskiej „Odry” wypłynął na półów koleni na Pacyfiku. Była to pierwsza wyprawa na przemysłowe połowy rekinów.

**20** - W stoczni im. A. Warskiego w Szczecinie położono stępkę pod pierwszy semikontenerowiec typu B-467, nazwany później *Józef Conrad Korzeniowski*.



**26** - W stoczni Lisnave położono stępkę pod budowany dla PLO chłodniowiec *Gdynski Kosynier* - jeden z trzech statków zbudowanych w Portugalii wg projektu B-437 i dokończonych w polskich stocznich.



W polskich stocznich zwodowano 3 drobnicowce, masowiec (*Feliks Dzierżyński* - prototyp serii B-517), motorówkę pasażerską i statek hydrograficzny.

40 lat temu

Wrzesień 1967 r.

**5** - W Szczecinie podniesiono banderę na motorowcu *Flora*, zbudowanym we Wro-



clawiu. Był to pierwszy kabotażowiec w polskiej flocie.

**16** - W porcie Miami statek *Polanica* został ostrzelany.

**28** - Niszczyciel *Wicher* z okrętami podwodnymi *Sęp* i *Sokół* przybył z rewizytą do Sztokholmu.



W polskich stoczniach zwodowano masowiec, bazę rybacką, 3 trawlerzy, okręt hydrograficzny i okręt desantowy.

### 50 lat temu

Wrzesień 1957 r.

**8** - PAP doniosła o zwolnieniu całej załogi statku *Prosna* za udział w aferze przemysłowej.

**10** - Okręt hydrograficzny *Baltyk* wyszedł w drugi rejs na Szpicbergen z naukowcami i sprzętem dla polskiej grupy zimującej na tej wyspie.

**14** - Do Jokohamy zawinął drobnicowiec *Marceli Nowotko* - pierwszy polski statek handlowy w Japonii.

**15** - Zmarł kontradmirał Włodzimierz Steyer, po wojnie dowódca Polskiej Marynarki Wojennej.



**27** - PLO zakupiły drobnicowiec *Völkerfreundschaft* (6500 BRT) zbudowany w NRD. Nadano mu nazwę *Żeromski*. Po trzech podróżach sprzedano go w 1959 r. armatorowi z Czechosłowacji.

W polskich stoczniach zwodowano 3 drobnicowce (w tym prototypowy i jedyny typu B-511 - *Monte Cassino*), masowiec, 2 trawlerzy burtowe, kuter rybacki, kuter hydrograficzny i 2 kutry patrolowe WOP.

### 60 lat temu

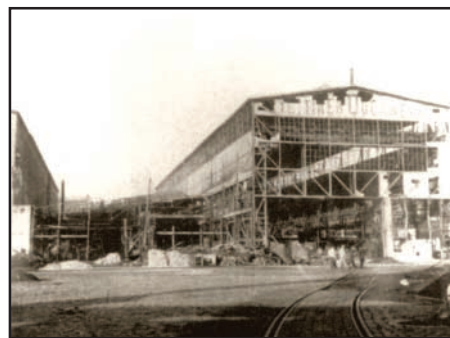
Wrzesień 1947 r.

**3** - Do Szczecina zawinął pierwszy dalekomorski statek rybacki - trawler *Kastor*.

**17** - W Warszawie podpisano porozumienie między Polską i ZSRR w sprawie przekazania Polsce portu w Szczecinie.

**23** - Ogłoszono decyzję uruchomienia produkcji mechanizmów okrętowych w dawnej stoczni Schichau'a w Elblągu.

Zlikwidowano w Gdańsku Stocznię Nr 4 (Wojana); jej wyposażenie i personel (45 pracowników) przewieziono do Szczecina, gdzie stały się zaczątkiem Stoczni Szczecińskiej, powstałej na terenie dawnej niemieckiej stoczni Oderwerke.



Szkuner szkolny Marynarki Wojennej *Iskra* - został zwrócony Polsce. Z racji długotrwałego postoju w Gibraltarze skierowano go do stoczni w Portsmouth.

Prom kolejowy *Turgieniew* (ex niemiecki *Mecklenburg*) został przyznany Polsce i nazwany *Waza* (później *Kruszewski*).



### 70 lat temu

Wrzesień 1937 r.

**25** - Rozkazem nr 12 skreślono ze stanu Polskiej Marynarki Wojennej hulk mieszkalny *Lwów* - dawny statek szkolny. Jednocześnie do dyspozycji załóg okrętów podwodnych oddano koszary, znajdujące się na terenie Portu Wojennego.

**29** - Gdynia-Ameryka Linie Żeglugowe SA zamówiły w Stoczni Gdańskiej dwa statki towarowe, dla których przewidziano nazwy *Bielsko* i *Łódź*. Oba zostały zarekwirowane przez Niemców po wybuchu wojny.



### 80 lat temu

Wrzesień 1927 r.

**1** - Szkołę Specjalistów Morskich Marynarki Wojennej przeniesiono ze Świecia nad Wisłą na szkolny hulk *Baltyk* cumujący w Gdyni.

**1** - W Gdyni rozpoczęły pracę Warsztaty Portowe Marynarki Wojennej.

**14** - Pierwszy rejs statku wycieczkowego *Gdynia* na Bornholm.



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

**Zdjęcia pochodzą  
ze zbiorów autorów**



*Tajniki dzieł marynistów (20)*

# Wnikliwy obserwator

Śmiałe pociągnięcia pędzla i impresjonistyczne subtelności charakteryzują twórczość Stanisława Chlebowskiego. Kształcił się m.in. w Paryżu, żył w Gdańsku.

Fot. M. Brucki



*Młody konstruktor statków, 1951, Centralne Muzeum Morskie w Gdańsku.*



Wiele mówi się i pisze o zjawisku zwanym sztuką gdańską. Największy port Rzeczypospolitej, roszczący sobie prawo do swobód porównywalnych z tymi, którymi cieszyła się Republika Wenecka, szczylił się też własnym środowiskiem artystycznym. Tworzyli je zarówno artyści urodzeni nad Motławą, jak i przybyłe, w Gdańsku tworzący swe imponujące dzieła. Wraz z rozbiorami zmienił się jednak charakter miasta, a co za tym idzie, również powstającej w nim sztuki. Dumnych kupców, organizujących w mieście rycerskie turnieje i aspirujących do pozycji równej arystokracji europejskiej, zastąpili solidni, lecz nie żyjący podobnie niepraktycznych ambicji przedstawiciele średniozamożnego mieszczaństwa.

### Sielsko i zasobnie

Odbiciem tej przemiany była też zmiana w charakterze rozwijającej się w mieście sztuki. Nie sprowadzano tu już znakomitości na miarę **Hansa Vredemanna de Vries**, który tworzył m.in. na praskim dworze Rudolfa II. W XIX i na początku XX wieku największą popularnością cieszyły się rzetelne, miłe dla oka widoki architektury gdańskiej, sielskie pejzaże wiejskie czy sceny rodzajowe tchnące atmosferą domowego spokoju i zasobności. Ulubionymi tematami były efektowne widoki Długiego Pobrzeża, czy nastrojowe przedstawienia ulicy Mariackiej. Tego typu obrazy znakomicie prezentowały się nad kanapą, ale w sensie artystycznym cechował je daleko idący konserwyzm i trudno by doszukać się w nich szczególnej oryginalności.

### Gdański dom

Tym bardziej na uwagę zasługuje osoba i twórczy dorobek żyjącego i tworzącego w Gdańsku Polaka - Stanisława Chlebowskiego. W 2002 roku w Muzeum Narodowym w Gdańsku odbyła się wystawa, która przypomniła jego twórczość. Opracowany przy tej okazji przez Iwonę Ziętkiewicz informator, jest podstawowym źródłem danych o biografii artysty, zawartych w niniejszym artykule. Wiele informacji zaczerpnęłam też z udostępnionego mi przez panią Ziętkiewicz maszynopisu obszernego artykułu poświęconego artyście.

Stanisław Chlebowski urodził się w Braniewie 30 lipca 1890 roku. Jego ojciec, Antoni, był profesorem filologii klasycznej w gimnazjum w Braniewie, a póź-

niej w Olsztynie. Jego kuzyn, również Stanisław Chlebowski (1835-84), zmarły kilka lat przed urodzeniem gdańskiego artysty, był cenionym malarzem rodzajowych scen z Bliskiego Wschodu. Przez pewien czas był nawet nadwornym malarzem sułtana w Stambule. Matka naszego bohatera, pochodząca z rodziny ziemiańskiej Agata z Esden-Tempskich, była pianistką.

Rodzina w 1901 roku przeniosła się z Braniewa do Olsztyna. Kiedy zmarł Antoni Chlebowski, Agata wraz z synem i córkami osiadła w Gdańsku. Kilka lat później, w roku 1908 młody Chlebowski podjął studia na wydziale architektury Wyższej Szkoły Technicznej w Gdańsku. Równocześnie kształcił się w malarstwie u **Augusta von Brandisa** (1859-1947), a od 1910 roku u **Fritza Augusta Pfuhle** (1878-1969). W 1915 r. uzyskał tytuł inżyniera, po czym opuścił Gdańsk, by kontynuować studia artystyczne za granicą. Podjął naukę malarstwa zrazu w Dreźnie, a następnie w latach 1915-18 w Berlinie, pod opieką **Lovisa Corinthy** (1858-1925), reprezentanta impresjonizmu na gruncie sztuki niemieckiej. Taka orientacja artystyczna berlińskiego nauczyciela z pewnością ułatwiła Chlebowskiemu przyswojenie doświadczeń, które stać się miały jego udziałem podczas czekających go podróży do Francji.

### Paryskie nauki

Jeszcze w trakcie studiów w Berlinie, zapewne w 1921 r., Chlebowski po raz pierwszy udał się na dłużej do Paryża. Począwszy od wspomnianego roku 1921 aż do 1934 odwiedzał to miasto wielokrotnie. Miał wówczas nad Sekwaną własną pracownię, malował i wystawiał swoje prace w tamtejszych galeriach, po raz pierwszy w 1922 w Salonie Vambes. Dzięki temu mógł bezpośrednio i wnikliwie zapoznać się z wiodącymi nurtami nowoczesnej sztuki europejskiej. Poznał dojrzały i ugruntowany już impresjonizm francuski, zetknął się z nowymi koncepcjami fowistów i kubistów. Miał okazję obcować z dziełami wielu wybitnych twórców, m.in. **Bonnarda** i **Matisse'a**, którzy wywarli nań najsilniejszy wpływ.

Choć okres kształcenia i zbierania doświadczeń przez Chlebowskiego był długi, jego debiut artystyczny miał miejsce bardzo wcześnie. Jeszcze w trakcie studiów na architekturze, w roku 1912 po raz pierwszy zaprezentował swoje obrazy w prestiżowej galerii w gdańskiej Ka-

towni. Rok później Muzeum Miejskie w Gdańsku nabyło do zbiorów jego obraz „Martwa natura z rybą”. Był to początek jego ścisłej, trwającej przez resztę życia malarza współpracy z tą instytucją, podtrzymywanej mimo zmieniających się okoliczności dziejowych, wyrażającej się w jego udziale w organizowanych przez Muzeum wystawach, a także w zakupach jego prac do zbiorów tej placówki.

### Artysta i patriota

Chlebowski nie ograniczał swej aktywności do współpracy z Muzeum Miejskim. Był współzałożycielem gdańskiego Związku Artystów, w którego wystawach uczestniczył. Należał również do Międzynarodowej Unii Artystów w Düsseldorfie.

Wystawiał m.in. we Wrocławiu i Berlinie. Jednocześnie utrzymywał rozległe kontakty z polskimi instytucjami, zarówno w Gdańsku, jak i w odrodzonej Rzeczypospolitej.

Jego obrazy znajdowały się w Komisariacie Generalnym Rzeczypospolitej w Gdańsku, zdobyły też polskie instytucje i gmachy publiczne w mieście, np. halę oddziału Banku Kwilecki-Potocki i Ska (Ogarna 85), a także siedzibę Polskiego Klubu Morskiego, do którego malarz należał. Był członkiem Towarzystwa Zachęty Sztuk Pięknych w Warszawie, w wystawach którego wielokrotnie uczestniczył.

W lutym 1921 wyróżniono trzy jego prace w ogłoszonym przez Departament Sztuki i Kultury b. Dzielnicy Pruskiej w Poznaniu konkursie na obraz oddający urodę polskiego wybrzeża. Nagrodzone obrazy Chlebowskiego: „Orłowo”, „Skała przy Gdyni” i „Janowiec w Orłowie” eksponowane były na wystawie laureatów w Muzeum Wielkopolskim. W tym samym roku malarz wziął udział w Wystawie Sztuk Pięknych Artystów Pomorskich zorganizowanej w Grudziądzu. Było to wydarzenie zarówno w sensie artystycznym, jak też patriotycznym, o randze którego świadczyć może fakt, że uroczystego otwarcia dokonał sam Marszałek Piłsudski. W latach trzydziestych Chlebowski odczekał się wystaw indywidualnych w Poznaniu i Krakowie.

### Twórczy do końca

Po wybuchu wojny, artysta nadal tworzył, a nawet brał udział w wystawach. Było to możliwe za sprawą wsparcia i uznania, jakie dla jego twórczości żywili



prof. Willi Drost i Walter Mannowsky z Muzeum Miejskiego.

Po wojnie borykał się z trudnościami materialnymi. W 1945 spłonęła jego pracownia z wieloma dziełami. Nadal jednak pozostał aktywnym twórcą. W 1965 roku w Muzeum Pomorskim przy ul. Toruńskiej urządzono wielką wystawę jubileuszową dla uczczenia 75-lecia urodzin i 60-lecia przybycia artysty do Gdańska. Kiedy zmarł cztery lata później, 20 listopada 1969, Muzeum przejęło też spuściznę po nim.

### Trójwymiarowe wizje

Obecnie prace Chlebowskiego są na rynku antykwarecznym rzadkością. Centralne Muzeum Morskie w Gdańsku posiada trzy obrazy olejne jego autor-

stwa. Pierwszy z nich to panorama gdańskiej starówki ukazana od strony Motławy. Pierwszy plan obrazu wypełnia malowana śmiałoymi poziomymi pociągnięciami pędzla tafla wód Motławy, na której malarz ukazał po bokach niewielkie holowniki. Dopiero na II planie, ponad poziomą linią znaczącą Długie Pobrzeże, piętrzą się budowle starego Gdańska. W panoramie wyróżniają się masywne wieże kościoła Mariackiego i kościoła św. Jana oraz po lewej smukła wieża Ratusza Głównego Miasta. Całość utrzymana jest w tonach brązów, błękitów i szarości. Artysta posługiwał się zdecydowanymi pociągnięciami pędzla, wyraziście różnicując materię architektury od otaczającego ją świata przyrody, reprezentowanej przez malowane subtelniej i bardziej impresyj-

nie wodę i niebo. Autor, nie zagłębiając się w detale form i dekoracji architektonicznych, precyzyjnie uchwycił proporcje i wzajemne relacje przestrzenne ukazanych budowli, tworząc przekonującą, trójwymiarową wizję grodu nad Motławą.

### Dziecko z modelem

Prawdziwym unikatem jest obraz „Młody konstruktor statków”. Przedstawia on ciemnowłosego chłopca zajętego bliżej nieokreślonymi czynnościami przy modelu dźwigu stoczniowego widocznego w centrum kompozycji. Przed nim, bliżej widza, malarz ukazał maszty i komin modelu statku. Obraz malowany jest, jak zwykle u Chlebowskiego, śmiałoymi pociągnięciami pędzla, formy kształtowa-



Długie Pobrzeże w Gdańsku, 1940, Centralne Muzeum Morskie w Gdańsku





Port jachtowy w Gdyni (Pejzaż morski), Centralne Muzeum Morskie w Gdańsku

ne plamami barw, podkreślone są czarnym konturem. Kolorystyka całości jest dość ciemna, w gamie ciepłych brązów, beżów, z plamami czerni i czerwieni.

Podkreślić należy, że wizerunki dzieci z modelami statków to temat niezwykle rzadko spotkany w sztuce. W zbiorach CMM znajduje się jeszcze tylko jeden obraz przedstawiający zbliżoną scenę: „Chłopiec kaszubski z okręcikiem” Władysława Jarockiego. Również w kolekcjach innych europejskich placówek o podobnym profilu, niełatwo byłoby odnaleźć takie kompozycje. Być może przyczyna leży w tym, że artyści poszukują w dzieciach spontanicznej żywiołowości i ruchliwości, dającej okazję do malowania interesujących ujęć postaci w ruchu i skrótach perspekty-

wicznych. Tymczasem dziecko zajęte modelem statku prawie się nie porusza lub porusza się bardzo ostrożnie, jak tego wymaga delikatność takiego przedmiotu. Dlatego bez większej przesady można powiedzieć, że każda udana kompozycja malarska o tej tematyce jest na wagę złota.

### W impresjonistycznym stylu

Trzeci obraz Stanisława Chlebowskiego pozyskany przez CMM został przez autora ogólnikowo zatytułowany „Pejzaż morski”, chociaż przedstawia bardzo konkretny i łatwy do identyfikacji pejzaż. Nie jest to widok na otwarte morze, a fragment portu w Gdyni, ściślej biorąc, port jachtowy w Gdyni z widocznym na dal-

szym planie charakterystycznym budynkiem MIR. Na spokojnych wodach basenu portowego na pierwszym planie oglądamy trzy odświętne przystrojone żagłówki. Niewątpliwym atutem tego utrzymanego w pogodnej gamie tonów błękitnych, szarych i różowych obrazu są po mistrzowsku ukazane odbicia poszczególnych obiektów w nieznacznie tylko poruszonej tafli wody. Nieomylny znak, że paryska lekcja impresjonizmu nie poszła na marne.

**Monika Jankiewicz-Brzostowska**

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



# Tak doskonała, że zniknęła

Austria i Węgry nie mają dzisiaj dostępu do morza. Ale nie zawsze tak było. Przez kilkadziesiąt lat, w drugiej połowie XIX i w pierwszej połowie XX wieku, jako Monarchia Austro-Węgierska, dysponowały marynarką wojenną. I to nie była jaką - w 1914 roku, w przededniu wybuchu pierwszej wojny światowej, szóstą co do wielkości w Europie i ósmą na świecie! Warto przyjrzeć się jej historii, zwłaszcza że, o czym mało kto pamięta, mocno splata się ona z dziejami naszej własnej floty.

Jak podają encyklopedie, Austro-Węgry były dualistyczną monarchią stworzoną w 1867 roku przez cesarza Franciszka Józefa I w wyniku przekształcenia centralistycznego państwa austriackiego w związek dwóch równouprawnionych państw: Austrii i Węgier. Obydwa te kraje połączone były tzw. unią realną. Miały jednego monarchę z dynastii Habsburgów (tytułującego się cesarzem Austrii i królem Węgier), wspólną politykę zagra-







Distribution of Races in Austria-Hungary.

**Austro-Węgry były drugim co do wielkości państwem Europy.**

niczną, armię, finanse, walutę i obszar celny, natomiast odrębne konstytucje, rządy i parlamenty.

Austro-Węgry zajmowały 677 tys. km<sup>2</sup> powierzchni, stanowiąc drugie pod względem wielkości (po Rosji) państwo ówczesnej Europy. Zamieszkiwało je 52,8 mln osób. Duże zróżnicowanie stanu gospodarki, zarówno obu części państwa, jak i poszczególnych krajów wchodzących w skład monarchii, stawało jednak Austro-Węgry na pozycji państw gospodarczo zacofanych, opóźnionych w stosunku do rozwiniętych krajów Europy i Stanów Zjednoczonych.

### Monarchii problemy

Poważnym problemem Austro-Węgier była różnorodność narodowościowa i etniczna. Monarchię zamieszkiwało bowiem aż jedenaście nacji i żadna z nich nie była w większości. Niemcy stanowili 24 procent ogółu ludności, Węgrzy 20 procent, Czesi 13, Polacy 10, Rusini 8, Rumuni 6, Chor-

waci 5, Słowacy 4 i po 3 procent Słowenicy i Włosi. Władcom Austro-Węgier udawało się jednak jakoś godzić ich, często sprzeczne ze sobą, interesy. W efekcie, jak wiemy z naszej własnej historii, Polacy zamieszkujący należące do tego państwa tereny Galicji, cieszyli się pod habsburskim berłem swobodą, o jakiej ich rodacy z terenów zaboru pruskiego czy rosyjskiego mogli jedynie pomarzyć.

Pomimo swoich problemów ck monarchia (cesarsko-królewska monarchia) odgrywała znaczącą rolę w polityce europejskiej. W chwili wybuchu pierwszej wojny światowej Austro-Węgry stanęły po stronie Niemiec i, w przeciwieństwie do Włoch, przez cały jej okres lojalnie wywiązywały się ze swoich sojuszniczych zobowiązań. Pamiętajmy, że to właśnie zamordowanie w Sarajewie austriackiego następcy tronu Franciszka Ferdynanda stało się iskrą zapalającą ten pierwszy w historii globalny konflikt zbrojny. Ceną, jaką monarchia zapłaciła za opowiedzenie się w pierwszej wojnie światowej po

stronie Niemiec, był jej rozpad. W 1918 roku zniknęła z mapy politycznej świata, a na jej obszarze powstały nowe państwa: Czechosłowacja, Austria i Węgry. Terytoria byłej monarchii weszły również w skład Królestwa Serbów, Chorwatów i Słowenów oraz Polski, Rumunii i Włoch.

### Z dostępem do morza

Austro-Węgry nie miały nigdy, jak byśmy dzisiaj powiedzieli, dobrego PR-u. Pokpiwano sobie (i pokpiwa jeszcze dzisiaj) z ck monarchii do woli. Drwiono z jej zacofania, centralizmu władzy, bezdusznej i bezmyślnej biurokracji. Ulubionym tematem była oczywiście austro-węgierska armia. Wystarczy tu przywołać choćby „Przygody dobrego wojaka Szwejka” Jaroslava Haška, czy film Janusza Majewskiego „C. K. Dezerterzy”. Choć zapewne jest w tych i im podobnych obrazach sporo prawdy, to jednak w wielu miejscach nie tylko przerysowują, ale także zwyczajnie przekłamują rzeczywistość.



Szczególnie w odniesieniu do austro-węgierskiej Marynarki Wojennej c.k. monarchia miała szeroki dostęp do morza, ściślej, do Adriatyku. Jak wygląda wybrzeże tego akwenu wie każdy, kto był na wczasach w Chorwacji. Flota Austro-Węgier miała do obrony 2113 km morza z setkami mniejszych i większych wysp i wysepek, których linia brzegowa liczyła w sumie kolejne 4023 km. Pamiętać też należy o Dunaju, na którym operowała flotylla rzeczna.

Adriatyk był terenem trudnym do prowadzenia działań wojennych. Kształtem przypomina wąski worek zamknięty od południa łatwą do zablokowania w razie potrzeby Cieśniną Otranto.

### Wojenno-morskie tradycje

Choć, w ścisłym tego słowa znaczeniu, o Marynarce Wojennej Austro-Węgier mówić można dopiero od momentu powstania c.k. monarchii, to jednak tradycje wojenno-morskie Habsburgów sięgają końca XVIII wieku.

Ich początek datuje się na rok 1786, za panowania cesarza Józefa II. W chwili powstania flota liczyła zaledwie 160 oficerów i marynarzy. Dopiero w 1815

roku, kiedy pod habsburskim berłem znalazła się Wenecja, jej stan osobowy rozrósł się do 2,7 tysiąca. Potem siły te jeszcze bardziej się wzmocniły, aby w dniu powstania Austro-Węgier wynosić już 11 tys. ludzi służących na prawie 60 okrętach. Początkowo Habsburgowie nie doceniali pożytku z posiadania własnych sił morskich. Zmieniło się to w roku 1860, po zjednoczeniu Włoch, kiedy nagle okazało się, że po drugiej stronie morza rośnie w siłę potężny rywal. I to właśnie z Włochami przyszło się zmierzyć austriackiej flocie w jej pierwszej, wielkiej i zwycięskiej zarazem, bitwie morskiej. Chodzi mianowicie o starcie pod Lissą 20 lipca 1866 roku. W jej trakcie słabsze siły austriackie (liczące 7 fregat pancernych i 19 innych okrętów) zmierzyły się z nieco liczniejszą i nowocześniejszą eskadrą włoską (w skład której wchodziło 12 okrętów pancernych i 19 innych jedno-

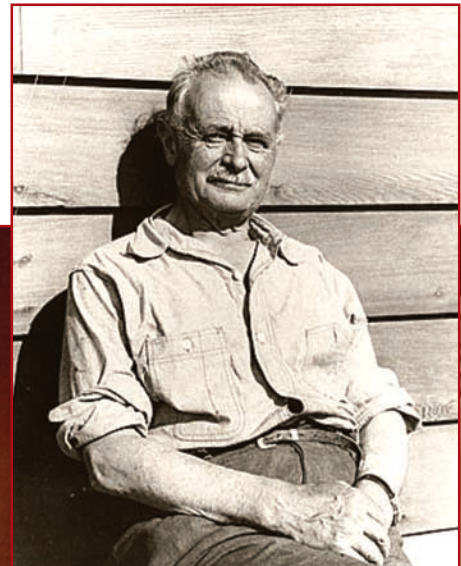
stek) zmuszając je do wycofania i topiąc dwa okręty pancerne przeciwnika.

### CK flota na wojnie

Choć zwycięstwo pod Lissą nie miało większego wpływu na końcowy wynik wojny, przegranej ostatecznie przez Austrię, to jednak wiktoria ta zrodziła w monarchii przekonanie o wielkiej sile i wartości własnej floty. Nie byłoby w tym może nic dziwnego, gdyby nie fakt, iż w efekcie spowodowało to zahamowanie jej rozwoju. - Po co bowiem poprawiać coś, co jest doskonałe? - pytali austro-węgierscy politycy.

Głównym zadaniem kolejnych dowódców c.k. floty było zatem przekonywanie własnego społeczeństwa, że jest to pogląd błędny. Otrzeźwienie przyszło dopiero w trakcie poprzedzającego pierwszą wojnę światową wyścigu zbrojeń.

**Georg von Trapp,  
as austro-węgierskich  
U-Bootów, w cywilu.**



**Scena z filmu „The Sound  
of Music” opartego na losach  
rodziny Trappów.**





W chwili wybuchu konfliktu flota spod czerwono-biało-czerwonej bandery (takie były barwy Marynarki Wojennej Austro-Węgier) dysponowała m. in. 15 pancernikami, 9 krążownikami różnego typu, 28 torpedowcami i 19 kontrtorpedowcami, a także 7 okrętami podwodnymi (podobnie jak w Niemczech zwanymi U-Bootami). Głównymi bazami, z których operowała ta flota była Pola, gdzie znajdowało się jej dowództwo, a także Cattaro i Lussin.

Jak już wspomnieliśmy, flota Austro-Węgier działała głównie na Adriatyku. Nie znaczy to jednak, że tylko tam. Jej okręty wspomagały działania niemieckiej floty na Morzu Północnym, a krążownik *Kaiserin Elisabeth* dbał o kolonialne interesy monarchii na Dalekim Wschodzie. Największym przeciwnikiem tej floty była początkowo Marynarka Wojenna Francji, a potem, po zmianie frontu przez Włochy, także włoska. Poza obroną własnego wybrzeża i portów, cesarsko-królewskie siły morskie starały się za wszelką cenę przerwać blokadę Cieśniny Otranto, jaką zaprowadziły państwa Ententy. I to właśnie tam doszło do największego starcia pierwszej wojny światowej z udziałem tej floty.

### As von Trapp

Bitwa w Cieśninie Otranto, bo o niej mowa, nazywana bywa (nieco na wyrost) adriatyckim Jutlandem, w nawiązaniu do największej batalii morskiej Wielkiej Wojny (jak określano wtedy pierwszą wojnę światową) czyli bitwy jutlandzkiej. Podobnie bowiem, jak w tamtym przypadku, także bitwa w Cieśninie Otranto, choć zaliczona ostatecznie na konto militarnych sukcesów Austro-Węgier, nie przyniosła jednak decydującego rozstrzygnięcia. W istocie była to akcja trzech szybkich austro-węgierskich krążowników, przeciw blokującemu cieśninę zespołowi okrętów Ententy, do jakiej doszło w dniach 14 i 15 maja 1917 roku. Straty po obu stronach nie były duże - w sumie w starciu zginęło po kilkadziesiąt osób. Efekt też nie był oszałamiający - ta flota udało się co prawda odblokować cieśninę, ale tylko na kilka miesięcy.

Podobnie jak w przypadku Niemiec tak i w tej flocie najbardziej skuteczną bronią okazały się jednak ostatecznie nie wielkie okręty, ale niepozorne U-Booty. I podobnie jak u sojusznika, także i one dorobiły się swoich asów ubóstwianych przez naród. Najbarwniejszym spośród



**Na pancerniku Sankt Georg doszło do buntu marynarzy pod koniec I wojny światowej.**

nich był bez wątpienia Georg von Trapp. W marynarce służył od 1897 r. W czasie pierwszej wojny światowej dowodził najpierw U-5 a potem U-14. Na ich pokładach odbył w sumie 19 patroli, zatapiając w ich trakcie 12 statków przeciwnika o wyporności 45 669 ton, francuski krążownik *Leon Gambetta* oraz włoski okręt podwodny *Nereide*. Za swoje osiągnięcia bojowe został uhonorowany tytułem barona.

### Lądowe losy barona

Nie mniej jednak ciekawe od wojennych wyczynów, były jego późniejsze losy. Po upadku Austro-Węgier poświęcił się rodzinie. Wiódł szczęśliwe życie u boku żony Agathy, z domu Whithead, wnuczki i spadkobierczyni wynalazcy torpedy, Roberta Whithead'a. Niestety jego ukochana żona zmarła przy siódmym połogu. Ponieważ jednak Von Trapp nie mógł długo żyć bez kobiety, rzucił się w objęcia guwernantki swoich dzieci Marii Kutschery. Wkrótce została jego żoną, urodziła mu kolejną trójkę i uratowała rodzinę przed bankructwem. Kiedy bowiem nieudane interesy barona doprowadziły go do ruiny jego bardzo muzykalna żona stworzyła z Trappów chór rodzinny, który szybko stał się sensacją na skalę światową.

Po Anschlussie Austrii, który dzielny podwodniak przyjął z wyraźną dezaprobatą, rodzina Trappów musiała uciekać do Stanów Zjednoczonych. Tam ich hi-

storia została opisana w musicalu „The Sound of Music” („Dźwięki muzyki”), który okazał się jednym z najpopularniejszych i najbardziej dochodowych przedsięwzięć w historii tego gatunku. W 1965 roku film nakręcony na podstawie musicalu powtórzył jego sukces. Główną rolę zagrała w nim Julie Andrews, a obraz stał się amerykańską klasyką (film był pokazywany także w TVP, a wspomnienia Trappa z jego służby na U-Bootach pod tytułem „Do ostatniego salutu banderze” wydała gdańska oficyna Finna – red.). Trapp zmarł w roku 1947.

### Symboliczna Pijawka

Przeciągająca się wojna, głód, wielkie straty w ludziach, a w końcu także dążenia narodowe i komunistyczna propaganda zaowocowały buntem w tej flocie. Najpoważniejszy wybuchł na pokładzie krążownika pancernego *Sankt Georg* stacjonującego w Cattaro. Marynarze wypowiedzieli posłuszeństwo swoim oficerom, a nawet zastrzelili jednego z nich. Po opanowaniu okrętu (w czym udział miało kilku marynarzy polskiego pochodzenia) namówili do wypowiedzenia posłuszeństwa także inne załogi cumujących w porcie jednostek. Bunt upadł, kiedy przeciwko niemu wysłano zespół pancerników.

Symbolicznym końcem tej floty było zatopienie pancernika *Viribus Unitis*. W niezwykle brawurowej akcji dokonali tego 1 listopada 1918 roku Włosi, uży-



wając miniaturowego okrętu podwodnego o nazwie *Mignetta* (co po polsku znaczy Pijawka). Akcja nie miała większego znaczenia militarnego. Włosi nie wiedzieli bowiem, że atakowana przez nich jednostka nie jest już formalnie okrętem Austro-Węgier, tylko, podobnie jak reszta, wchodzi w skład morskich sił zbrojnych nowego, powstałego na gruzach monarchii tworu - Państwa Słowian Południowych (późniejszego Królestwa Serbów, Chorwatów i Słoweńców, z którego jeszcze później powstała Jugosławia). Stało się tak na mocy decyzji ostatniego cesarza Austrii i króla Węgier Karola I.

### Konspiracyjny Komitet Polski

Podsumowując dzieje ck floty podkreślić należy, że pomimo niewielkiego w sumie znaczenia dla ogólnego przebiegu pierwszej wojny światowej, jej działalność ocenić trzeba pozytywnie. Walcząc z przeważającym przecież przeciwnikiem, okręty spod czerwono-biało-czerwonej bandery zatopiły około 130 tys. ton. Straty własne były natomiast prawie czterokrotnie mniejsze, bo wyniosły ostatecznie około 35 tys. ton (nie wliczając w to *Viribus Unitis* zatopionego już pod inną banderą). A co ważniejsze, większość marynarzy służących na austro-węgierskich okrętach do końca zachowała wysokie morale i poczucie obowiązku. „Nie znalazł się nikt, komu z oczu nie płynęłyby łzy. Wokół słyhać było tłumione łkanie, jak na pogrzebie najbliższej osoby” - tak

chwile likwidacji Marynarki Wojennej Austro-Węgier wspomina Georg von Trapp.

Krótką historią ck floty, bo w ścisłym tego słowa znaczeniu zaledwie kilkudziesięcioletnia, miała też, jak wspomnieliśmy na początku, znaczenie dla dziejów naszej rodzimej Marynarki Wojennej. Już bowiem we wrześniu 1918 roku powstał w Poli konspiracyjny Komitet Polski, który postawił sobie dwa główne cele: repatriację do Polski jak największej liczby oficerów i marynarzy pochodzenia polskiego służących we flocie Austro-Węgier, a także przejęcie części okrętów pod biało-czerwoną banderę. Komitet ujawnił się pod koniec października. Liczył ponad 3 tysiące osób. I choć okrętów przejąć się w końcu nie udało (a domagaliśmy się 10 proc. ck floty w tym m.in. 3 krążowników) wyekspediowano do kraju, via Francja (w szeregach tzw. Błękitnej Armii gen. Józefa Hallera), ponad 2 tysiące ludzi.

### Polskie kariery

Już choćby ta jedna liczba świadczy o istotnym udziale Polaków w ck flocie. Niektórzy z nich zrobili tam wielkie kariery. Trzech dosłużyło się nawet admirałskich szlifów. Byli to: Juliusz von Ripper, Ritter Mieczysław (Miecislaus) Pietruski von Siemuszowa i Louis Edler von Wawel. Żaden z nich, pomimo niepolsko brzmiących nazwisk, nie zapomniał o swoich korzeniach. Ripper przyczynił się nawet do morskiej kariery swojego rodaka, późniejszego wybitnego pisarza świato-

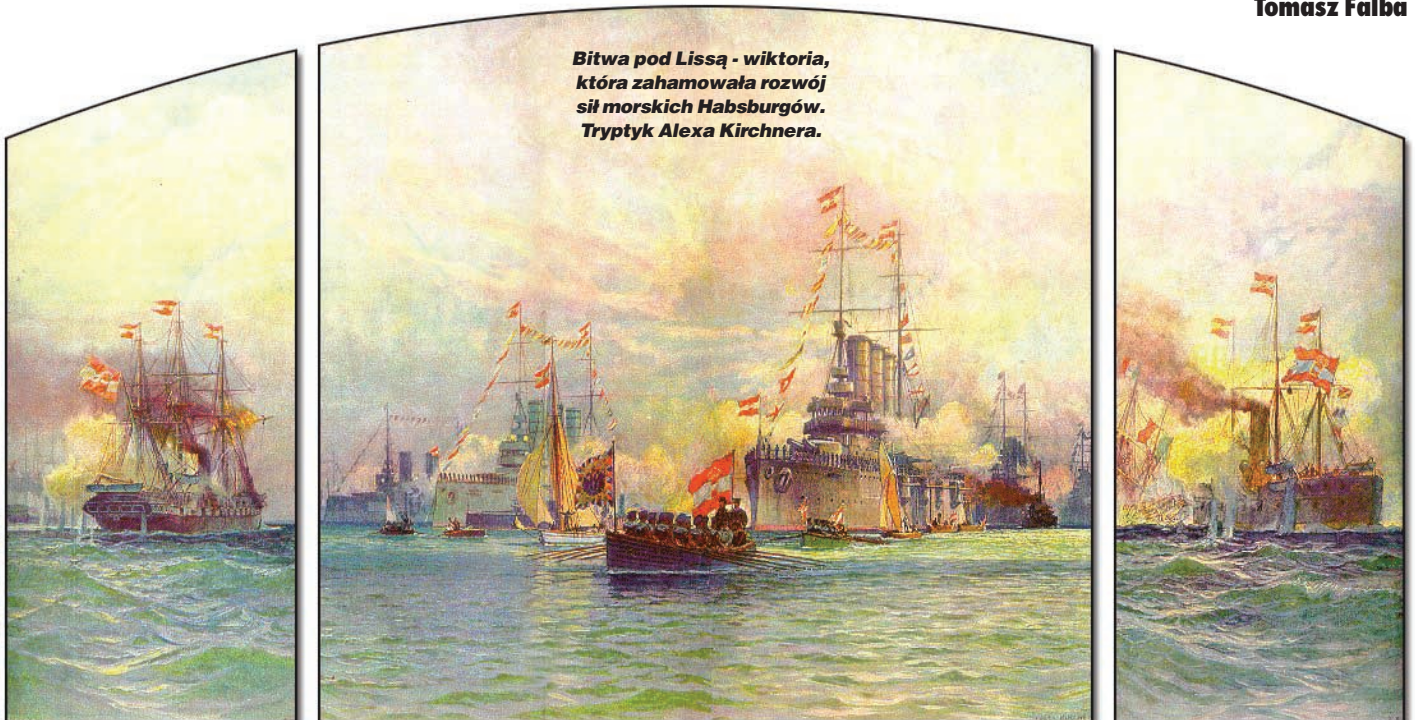
wej sławy, Józefa Konrada Korzeniowskiego (Josepha Conrada).

Warto podkreślić, że Polacy z ck floty stanowili pierwszy marynarski rzut w historii floty niepodległej Polski, choć w sumie stanowili potem jedynie kilkanaście procent całości stanu osobowego tej formacji. Jako pierwsi bowiem pojawili się w kraju po roku 1918. Jeden z nich - Bogumił Nowotny - został nawet, z rozkazu Józefa Piłsudskiego, pierwszym szefem odrodzonej Polskiej Marynarki Wojennej. Ale to nie jedyne, choć zapewne, z historycznego punktu widzenia, najważniejsze, wydarzenie w życiu tego nietuzinkowego człowieka. Nowotny urodził się w 1872 roku w Wieliczce. Ukończył Szkołę Aspirantów Morskich w Fiume, w czasie której odbył rejs dookoła świata na krążowniku *Saida*. Szybko piął się po szczeblach kariery. Odznaczył się w boju w czasie pierwszej wojny światowej, dowodził nawet krótko pancernikiem *Erzherzog Karl* (jego wspomnienia ze służby w ck flocie zostały niedawno wydane).

Wielu z młodszych oficerów austro-węgierskiej Marynarki Wojennej dało przykład bohaterstwa i patriotyzmu jeszcze w czasie drugiej wojny światowej. Choćby Henryk Eibel, który dowodził *Garlandem* w jego niemal legendarnym rejsie w osłonie konwoju PQ 16. Inni natomiast, jak na przykład sławny „Tosio”, jak o nim mówili studenci Szkoły Morskiej w Tczewie, czyli Antoni Ledóchowski, stał się jednym z twórców nowoczesnego polskiego słownictwa morskiego.

**Tomasz Falba**

**Bitwa pod Lissą - wiktoria,  
która zahamowała rozwój  
sił morskich Habsburgów.  
Tryptyk Alexa Kirchnera.**





*Książka w prezencie*

# Cała prawda o Marynarce Wojennej

Wspomnienia może spisać każdy. Ale nie każde będą ciekawe. Takiego zagrożenia na pewno nie ma w przypadku wspomnień Stanisława Wielebskiego, które pod tytułem „Inżynierowie okrętów” ukazały się właśnie nakładem gdańskiego wydawnictwa Finna.

Ich autor to postać nietuzinkowa. Całe swoje życie spędził w Marynarce Wojennej pracując na różnych stanowiskach w tzw. pionie technicznym. Karierę zaczynał jako mechanik na okrętach podwodnych, a zakończył jako dyrektor Centrum Techniki Morskiej, ośrodka naukowo-badawczego powołanego dla potrzeb naszej floty. To dzięki m.in. jego staraniom zbudowano żaglowiec szkolny MW *Iskra II* czy korwetę *Kaszub*.

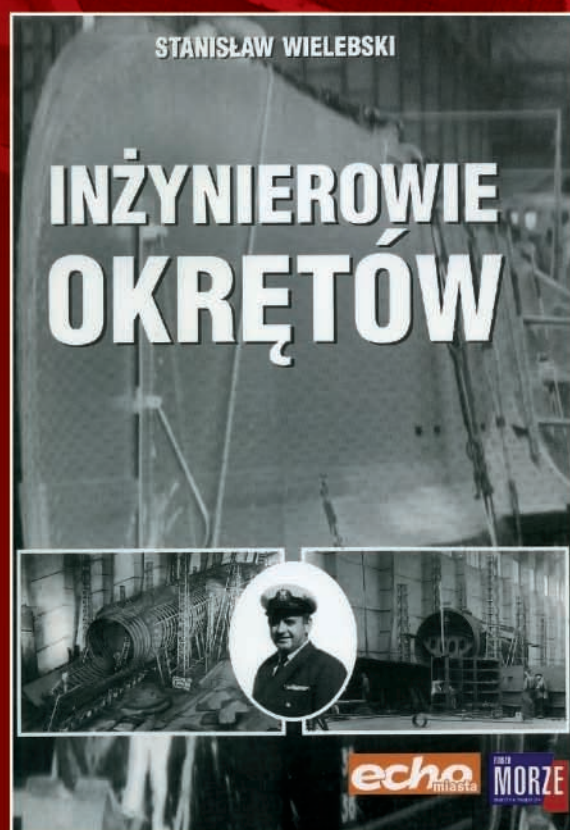
Książka Wielebskiego jest wyjątkowa. Opisuje kilkadziesiąt lat powojennej historii Polskiej Marynarki Wojennej. A trzeba pamiętać, że do tej pory nie pojawiła się rzetelna praca poświęcona dziejom polskiej floty wojennej tego okresu. Stanisław Wielebski jest wiarygodnym świadkiem tego, co się w czasach PRL-u działo na naszych okrętach.

Czytając „Inżynierów okrętów”, napotkać możemy na wciąż rzadko poruszane wątki. Jak choćby wybuch wodoru na okręcie podwodnym *Sęp*, do którego doszło w 1964 roku, a w czasie którego zginęło 8 marynarzy. Publikacja zawiera też unikalne jeśli chodzi o naszą literaturę marynistyczną spostrzeżenia na temat, napiętych nieraz mocno, relacji pomiędzy oficerami pokładowymi a mechanikami.

Wielebski nie poprzestaje na własnych wspomnieniach. Oddając hołd wszystkim mechanikom w historii MW opisuje ich udział w tworzeniu floty po roku 1918. Książka staje się również swoistym esejem poświęconym takim postaciom jak: Aleksander Rylke (nadzorował m. in. budowę *Wichra* i *Burzy*) czy Aleksander Potyrała (zaprojektował kuter *Batory*).

Z tych wszystkich powodów „Inżynierowie okrętów” to książka, która powinna trafić do biblioteczki każdego szanującego się miłośnika spraw morskich. Szczególnie, że mimo „technicznego” rodowodu jej autora, jest ona świetnie napisana. Wielebski ma dar prostego ukazywania niełatwych przecież szczegółów związanych z budową i eksploatacją okrętów wojennych, czy codziennym życiem mechaników, których żywiołem są przecież okrętowe maszyny.

„Inżynierowie okrętów” zasługują na uwagę z jeszcze jednego powodu. To druga książka, której wydaniu patronuje „Nasze MORZE”. Dlatego na okładce znajduje się logo naszego pisma. I jeszcze niespodzianka dla naszych Czytelników. Dwie pierwsze osoby, które się do nas dodzwonią, otrzymają egzemplarz opisaną wyżej książkę w prezencie.



Tomasz Falba



„Happy Feet: Tupot małych stóp” na płytach DVD

# Między nami pingwinami

Nagrodzony w tym roku Oscarem w kategorii Najlepszy Film Animowany „Happy Feet: Tupot małych stóp” tylko pozornie wydaje się mało morskim tytułem. Jego bohaterowie - pingwiny, chociaż są ptakami, znacznie lepiej radzą sobie w wodzie niż w powietrzu.

## Pieśń serca

Charakterystyczny dla każdego osobnika śpiew występujący wśród pingwinów, będący także sposobem rozpoznawania się w stadzie. Dla słuchających jej ludzi brzmi to jak skrzeczenie, ale dla każdego pingwina dźwięk ten jest jak muzyka. Na antarktycznej pokrywie lodowej może być 25 000 ptaków, a każdy z nich ma swoją własną, wyjątkową pieśń, dzięki której osobniki tworzące parę mogą się odnajdywać w tej kakofonii dźwięków.

Zamiast skrzydeł mają wąskie płetwy, luskowate pióra i krótki, sztywny ogon, pełniący wraz z nogami funkcję steru. W ten sposób natura przygotowała je do zdobywania ich podstawowego pokarmu – ryb, które pingwiny w mistrzowski sposób łowią.

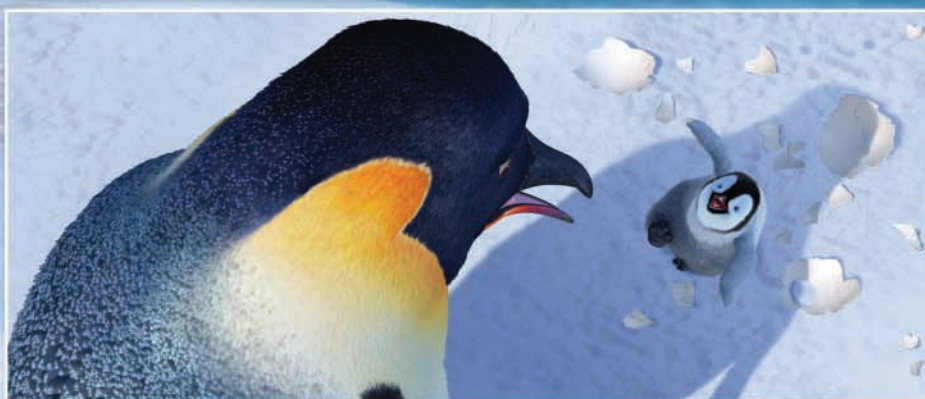
## Gniew Wielkiego Pingwina

I właśnie problem z rybami jest jednym z głównych wątków wydanego we wrześniu na płytach DVD animowanego filmu „Happy Feet: Tupot małych stóp”. Głównym bohaterem tej opowieści jest mały pingwin cesarski Mambo (w wersji oryginalnej znany z „Władcy Pierścieni” Elijah Wood; w polskiej wer-

Zamieszkujące głównie Antarktydę oraz sąsiednie wyspy zimnych mórz półkuli południowej pingwiny znane są chyba każdemu. Charakterystyczne czarno-białe sylwetki tych ptaków na stałe wpięły się w lodowy krajobraz. W zależności od gatunku, zwierzęta te mierzą od niespełna 30 cm do 1,2 m wysokości.

Chociaż są ptakami, latać nie potrafią. Również na lądzie poruszają się dość niezgrabnie, powoli drepcząc na krótkich nóżkach w postawie wyprostowanej bądź ślizgając na brzuchu po śniegu i lodzie. Co innego w wodzie. Tutaj pingwiny potrafią osiągnąć prędkość nawet 20 km/h. Są wręcz stworzone do pływania.





sji językowej - Bartosz Obuchowicz), który jako jedyny w swoim stadzie nie potrafi śpiewać. A to nie lada problem. Tylko za pomocą wspólnej tzw. „pieśni serca” pingwiny potrafią dobrać się w parę na całe życie. Bez tej umiejętności Mambo będzie skazany na wieczną samotność.

Jednak nasz bohater się nie poddaje i odkrywa w sobie inny sposób na wyrażenie emocji - taniec. Stepując na lodzie swoimi małymi łapkami Mambo najpierw wzbudza zachwyt rówieśników, a potem równie wielki brak akceptacji ze strony starszyny stada, która w dodatku obciąża go winą za brak ryb w morzu - bo za-

## Łowca krokodyli wśród pingwinów



W pracę nad filmem „Happy Feet: Tupot małych stóp” całym sercem zaangażował się słynny australijski łowca krokodyli Steve Irwin, którego drugą pasją – obok wielkich zielonych gadów – była właśnie Antarktyda. Sam zresztą w 2004 roku sfilmował dla australijskiej telewizji życie wielorybów, lwów morskich i pingwinów na Antarktydzie.

W „Happy Feet” Steve Irwin sam został lwem morskim, użyczając tej postaci głosu w jednym z epizodów. Z udziałem słynnego łowcy krokodyli nagrano dialogi do jeszcze jednej sceny, w której był on albatrosem spotkanym przez Mambo podczas morskiej wyprawy. Na etapie produkcyjnym zrezygnowano jednak z tej sceny i nie włączono jej do filmu. Dopiero teraz, specjalnie dla wydania DVD, twórcy filmu dokończyli tę sekwencję i umieścili ją w dodatkach na drugiej płycie. Ukończona scena dedykowana jest pamięci Steve’a Irwina, który zginął tragicznie 4 września 2006 roku, ugodzony w serce ostrą końcówką ogona płaszczki, w trakcie kręcenia na Wielkiej Rafie Koralowej scen do kolejnego filmu.

Tym samym „Happy Feet: Tupot małych stóp” stał się ostatnim filmem z udziałem popularnego australijskiego łowcy krokodyli.



nim pojawił się ten grzeszny taniec - ryby były, więc to Mambo sprowadził na wszystkich gniew Wielkiego Pingwina...

### Stepowanie na ekranie

Z piętnem odmienca Mambo zostaje wygnany i wyrusza w samotną podróż po skutej lodami Antarktydzie. Z dala od domu spotyka paczkę pingwinów Adeli - Amigos i wraz z nowymi przyjaciółmi oraz ich guru Lovelace'em - dziwacznym upierzo- nym pingwinem skalnym - wybiera się w podróż po niezmiernych pustkowiach

w poszukiwaniu przyczyny zniknięcia ryb. Po wielu dramatycznych przygodach, nasz bohater trafia do... ogrodu zoologicznego gdzieś w Ameryce. Tam wzbudza sensację swoim stepowaniem. Naukowcy, którzy pierwszy raz zetknęli się z takim przy- padkiem, zamontowali Mambo nadaj- nik, wypuszczają go na wolność.

Pingwin wraca do swojego stada z wiadomością, że to ludzie (nazywani przez niego... kosmitami) zabrali wszystkie ryby. Kiedy w ślad za Mambo, w krainie pingwi- nów pojawia się ekspedycja śledzących go naukowców, nasz bohater namawia swo-

## Antarktyda

Chociaż trudno w to uwierzyć, Antarktyda pozostawała nie odkry- ta aż do połowy XIX wieku! Wpraw- dzie wielu żeglarzom, m.in. słynne- mu Jamesowi Cookowi, zdarzało się przekroczyć południowe koło pod- biegunowe, jednak z powodu du- żych trudności manewrowych wśród lodu, zawsze wycofywali się oni na długo przed dotarciem do siódme- go kontynentu.

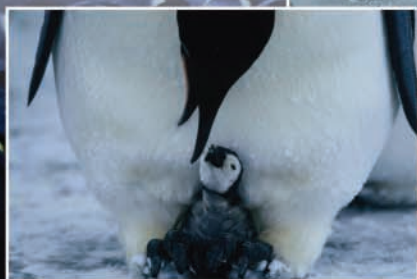
Za oficjalną datę odkrycia Antark- tydy uznaje się rok 1820, kiedy to rosyjska ekspedycja pod kierowni- twem Faddieja Bellingshasena wie- lokrotnie opłynęła lodowy kontynent, zbliżając się do brzegów na odległość wzroku. Pierwsze naukowe ekspedy- cje lądowe pojawiły się na Antarkty- dzie dopiero 20 lat później. Ich zada- niem było zbadanie kontynentu i ustalenie położenia bieguna połu- dniowego. Celu tego nie udało się jednak osiągnąć, a ekstremalne wa- runki zniechęciły badaczy do wypraw na kolejnych kilkadziesiąt lat. W tym czasie w pobliże Antarktydy podpły- wali jedynie wielorybnicy.

Dopiero na przełomie XIX i XX wieku wrócono do ściśle naukowych badań siódmeo kontynentu. Wśród uczonych biorących udział w tych pionierskich ekspedycjach byli dwaj Polacy – Antoni Dobrowolski i Hen- ryk Arctowski. Dokładną lokalizację bieguna południowego (72°25`S i 154°16`E – oddaloną o 40 km od wyznaczonej tylko teoretycznie) udało się ustalić dopiero w 1909 roku. Od tej pory badania Antarkty- dy prowadzone były już regularnie.

Pół wieku później, w 1959 roku, w ramach Międzynarodowego Roku Geofizycznego w Waszyngtonie, podpisane zostało „Porozumienie Antarktyczne”, zapewniające ekste- rytorialność wszystkich ziem na po- łudnie od równoleżnika 60°S i dostęp do tych terenów dla całej światowej społeczności naukowej. Od tego cza- su powstały na lodowym kontynen- cie dziesiątki stacji badawczych nale- żących do różnych krajów, w tym m.in. Polska Stacja Antarktyczna im. Henryka Arctowskiego.



**Rok produkcji:** 2005  
**Reżyseria:** Luc Jacquet  
**Obsada:** narrator wersji polskiej - Marek Kondrat  
**Gatunek:** dokumentalny  
**Czas trwania:** 80 minut  
**Obraz:** 1.85 : 1 (anamorficzny 16:9)  
**Dźwięk:** Dolby Digital 2.0 - polski  
**Napisy:** brak  
**Dodatki specjalne:** zapowiedzi  
**Dystrybutor w Polsce:** Monolith





ich współbraci, by wraz z nim zatańczyli dla ludzi i zwrócili w ten sposób ich uwagę na problemy pingwinów.

Widok tysięcy pingwinów rytmicznie stepujących na lodzie jest najbardziej widowiskową sceną w całym filmie. Towarzysząca tańcowi muzyka dosłownie podrywa widzów z foteli.

### Ekologiczne przesłanie

Jak widać, mamy w „Happy Feet” zarówno standardowy w takich bajkach motyw niechcianego odmienca, który na koniec okazuje się bohaterem, jak i tak modne ostatnio przesłanie proekologiczne, aby człowiek rozważniej eksploatował dobra natury, bo nie żyje sam na planecie. Mimo to, nie można odmówić filmowi oryginalności. Animowanej opowieści o pingwinach jeszcze w kinie nie było! Zwłaszcza tak perfekcyjnie zrealizowanej. Możliwości współczesnej animacji komputerowej są tak wielkie, że niektóre sceny w filmie wyglądają bardziej realistycznie, niż gdyby był to film fabularny.

Reżyser George Miller, twórca m.in. „Mad Maxa” i „Babe - świnka z klasą”, początkowo rozważał zresztą nakręcenie „Happy Feet: Tupot małych stóp” z akcją na żywo, w którym prawdziwe pingwiny zostałyby cyfrowo zmodyfikowane, tak by mogły śpiewać i tańczyć. Jednak szybko zrezygnował z pomysłu.

- Wiedzieliśmy, że nie będzie łatwo nauczyć pingwiny tańczyć. – żartuje dziś reżyser.

### Zachwycający dokument

Z pingwinami na dużym, a później i małym ekranie, mieliśmy okazję spotkać się już w ubiegłym roku. Wówczas Oscara w kategorii Najlepszy Film Dokumentalny otrzymał francuski „Marsz pingwinów”.

Opowiada on o niesamowitej wędrówce, jaką te zwierzęta odbywają co roku po bezdrożach lodowatej Antarktydy, najbardziej niegościnnego miejsca na ziemi, gdzie temperatura wynosi minus 40 st. C. Tysiące pingwinów cesarskich opuszcza bezpieczny, błękitny ocean, gdzie żyją na co dzień i wspina się po zmrożonym śniegu, by rozpocząć długą podróż do rejonów, w których nie ma śladów jakiegokolwiek życia. Prowadzone przez instynkt idą co roku w to samo miejsce, by po serii tańców godowych, przy dźwiękach ekstazy, połączyć się w monogamiczne pary i zostać rodzicami. A dzieje się tak każdej zimy od tysięcy lat.



2-płytkowa  
edycja  
specjalna

**Rok produkcji:** 2006

**Reżyseria:** George Miller

**Obsada:** Elijah Wood, Robin Williams, Brittany Murphy, Hugh Jackman, Nicole Kidman, Hugo Weaving, Anthony LaPaglia;  
w polskiej wersji językowej: Bartosz Obuchowicz, Monika Błachnio, Joanna Węgrzynowska-Cybińska, Iwona Rulewicz, Zbigniew Suszyński, Jarosław Boberek i inni

**Gatunek:** animowany

**Czas trwania:** 109 minut

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

**Dźwięk:** Dolby Digital 5.1 EX – angielski, polski (dubbing), rosyjski

**Napisy:**

lotewskie, ukraińskie, rosyjskie, polskie, litewskie, estońskie, angielskie

**Dodatki specjalne:**

- Dwie w pełni animowane sekwencje: Mambo spotyka błękitnego wieloryba oraz Chwila z pingwinami
- Prywatna lekcja tańca: Tańcz jak pingwin – stepuj w rytm
- Trzy odlotowe wideoklipy: Somebody to Love – Brittany Murphy, Hit Me Up – Gia i The Song of the Heart – Prince (DVD-ROM)
- Lekcja hiszpańskiego z pingwinami Adeli
- Za kulisami filmu: Krok za krokiem, czyli jak powstawał tupot
- Klasyczna kreskówka: I love to Sing
- Zwiastun kinowy

**Dystrybutor w Polsce:** Galapagos Films

„Marsz pingwinów”, chociaż jest dokumentem, został opowiedziany i zmontowany w taki sposób, że wciąga widzów lepiej od niejednej fabuły! Duża w tym zasługa polskiego narratora tej zachwycającej opowieści - Marka Kondrata.

Warto obecnie porównać oba filmy („Marsz pingwinów” jest dostępny na DVD już od ponad roku), aby przekonać

się jak niewiele codzienne życie pingwinów w wersji animowanej odbiega od autentycznych sytuacji zarejestrowanych w dokumencie.

**Tomasz Konopacki**  
**Zdjęcia: Galapagos Films/Warner Home Video, Monolith Films**





PREMIERA

Wulkan ośmiornicy



Z wulkanicznej wyspy Stromboli do morza spływa gorąca lava. W niebezpiecznych morskich wodach mieszka ośmiornica, która wspaniale zaadaptowała się do życia w tym środowisku.

Emisja

Czw., 11 października, godz. 09.00, 14.00

PREMIERA

Po cienkim lodzie



Niedźwiedź polarny to symbol siły i zdolności adaptacyjnych w najbardziej nieprzyjaznym środowisku na ziemi. Topniejące lody Arktyki sprawiają, że egzystencji tego gatunku grozi niebezpieczeństwo.

Emisja

Czw., 11 paźdz., godz. 22.00, 01.00, 04.00

Sobota, 13 października, godz. 14.00

Czw., 18 października, godz. 10.00, 15.00

Niedziela, 21 października, godz. 11.00

Czysta nauka: Wielkie mrozy



Morza i oceany na ziemi mogą stać się jednym z czynników wywołujących okresy wielkich mrozów, które zapoczątkują procesy masowego wymierania gatunków i globalnych katastrof.

Emisja

Środa, 10 października, godz. 06.00

Niedziela, 4 listopada, godz. 01.00

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

Czw., 11 października, godz. 10.00, 15.00

Piątek, 9 listopada, godz. 18.00

Życie wśród waleni

Znany biolog, doktor Roger Payne, poświęcił całe swoje życie badaniu wielorybów. W latach 70. odkrył tzw. wielorybi śpiew. Zajmował się skażeniem wód oceanicznych, a jego prace zmieniły stosunek ludzi do wielorybów.

Emisja

Piątek, 12 października, godz. 08.00, 13.00

PREMIERA

Kotiki zwyczajne z Wybrzeża Szkieletowego

Co roku na Wybrzeżu Szkieletowym tysiące kotików zwyczajnych toczy walkę o przetrwanie. W programie towarzyszymy jednemu z samców, który walczy o życie w tym nieprzyjaznym regionie świata.

Emisja

Czw., 11 paźdz., godz. 21.00, 00.00, 03.00

Sobota, 13 października, godz. 13.00

Czw., 18 października, godz. 09.00, 14.00

Niedziela, 21 października, godz. 10.00

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

Piątek, 12 października, godz. 23.00, 05.00

Niedziela, 14 października, godz. 08.00

Dziwne czasy na Ziemi: Niespokojne wody

Na świecie żyje coraz mniej żab, a w USA w tajemniczych okolicznościach wymierają wale białe. Naukowcy podejrzewają, że to część zachodzących na całym świecie przemian wywołanych substancjami toksycznymi w wodach oceanów.

Emisja

Czw., 11 października, godz. 08.00, 13.00



### Strażnicy przyrody: Polska

Pomimo burzliwej historii Polska zachowała jedno z najbardziej unikatowych środowisk naturalnych w Europie. Dziedzictwo naturalne kraju tworzą prastare puszcze i ruchome wydmy.

Emisja

Sobota, 13 października, godz. 12.00

### Katastrofa w przestworzach: Tragiczne nurkowanie

3 stycznia 2004 roku. Tuż po starcie z egipskiego lotniska Sharm el-Sheikh samolot Boeing 737 rozbija się i wpada do Morza Czerwonego. Czarne skrzynki ujawniają przerażające chwile przed tragedią.

Emisja

Wt., 16 października, godz. 10.00, 15.00

### Wielkie konstrukcje: Port w Rotterdamie

Przez port w Rotterdamie przepływa codziennie 450 statków, wiozących towary o wartości miliarda dolarów. Ze względu na zdradliwe prądy morskie, wąskie kanały i wielki rozmiar tankowców przeprawa przez port to wielka operacja.

Emisja

Piątek, 19 października, godz. 23.00, 05.00

Niedziela, 21 października, godz. 09.00

### Strażnicy przyrody: Norwegia

Strzeliste góry, fiordy i lodowce - to krajobraz, który Norwegia postanowiła chronić. Program opowiada o realizacji nowatorskich projektów ochrony tego unikatowego w Europie środowiska naturalnego.

Emisja

Niedziela, 14 października, godz. 10.00

### Czysta nauka: Ostrzec przed tsunami

Tsunami z grudnia 2004 roku ukazało światu całą niszczycielską siłę, z jaką atakują te groźne fale. Teraz naukowcy szukają przyczyn powstawania tego zjawiska oraz skutecznych metod ostrzegania.

Emisja

Wtorek, 16 października, godz. 18.00

Środa, 17 października, godz. 06.00

### Okrutna planeta

Z roku na rok planeta Ziemia nękana jest przez coraz więcej niszczycielskich klęsk żywiołowych. W programie wizyta w rejonach Azji zniszczonych przez tsunami w 2004 roku i analiza uskoku tektonicznego zagrażającego Stambułowi.

Emisja

Niedziela, 21 października, godz. 14.00

## PREMIERA

### Strażnicy przyrody: Sardynia



Położenie Sardynii, drugiej pod względem wielkości wyspy na Morzu Śródziemnym, sprawiło, że zachowało się tam kilka unikatowych gatunków fauny i flory, które mieszkańcy objęli ścisłą ochroną.

Emisja

Niedziela, 14 października, godz. 16.00

Sobota, 3 listopada, godz. 12.00

### Czysta nauka: Morskie głębiny

Zapraszamy na wyprawę do najmniej poznanych i najbliższych regionów Ziemi. Zapraszamy na spacer po morskim dnie, gdzie zobaczymy najprzedziwniejsze krajobrazy na naszej planecie.

Emisja

Czwartek, 18 października, godz. 12.00

Pon., 29 października, godz. 18.00

Wtorek, 30 października, godz. 06.00

### Kraksy pod lupą: Grecki prom

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

Emisja

Niedziela, 21 października, godz. 00.00

### Polowanie na myśliwego: Delfiny

Śledztwo w sprawie ataku delfinów na ludzi ujawnia, że te wodne ssaki nie zawsze są przyjaźnie nastawione do ludzi. W programie o inteligencji, seksualnej agresji i społecznej hierarchii delfinów.

Emisja

Czwartek, 18 października, godz. 19.00

Piątek, 19 października, godz. 07.00

Czw., 25 października, godz. 08.00, 13.00

### Światło na krańcu świata: Pierwsi żeglarze

Pradawni mieszkańcy Polinezji potrafili odnajdywać drogę do najmniejszych wyspek na Pacyfiku, kierując się kierunkiem wiatrów i morskich fal oraz układem gwiazd na niebie.

Emisja

Poniedziałek, 22 października, godz. 17.00



### Tuż przed tragedią: Katastrofa promu z Zeebrugge



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

Emisja

Środa, 24 października, godz. 20.00, 02.00

### Tuż przed tragedią: Eksplozja na pokładzie lotnikowca

W 1967 roku na pokładzie lotnikowca *USS Forrestal* doszło do tragedii. Zginęły 134 osoby, a statek został prawie doszczętnie zniszczony. W programie przyczyny tragicznych w skutkach wydarzeń.

Emisja

Sob., 27 października, godz. 21.00, 02.00

Środa, 31 października, godz. 12.00

Pon., 5 listopada, godz. 07.00

### Strażnicy przyrody: Nowa Kaledonia



Na Nowej Kaledonii, trzeciej pod względem wielkości wyspie na Pacyfiku, występuje duża liczba organizmów endemicznych. Zgodnie z tradycją Kanaków rośliny z regionu Hienghene znajdują się pod ochroną.

Emisja

Niedziela, 28 października, godz. 16.00

### Tuż przed tragedią: *Titanic*



Tragedia *Titanica*, jedna z najbardziej dramatycznych katastrof w historii żeglugi pasażerskiej, pochłonęła ponad 1500 ofiar.

Emisja

Sob., 27 października, godz. 22.00, 03.00

Wt., 30 października, godz. 12.00

Wt., 6 listopada, godz. 21.00, 00.00, 03.00

### Wielkie konstrukcje: Superprom na Hawajach

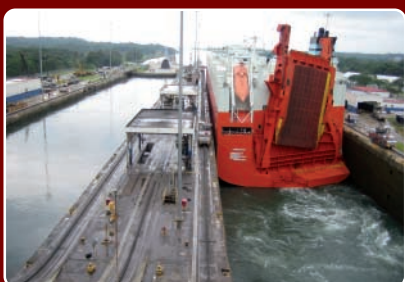


Wkrótce na wodach między wyspami na Hawajach pojawi się ogromnych rozmiarów prom. Czy ten ambitny projekt inżynierów i konstruktorów spełni oczekiwania pasażerów?

Emisja

Niedziela, 28 października, godz. 01.00

### Wielkie konstrukcje: Kanał Panamski

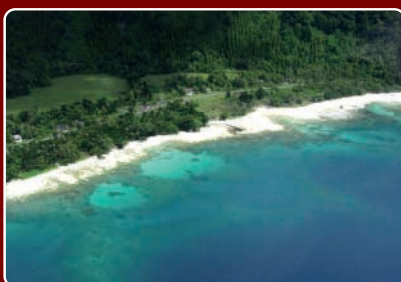


Choć Kanał Panamski to jeden z najtrudniejszych do pokonania akwenów wodnych, co roku korzysta z tego szlaku 14 tys. statków. Wzrost natężenia ruchu sprawił, że są już plany rozbudowy kanału.

Emisja

Czw., 25 października, godz. 23.00, 05.00

### 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, 28 października, godz. 14.00

### Poskramiacze węży: Pływający z węzami

Zoltan Takas, farmakolog i herpetolog węgierskiego pochodzenia, pływa z niebezpiecznymi węzami morskimi u wybrzeży Fidżi. Na podstawie badań zachowań kobr, naukowiec próbuje ustalić, dlaczego węże nie giną od własnego jadu.

Emisja

Pon., 29 października, godz. 16.00



### 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

Pon., 29 października, godz. 23.00, 05.00

### PREMIERA

### Wielkie konstrukcje: Queen Mary 2



W 1998 roku amerykański miliarder postanowił urzeczywistnić swoje marzenia i zbudował największy liniowiec oceaniczny na świecie w rekordowo krótkim czasie.

Emisja

Środa, 31 paź., godz. 22.00, 01.00, 04.00

Sobota, 3 listopada, godz. 10.00

Środa, 7 listopada, godz. 10.00, 15.00

### Zatapiacze statków

Sztuczne rafy koralowe przyciągają nie tylko turystów z całego świata, ale są siedliskiem niezliczonych gatunków morskiej fauny i flory. Co się stanie z okrętem pełnym ładunków wybuchowych?

Emisja

Niedziela, 4 listopada, godz. 15.00

### Wielkie konstrukcje: Most Golden Gate



Most Golden Gate w San Francisco codziennie opiera się zdradliwym prądom morskim, silnym wiatrom i morskiej mgłę. Sejsmolodzy przewidują, że w ciągu najbliższych 50 lat w tym miejscu dojdzie do silnego wstrząsu ziemi.

Emisja

Poniedziałek, 5 listopada, godz. 07.00

### Poskramiacze węży: Wąż morski

Australijski ośrodek naukowy w Melbourne potrzebuje morskich węży do badań nad surowicą. Brian Fry wyrusza do Weipy, gdzie łapie dziesiątki węży wprost do łodzi. W Townsville Brian musi nurkować, by schwytać superjadłowitego węża.

Emisja

Wtorek, 30 października, godz. 16.00

### Mistrzowie kamufażu

Wyobraźmy sobie kosmitę z trzema sercami i dziesięcioma ramionami wyrastającymi z głowy. Tak właśnie wygląda mątwą, której popisy intelektualne uświadomią nam siłę naszego mózgu.

Emisja

Czw., 1 listopada, godz. 10.00, 15.00

Niedziela, 4 listopada, godz. 12.00

### Wielkie konstrukcje: Archipelag sztucznych wysp

W Dubaju trwa realizacja zakrojonego na ogromną skalę projektu rekultywacyjnego, w wyniku którego powstanie 300 nowych wysp stworzonych przez człowieka.

Emisja

Wt., 30 października, godz. 23.00, 05.00

Środa, 7 listopada, godz. 11.00

### Wielkie konstrukcje: Najdłuższy most świata

Most Akashi Kaikyo jest najwyższym i najdroższym mostem na świecie. Jest o jedną trzecią dłuższy od najdłuższego mostu wiszącego. Został zbudowany w bardzo niebezpiecznym miejscu i przez sześć lat nie sprawiał żadnych kłopotów.

Emisja

Niedziela, 4 listopada, godz. 11.00

### PREMIERA

### Z życia dzikiej przyrody: Odcinek 1

W Japonii pszczoły miodne i szerszenie azjatyckie stają do walki o przetrwanie, a na Antarkydzie piękne, ale przedziwne stworzenia drażą sobie mieszkania pod lodem

Emisja

Poniedziałek, 5 listopada, godz. 16.00



**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 powodziowymi?

Emisja

Wtorek, 6 listopada, godz. 11.00

**PREMIERA**

**Z życia dzikiej przyrody:  
Odcinek 7**

Doktor Martin Nweeia odkrywa, jaką funkcję pełni cios narwala. Razem z nurkami wyruszamy na wyprawę po podwodnych jaskiniach Florydy.

Emisja

Czwartek, 8 listopada, godz. 16.00

**PREMIERA**

**Z życia dzikiej przyrody:  
Odcinek 9**

Biolog i wynalazca Greg Marshall zaprasza w niezwykłą podróż. Zobaczmy podwodne głębiny oczami żarłacza tępo-głowego ważącego ponad 90 kg. W programie o ratowaniu czarnych nosorożców w Afryce.

Emisja

Piątek, 9 listopada, godz. 16.00

**Wielkie konstrukcje:  
Supertankowiec**

Odkrywamy tajemnice olbrzymów pływających po morzach i oceanach. W programie kulisy budowy i funkcjonowania tankowców. Niecodzienna okazja, aby zajrzeć do największych na świecie stoczní i doków.

Emisja

Piątek, 9 listopada, godz. 11.00

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

# Praca na morzu

Ponad 500 ofert pracy miesięcznie



MASTER, C/O, 2/OFF, 3/OFF, G/E, 2/ENG, 3/ENG, 4/ENG, ELECTRICIAN, EL.CADET, BOSUN A/B, AB/BOSUN, O/S, O/S CADET, MOTORMAN, WIPER, PUMPMAN, OILER, COOK, STEWARD



PortalMorski.pl

[www.PortalMorski.pl](http://www.PortalMorski.pl)



## EUROSTER

## SHIPORT.PL

## Portal Branżowy Przemysłu Okrętowego

Jednym z działań podjętych przez Partnerstwo EUROSTER jest stworzenie portalu SHIPORT. Opracowywanie poszczególnych jego obszarów już trwa, podstawowa wersja pojawi się wraz z końcem 2007 roku.

Wydaje się, że zainicjowany eksperyment może przynieść dobre efekty dla firm branży okrętowej. Niemniej, sukces zależy nie tylko od jakości opracowania, ale przede wszystkim od zasad jego użytkowania przyjętych przez firmy z branży oraz przedsiębiorstwa współpracujące z przemysłem okrętowym.

Tekst ten jest swego rodzaju zaproszeniem do współpracy.

**Portal zapewni sprawne poruszanie się w realiach rynku pracy, w kontekście doradztwa, rekrutacji i pracy.**



Portal nie jest ani nową, ani wyszukaną koncepcją, jest sprawdzonym w praktyce rozwiązaniem systemowym, w którym ciągle aktualizowane są technologiczne komponenty narzędziowe. Projekt SHIPORT.PL nie jest rozbudowaną stroną WWW. To „inteligentne wrota” do zasobów informacyjnych i oprogramowa-



nia, to także łatwy i uporządkowany dostęp do zewnętrznych źródeł danych oraz platforma komunikacji z otoczeniem poprzez sieć Internet.

### Stawianie na rozwój

Truizmem wydaje się twierdzenie, że w szybko zmieniających się warunkach gospodarczych przetrwanie i rozwój firm

to sprawne poruszanie się w realiach rynku pracy (w kontekście doradztwa, rekrutacji i pracy) daje duże możliwości, które szerzej zostały opisane przy okazji prezentacji założeń suplementu do portalu rekrutacyjnego EURES oraz symulatora korzyści stosowania elastycznych form zatrudnienia. Specyfika przemysłu okrętowego sprawia, że informacje, jak i ludzie je posiadający, są rozproszone,

doświadczenie, że każda branża ma potrzebę istnienia rzetelnego i jednorodnego punktu wymiany informacji. Do tej pory w branży przemysłu okrętowego taką funkcję pełniły instytucje (tj. w przeszłości Zjednoczenie Przemysłu Okrętowego i Zakład Informatyki Przemysłu Okrętowego, a obecnie Forum Okrętowe, PRS, CESA i inne) oraz spotkania, konferencje i sympozja. Natomiast dziś,

### Zakres funkcjonalny Portalu Branżowego Przemysłu Okrętowego SHIPORT.PL



w znacznym stopniu zależy od zdolności do pozyskiwania, zarządzania i rozpowszechniania informacji, a w konsekwencji od umiejętności współdziałania. W codziennej praktyce firm jest to potężne wyzwanie i potencjał do zagospodarowania przez narzędzia informatyczne wspomagające pracowników w tym zakresie. Środowisko firm funkcjonujących w branży przemysłu okrętowego szacuje się na ok.1000, a w warunkach koniunktury warto usprawnić kooperację, aby wykorzystać możliwości stworzone przez portal branżowy.

### Zasada działania

Portal wspiera funkcjonalnie kształcenie, doradztwo, rekrutację, pracę i wiedzę branży okrętowej. Tak więc, w jego ramach firmy mogą współpracować przykładowo w jednym obszarze dotyczącym kształcenia pracowników na odległość (np. e-learning w dziedzinie bezpieczeństwa i higieny pracy) stanowiąc tym samym swego rodzaju szkoleniową firmę wirtualną przemysłu okrętowego. Ponad-

a portal SHIPORT może być platformą integrującą.

### Zakres działania

W pierwszym etapie portal udostępni wiedzę zebraną przez firmy Partnerstwa, a w okresie użytkowania można będzie liczyć na szybkie powiększanie się zasobów. Zaplanowane są następujące podsystemy wiedzy: badanie i analiza branży, monitorowanie branżowego rynku pracy, elastycznych form zatrudnienia, kultury organizacji i motywowania, kształcenia ustawicznego. Na obecnym etapie rozwoju portalu funkcjonuje już oprogramowanie do prowadzenia bazy danych firm przemysłu okrętowego, która ma służyć firmom nie tylko do niekomercyjnych kontaktów, ale przede wszystkim do celów promocyjnych i marketingowych.

### W branżowym e-świecie

W aktualnych warunkach transformacji społeczno-gospodarczej powinno powrócić tradycyjne, a sprawdzone w świecie

w świecie globalnej wioski, w którym podstawową rolę komunikacyjną pełni Internet, takim punktem wymiany informacji może być także portal branżowy dla pracowników i firm. Przy wspólnym wysiłku może stać się doskonałą platformą pozyskiwania, jak również publikowania istotnych informacji. Dostęp do takich treści jest znacznie bardziej efektywny, niż w przypadku innych form publikacji podobnych informacji.

Portal można znaleźć pod adresem [www.shiport.pl](http://www.shiport.pl). Jego ukończona wersja ma pojawić się do końca października. Zapraszamy do wstępnego deklarowania współpracy na zasadach niekomercyjnych poprzez kontakt z administratorem portalu (Monika.Zienkowska@equal-euroster.pl).

**Jolanta Sala,**  
Instytut Badań nad Gospodarką  
Rynkową – Gdańska  
Akademia Bankowa

**Jurij Gajdasz,**  
Agencja Informatyczna





Materiały audiowizualne  
tego wydania miesięcznika  
„Nasze MORZE” obejrzysz  
w Internecie na stronie:

[www.naszemorze.com.pl](http://www.naszemorze.com.pl)  
w zakładce AUDIO/VIDEO.



Relacja z Baltexpo 2007



Rozbudowa portu w Jastarni



Żeglarska formuła I



Morza południowej Europy



Dodatek: The Maritime Worker.pdf





# Remontowa ma 55 lat i z każdym dniem staje się młodsza !

**Remontowa is 55 years old and getting younger every day !**

Królowa Elżbieta  
i książę Filip.

1952 **55** 2007  
**REMONTOWA**

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

Gdańsk Shiprepair Yard "Remontowa" S.A.



[www.remontowa.com.pl](http://www.remontowa.com.pl)