

Model FPSO Petrojarl Cidade De Rio Das Ostras w prezencji!

nasze

MORZE

maritime magazine

Cena 9,50 zł
(w tym 0% VAT)

Nr 2 (26) luty 2008
NR INDEKSU 211214

Parada statków pasażerskich
- zeszyt drugi



Polska stocznia zbudowała statek pod polską banderą dla polskiego armatora. Matką chrzestną została wnuczka polskiego wicepremiera Eugeniusza Kwiatkowskiego.



WIZJONER NA BURCIE

www.naszemorze.com.pl

Programy TV • Filmy • Slajdy • Multimedia





Fot. Marek Demczuk

Wykorzystaj 1% swojego podatku - pomóż hospicjom!

Pomagamy ponad 100 hospicjom w całej Polsce. Zebrane środki co roku przeznaczamy na leki, opatrunki i sprzęt medyczny. Wspieramy opiekę hospicyjną nad dorosłymi i dziećmi.

1% Twojego podatku to **JEDEN DZIEŃ**
bez bólu w hospicjum

W tym roku przekazanie 1% organizacji pożytku publicznego jest jeszcze łatwiejsze niż dotychczas. Podatnik nie wpłaca pieniędzy na konto organizacji, a jedynie wpisuje w formularzu PIT jej nazwę (Fundacja Hospicyjna) i numer wpisu do Krajowego Rejestru Sądowego (KRS 0000201002) oraz kwotę, jaka ma być w jego imieniu przekazana tej organizacji (nie więcej niż 1 procent podatku).

www.naszemorze.com.pl



Nr 1 (25) Rok III
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 Mlluszevska
tel. (58) 307 15 54
ilona.mlluszevska@naszemorze.com.pl

Sekretarz redakcji

Czesław Romanowski
tel. (58) 307 16 35
czeslaw.romanowski@naszemorze.com.pl

Publicyści:

Tomasz Falba, tel. (58) 307 16 35
tomasz.falba@naszemorze.com.pl

Piotr B. Stareńczak, tel. (58) 307 22 45
piotr.starenczak@naszemorze.com.pl

Sekretariat:

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

Adres

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

Nr rachunku bankowego:

57 1050 1764 1000 0018 0203 7869

Prenumerata i sprzedaż**numerów archiwalnych:**

Tel. (58) 307 15 54

**Zamówienia na prenumeratę
krajową przyjmują:**

Poczta Polska,
Ruch SA, Kolporter SA

Oprac. graficzne i DTP:

Sławomir Włodarczyk

Autorzy:

Jakub Bogucki, Hubert Bierdgarski,
Przemysław Miller, Tomasz Konopacki,
Adam Woźniczka.

Stale współpracują:

Monika Jankiewicz - Brzostowska,
Liliana Gieldon, Jerzy Drzemczewski,
Marian Lenz, Andrzej Perepeczko,
Marek Twardowski.

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 adiacji 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.



Worek z prezentami

Oddajemy do rąk Czytelników pierwszy w tym roku numer „Naszego MORZA”. Miesięcznik ten sam, ale nie taki sam...

Jego okładka jest nieprzypadkowa. Niedawno nasz kraj opuścił statek przebudowany z tankowca na pływający system wydobywczy, magazynowy i przeładunkowy ropy naftowej wydobywanej spod dna morskiego. To pierwsza taka przebudowa w polskiej stoczni i jedna z bardzo niewielu w Europie.

Tankowiec nazywał się *Che Guevara*, a nowy statek nazwano *Petrojarl Cidade de Rio Das Ostras*. I choćby już sam fakt ostatecznego pogrzebania statku, noszącego imię słynnego rewolucjonisty, oznacza bardzo wiele. To nowe otwarcie dla polskiego przemysłu okrętowego. Oto bowiem polska stocznia wykonała arcytrudną przebudowę statku polegającą na całkowitej zmianie jego przeznaczenia. I to od razu dla największego operatora jednostek typu FPSO na Morzu Północnym (Teekay Petrojarl AS). Ten statek, w ramach czarteru, będzie pracował dla światowego naftowego giganta, którym jest brazylijski Petrobras.

To przykład błyskotliwego wejścia w kolejną niszę na lukratywnym rynku offshore (czyt. na str. 21. O samym statku i jego przebudowie napiszemy w następnym numerze „Naszego MORZA”).

Ten przykład jest bardzo wymowny. Trzeba wreszcie mentalnie ostatecznie pożegnać to, co było (*Che Guevara*) i całkowicie zmienić podejście do biznesu. Otworzyć się na świat i na zupełnie nowe wyzwania. Dotyczy to zresztą nie tylko polskich stoczni.

A to ważna wiadomość, zwłaszcza w kontekście zbliżającego się Europejskiego Tygodnia Stoczniowego (European Shipyard Week), który w całej Europie, a więc także i u nas, rozpocznie się pod koniec marca. Podobnie jak w roku 2006, także i teraz cała morska Europa będzie się starała przekonać młodych ludzi, że stocznie i statki to dla nich wybór z przyszłością.

Z myślą o marynarzach zaś, do tego wydania „Naszego MORZA” dołączyliśmy dodatek specjalny – The Maritime Worker z omówieniami zagadnień związanych z marynarskim rynkiem pracy. I tak już będzie zawsze – co drugi miesiąc.

A dla shiploverów przygotowaliśmy pierwszy zeszyt cyklu „Parada statków pasażerskich”. Na początek – *Crystal Symphony*. W każdym



numerze będziemy pisać o tych wspaniałych luksusowych miastach na wodzie. Pisać i pokazywać. Zachęcamy do regularnej lektury, tym bardziej, że niedługo do „Naszego MORZA” dołączymy specjalny segregator, do którego będzie można wpinać kolejne zeszyty.

Z kolei dla miłośników tall ships rozpoczęliśmy cykl o żaglowcach. Do każdego odcinka będzie dołączona pocztówka z opisywanym statkiem. Warto czytać i zbierać. Rozpoczynamy od Białej Fregaty, czyli *Daru Pomorza*, który choć już nie pływa, to jednak nadal wierne nam służy i chyba już na zawsze pozostanie w umysłach i sercach Polaków.

Ten historyczny, piękny i dumny żaglowiec, wymowny symbol polskiej tradycji morskiej, tak jak i wspomniany na wstępie współczesny i nowoczesny FPSO *Petrojarl Cidade de Rio Das Ostras* z polskiej stoczni to dwa jakże różne oblicza naszych morskich i gospodarczych aspiracji. Oba świadczą o tym, że nie wolno nam się odwracać plecami do morza. Nie wolno i naprawdę nie warto. Niech to będzie nasze noworoczne postanowienie...

Grzegorz.Landowski@naszemorze.com.pl



OD REDAKTORA

Worek z prezentami

..... str. 3

LISTY DO MORZA

Bez pochwał...

..... str. 6

MORSKI ROK

2007 w kalejdoskopie

Czy ktoś na początku 2007 roku mógł przypuszczać, że w jego trakcie będziemy mieli dwóch ministrów gospodarki morskiej, a pod koniec roku ministerstwo przestanie istnieć? Przedstawiamy najważniejsze wydarzenia minionego roku str. 8

WYDARZENIA

Kurort się przymierza

Powiększenie portu morskiego o funkcje przeładunkowo-składowe, budowa stanowiska przeładunkowego dla statków handlowych, dotowanie rozwoju rybołówstwa, budowa

basenu jachtowego. Piszemy o mieście strategicznym str. 15

Ciężki czas zakazów

Urzednicy z Brukseli zapowiedzieli, że jeżeli w 2008 roku powtórzy się sytuacja z przekraczaniem limitów połowowych na dorsza, od roku 2009 będziemy mieli całkowity zakaz połowu tej ryby str. 16

Fabryka na falach

Petrojarl Cidade De Rio Das Ostras (ex *Che Guevara*), statek typu FPSO zbudowany w Remontowej SA, opuścił stocznnię 19 grudnia, by po próbach morskich na Bałtyku i transatlantyckiej podróży, zakotwiczyć na brazylijskim szelfie kontynentalnym. Czym się charakteryzują jednostki FPSO? str. 21



36

MORSKIE WSPOMNIENIA

Święta na morzu

Marynarze pływający po morzach i oceanach świata spędzają Święta Bożego Narodzenia jak los pozwoli... Na półkuli północnej, albo południowej, w ciepłe, albo zimnie. Najczęściej daleko od domu. Wspominają kpt. Stefan Trzeciak i kpt. Piotr Wiszniewski str. 26

LUDZIE MORZA

Kapitan musi w świat

W grudniu 2007 roku prezydent Gdańska nadał kapitanowi Jerzemu Wąsowiczowi, w uznaniu zasług, tytuł honorowego żeglarza i podróżnika Miasta Gdańska. Kapitan opowiada nam o swoich podróżach i o sobie str. 29

MORSKIE GRANICE

Łodzie jak z Bonda

Straż Graniczna ma od niedawna cztery nowoczesne jednostki pływające – SG - 213 (*Strażnik 3*), SG - 215 (*Strażnik 5*),



18



46

SG - 214 (*Strażnik 4*) i SG - 216 (*Strażnik 6*). Sfinansowane ze środków Unii Europejskiej nowe łodzie patrolowe mają pomagać strzec naszej morskiej granicy str. **36**

MORSKIE OPowieści

Litwa pod żaglami

Osiemnaście lat mija od czasu wyprawy floty litewskich jachtów do Stanów Zjednoczonych i z powrotem, od pierwszej żeglarskiej wyprawy pod własną, żółto-zielono-czerwoną banderą, chociaż kraj wchodził jeszcze w skład Soviet Empire ... str. **40**

MORZE OPowIADAŃ

Nie suknia zdobi człowieka, ale...

O tym, jak popłynął do Chin, o górze juanów, o pewnej egzotycznej pielęgniarce pisze Andrzej Perepeczko str. **42**

POCZTÓWKA Z MORZA

Biała fregata

Zbudowany dla Niemców, sławę zyskał pod polską banderą i w pełni zasłużył, aby zostać pływającym muzeum. Opowieść o żaglowcu i *Dar Pomorza* na pocztówce str. **46**

ARCHIWUM MORZA

Ważne daty sprzed lat.

..... str. **54**

OBRAZY MORZA

Wrażliwiec z talentem

Niewielu jest malarzy, którzy równie konsekwentnie jak Soter Jaxa-Małachowski poświęcili się malowaniu morza. Miał uznanie współczesnych, potrafił bezbłędnie trafić w gusta odbiorców i znaleźć trwałe miejsce w masowej wyobraźni. Dzisiaj oceniany nieco krytyczniej... str. **56**

MORZE ROCZNIC

Światowy Zjazd Podwodniaków

- To ogromne wyróżnienie dla naszego kraju - mówi kmdr. ppor. rez. Edward Olewiński, prezes Bractwa Okrętów Podwodnych, które będzie gospodarzem spotkania. 250 gości z 20 krajów świata przyjedzie do Gdyni na 45 Międzynarodowy Kongres Podwodniaków str. **60**



56

MORZE TAJEMNIC

Poczworna klęska Japończyków

Bitwa o Zatokę Leyte rozegrała się w dniach 23-26 października 1944 roku u wybrzeży Filipin. Zmierzyły się ze sobą floty Japonii i Stanów Zjednoczonych. Niewiele o niej w Polsce wiadomo. To zdumiewające zważywszy jakie miała znaczenie dla przebiegu drugiej wojny światowej na Pacyfiku str. **61**

MORZE KSIĄŻEK

Kłopotliwy Borowiak

W „Płamach na banderze” znajdziemy m. in. informacje o udziale PMW w wojnie domowej w Hiszpanii,

do której doszło w połowie lat trzydziestych. Okazuje się, że jedna z jednostek naszej floty ewakuowała z Hiszpanii do Polski zwolenników generała Franco. Udzielając im pomocy, Polska stanęła w jednym rządzie z hitlerowskimi Niemcami, które także go wspierały. str. **66**

MORZE FILMÓW

Klimatyczna apokalipsa

Ocieplenie klimatu jest dla Ziemi jak bomba zegarowa. Jeśli rację mają ostrzegający przed skutkami tego zjawiska naukowcy, ludzkość ma najwyżej 10 lat na odwrócenie niebezpiecznych zmian pogodowych. Opowiadamy o filmie „Niewygodna prawda” str. **67**

MORZE W TV

Zapowiedzi najciekawszych programów o morzu emitowanych

na kanale tematycznym National Geographic. str. **71**

PROMOCJA

Ocena możliwości stosowania elastycznych form zatrudniania dla konkretnego odbiorcy

..... str. **75**

Formularz prenumeraty

Jak zamówić prenumeratę „*Naszego MORZA*” z dostawą prosto do domu str. **77**

Zdjęcie na okładce:

Petrojarl Cidade De Rio Das Ostras
Fot. Cezary Gierszewski / 5xMedia

Otrzymał list byłego ministra gospodarki morskiej Rafała Wiecheckiego, w którym ustosunkowuje się on do tekstu z listopadowego nr „Naszego MORZA” pt. „Ministerstwo odpłynęło”. Poniżej obszernie jego fragmenty. I jak zawsze, zachęcamy wszystkich Państwa do wyrażania opinii.

Bez pochwał...

(...)

Kiedy otrzymałem nominację na ministra gospodarki morskiej w dniu 5 maja 2006 r. wiedziałem, że zadanie nie będzie łatwe, ale podjąłem tę decyzję z pełną świadomością. Zostałem ministrem bez ministerstwa, jedynie z nominacją w teczce i pokoikiem 2 na 3 metry. Kiedy zostałem odwołany w dniu 13 sierpnia 2007 r. pozostawiłem zbudowane ministerstwo z kilkoma departamentami, zarówno merytorycznymi (transport morski, bezpieczeństwo morskie, fundusze unijne, rybołówstwo), jak i obsługowymi (prawny, budżetowo-administracyjny), w nowej siedzibie, z dobrym budżetem i zaawansowanymi pracami merytorycznymi.

Kwalifikacje

Uważam, że wysokimi urzędnikami państwowymi powinni być przede wszystkim prawnicy i ekonomiści, którzy wiedzą jak funkcjonuje machina biurokratyczna oraz jak zdobywać i wydawać pieniądze dla resortu. Czy koniecznie lekarz musi być ministrem zdrowia, marynarz ministrem gospodarki morskiej, nauczyciel ministrem edukacji, a żołnierz ministrem obrony narodowej? Skończyłem prawo z bardzo dobrą oceną, pracowałem m.in. w szczecińskim Sądzie Apelacyjnym, jestem adwokatem. Skończyłem również ekonomię z oceną bardzo dobrą, obroniłem pracę magisterską na temat „Transeuropejskie Sieci Transportowe”. (...) W mojej pracy są również rozdziały o portach morskich, o żegludze śródlądowej, o autostradach morskich, o zasadach finansowania projektów unijnych, o programie Marco Polo, o transporcie multi-

modalnym i kombinowanym. Ponadto napisałem kilka artykułów na ten temat. Łatwość pisania tej pracy oraz jej temat wynikał z faktu, iż przez dwa lata pracowałem w Parlamencie Europejskim jako asystent wiceprzewodniczącego Komisji Transportu i Turystyki PE. Uczestniczyłem w pracach m.in. przy dyrektywie portowej, którą udało się odrzucić zgodnie z sugestią polskich władz, portów i dockerów. To ja napisałem program gospodarki morskiej LPR-u w roku 2005 po wcześniejszych konsultacjach z przedstawicielami branży morskiej. Niestety miałem dwie inne cechy: 28 lat i rekomendacja LPR-u. Masz te dwie cechy łącznie, to nie masz kompetencji. Za to obecni ministrowie mają odpowiednie kwalifikacje m.in. minister infrastruktury Cezary Grabarczyk, (którego zresztą bardzo szanuję), odpowiedzialny za gospodarkę morską jest podobnie jak ja adwokatem, minister skarbu państwa jest geodetą (nadzór właścicielski nad przedsiębiorstwami m.in. z branży morskiej), a minister rozwoju regionalnego jest filologiem perskim (nadzór nad funduszami europejskimi m.in. z branży morskiej). (...)

Co się udało

Pan redaktor (Czesław Romanowski, autor artykułu – red.) napisał, że „ministrowi Wiecheckiemu udało się przygotować uchwaloną przez Sejm ustawę o podatku tonażowym oraz podjąć kilka kontrowersyjnych decyzji kadrowych, które tylko ośmieszyły kierowane przez niego ministerstwo. Pracę w urzędach morskich otrzymywali bowiem ludzie bez kwalifikacji”.

Co się udało oprócz ustawy o podatku tonażowym (...). Wymienię kilka głównych przykładów:

- przyjęcie wieloletniego programu inwestycyjnego na lata 2006 – 2009 dla Morskiej Służby Poszukiwania i Ratownictwa (SAR) na kwotę prawie 100 mln zł. Program zawiera m.in. pieniądze na budowę dwóch supernowoczesnych łodzi ratunkowych, zdolnych operować w każdych warunkach pogodowych przez 7 dni (kolejna trzecia łódź zostanie zakupiona ze środków UE – projekt na podstawowej liście projektów indykatorywnych), budowę trzech stacji ratownictwa brzegowego i bazy zwalczania zanieczyszczeń na morzu w Świnoujściu. Zamówienie na budowę dwóch łodzi SAR podpisał w grudniu 2006 r. ze Stoczną Marynarki Wojennej w Gdyni, przekazując na ten cel od razu 10 mln zł.

- przyjęcie w maju 2007 r. Strategii Rozwoju Rybołówstwa na lata 2007-2013 oraz Programu Operacyjnego dla Rybołówstwa na lata 2007-2013 (w tym programie są środki w ogromnej kwocie, aż 4 miliardów złotych). Warto przypomnieć, iż za rybołówstwo odpowiadałem tylko od początku marca 2007, a formalnie pracowników przejąłem dopiero w czerwcu. Natomiast odpowiedzialność za realizację i rozliczenie SPO „Rybołówstwo” na lata 2004-06 cały czas pozostało w Ministerstwie Rolnictwa;

- budżet części 21 „Gospodarka morska” na rok 2007, w porównaniu z rokiem 2006 wzrósł aż o 18 proc., przy czym wydatki inwestycyjne wzrosły aż o 52 proc.! Był to jedyny budżet, za który odpowiadałem. Wzrost w roku 2008, w porównaniu do 2007 jest raptem o 2 proc.

O każdą złotówkę walczyłem, jak nie udało się przy ustalaniu budżetu na szczeblu rządowym, to następnie sam pisałem poprawki budżetowe i zgłaszałem za pośrednictwem mojego klubu parlamentarnego w Sejmie lub Senacie. Dzięki temu WSZYSTKIE potrzeby inwestycyjne i remontowe zgłaszane do mnie przez Dyrektorów Urzędów Morskich i Dyrektora Służby SAR na rok 2007 miały pełne pokrycie finansowe (myślę, że warto zapytać choćby dyrektora SAR-u, jak jeszcze w styczniu 2007 r. pozytywnie się zdziwił, gdy poprosiłem go, aby natychmiast rozpiisał kwotę 2 mln zł, które dostał „ekstra” na paliwo, remonty i inną bieżącą działalność). Środki budżetowe przekazano m.in. na przebudowę portu w Kołobrzegu (18 mln zł), na przebudowę basenu żeglarskiego w Gdyni, czy zakup nowoczesnych środków technicznych dla administracji morskiej (samochody terenowe, koparki, pławy świetlne i zimowe, radary, a nawet statku hydrograficznego dla UM w Szczecinie);

- po raz pierwszy od kilkunastu lat Akademie Morskiej otrzymały pieniądze z budżetu centralnego na inwestycje i remonty, w tym Akademia Morska w Gdyni 3 mln zł na modernizację *Daru Młodzieży* i zakup steru strumieniowego;

- podniesienie rangi średniego szkolnictwa morskiego i w zakresie żeglugi śródlądowej m.in. poprzez podniesienie przez Ministra Edukacji tzw. wagi dla ucznia tych szkół z 1 do 3, co spowodowało, iż średnie szkoły morskie otrzymały już w 2007 r. na każdego ucznia o 100 proc. (!) więcej pieniędzy niż w roku 2006, co zaowocowało choćby otwarciem we wrześniu w Szczecinie nowego Technikum Morskiego, czy ufundowanie nagród ministra dla najlepszych uczniów tych szkół w kwocie 1000 zł;

- wzmocnienie pozycji Polski w Unii Europejskiej i na świecie, m.in. zorganizowanie w lutym 2007 r. w Sopocie dużej konferencji międzynarodowej o przyszłej polityce morskiej UE, udział w konferencji w Bremie na początku maja 2007 r. kończącej konsultacje co do morskiej Zielonej Księgi, gdzie tylko pięciu ministrów zostało zaproszonych do uczestniczenia w debacie przed kilkudziesięcym audytorium, w tym ja jako reprezentant Polski (na tej

konferencji była i kanclerz Niemiec Angela Merkel, i przewodniczący Komisji Europejskiej J. M. Barroso), czy wybranie mojej osoby na wiceprzewodniczącą Konferencji Międzynarodowej Organizacji Morskiej w Nairobi w połowie maja 2007 r., której efektem było podpisanie Konwencji o usuwaniu wraków;

- radykalna liberalizacja przepisów dotyczących żeglarstwa morskiego oraz śródlądowego. Jak twierdzili przedstawiciele środowisk żeglarskich, w tym temacie, w ciągu kilku miesięcy w 2007 r. zrobiliśmy więcej, niż przez ostatnie kilkanaście lat;

- wzrost środków z UE na lata 2007-2013 w ramach Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko na rozwój transportu morskiego z 400 mln euro na 600 mln euro (to zapewni kilkadziesiąt dużych inwestycji w polskich portach, m.in. budowę Trasy Sucharskiego w Gdańsku, czy terminalu promowo-pasażerskiego w Gdyni) oraz na rozwój żeglugi śródlądowej z zera do 80 mln euro. Wykorzystanie pieniędzy w ramach SPO „Transport” 2004-2006, z których finansowana jest m.in. budowa III etapu trasy Kwiatkowskiego w Gdyni;

- zaawansowanie prac przy realizacji dwóch gigantycznych inwestycji: „Budowa kanału żeglugowego przez Mierzeję Wiślaną” oraz „Budowa gazoportu w Świnoujściu”;

- przyjęcie w lipcu 2007 r. przez rząd i skierowanie do Sejmu całkowicie nowej ustawy o ochronie żeglugi i portów morskich, przygotowanie całkowicie nowej ustawy o pracy na morskich statkach (po kilkunastomiesięcznych uzgodnieniach międzyresortowych i skierowaniu na Komitet Stały Rady Ministrów), przyjęcie strategii rozwoju portów morskich, ustawa o zmianie ustawy o izbach morskich, przygotowanie całkowicie nowej ustawy o wspieraniu zrównoważonego rozwoju sektora rybackiego z udziałem Europejskiego Rynku Rybackiego (skierowana na Radę Ministrów i miała obowiązywać od dnia 1 stycznia 2008 r.), przygotowanie dwóch nowych projektów ustaw o rybołówstwie oraz ustawy o organizacji rynku rybnego. Wszystkie te ustawy są gotowe. Teraz wszystko w rękach nowego ministra i nowego rządu. (...)

Zmiany kadrowe

Tak naprawdę dokonałem tylko kilku zmian kadrowych (...). Tam gdzie uznałem, iż podległe mi służby i administracja działają dobrze, a zespół jest zgrany, nie dokonywałem żadnych zmian, np. moim zdaniem Urząd Morski w Gdyni z dyrektorem Andrzejem Królikowskim działał bez zarzutu i żadnych zmian nie było (...) Musiałem zmienić dyrektora Urzędu Morskiego w Słupsku pana Andrzeja Szczotkowskiego, ponieważ było wiele sygnałów o bardzo poważnych nieprawidłowościach w funkcjonowaniu tego urzędu. Sygnały, niestety, potwierdziły się, ponieważ w marcu 2007 r. otrzymałem pismo z prokuratury, iż b. dyrektorowi postawiono dwa akty oskarżenia, a zarzuty związane są z pełnieniem funkcji dyrektora. (...) Te niewłaściwe nominacje opisywane w prasie dotyczą praktycznie jedynie jednego z wicedyrektorów UM Szczecin, który nota bene spełniał wszystkie wymogi ustawowe, a ponadto ukończył studia o specjalności transport morski na Uniwersytecie Szczecińskim. Przy nominacjach nie interesowało mnie, kto należy do jakiej partii i czy w ogóle należy, a byłem atakowany jedynie za nominację osób, które były związane w jakikolwiek sposób z LPR-em. Jest faktem, że w pierwszej kolejności poszukiwałem osób, które wywodziły się z mojego środowiska politycznego, które po prostu znałem i miałem do nich zaufanie. Oczywiście nie twierdzę, że wszystkie moje posunięcia jako ministra były świetne, także te kadrowe. Obecnie pewne rzeczy zrobiłbym inaczej. (...)

Z poważaniem,

Mec. Rafał Wiechecki
Były Minister Gospodarki Morskiej

Szczecin, 28 grudnia 2007 r.

Tytuł, śródtytuły i skrót pochodzi od redakcji.

2007

w kalejdoskopie

O roku ów! – mogliby za Mickiewiczem zakrzyknąć ci, którzy interesują się rodzimą gospodarką morską. Bo 2007 był dość nieprzewidywalny i większość morskich wóźbitów rwie sobie zapewne włosy z głowy z powodu utraty klientów. Czy ktoś na początku 2007 roku mógł przypuszczać, że w jego trakcie będziemy mieli dwóch ministrów gospodarki morskiej, a w dodatku pod koniec roku ministerstwo w ogóle przestanie istnieć? Że posadę straci, zaledwie po kilkunasu miesiącach urzędowania, mocno politycznie umocowany prezes Agencji Rozwoju Przemysłu?

Powyższe wydarzenia to oczywiście konsekwencja wcześniejszych wyborów parlamentarnych, których na początku 2007 nie mógł przewidzieć nikt, z byłym premierem włącznie. Mało który obserwator branży morskiej próbował spekulować, czy w 2007 uda się wreszcie sprywatyzować trzy nasze największe stocznie produkcyjne, albo która z nich będzie prywatna jako pierwsza. Kilkanaście miesięcy temu wydawało się, że najbliższej upragnionego celu jest zakład w Gdyni. Tymczasem na prowadzenie nieoczekiwanie wysforował się Gdańsk.

W najgorszych nastrojach nowy - 2008 rok - witali zapewne pracownicy Stoczni Szczecińskiej Nowej, której sytuacja jest, mówić eufemistycznie, niezbyt ciekawa. To niestety, można było przewidzieć już wiele miesięcy temu.

Co jeszcze było do przewidzenia? Że część naszych rybaków nie zaakceptuje unijnych restrykcji w sprawie połowu dorsza, bo walczą o być albo nie być. Że zlot żaglowców The Tall Ships' Races będzie wielkim frekwencyjnym i prestiżowym sukcesem. Że Gdynianie znów będą cieszyć oczy największymi statkami pasażerskimi świata, ponieważ miasto „z morza i marzeń” jest już stałym miejscem zawijania tych morskich kolosów. I że obchody 55-lecia Gdańskiej Stoczni Remontowej będą huczne, bo akurat ten zakład ma co świętować.

Oto najważniejsze morskie wydarzenia minionego roku.

Styczeń:



Fot. Łukasz Glowala

↑
Sopocki radny Prawa i Sprawiedliwości Przemysław Marchlewicz zostaje prezesem Portu Gdynia. Wcześniej pełnił funkcję członka Zarządu Województwa Pomorskiego oraz wiceprezesa Agencji Rozwoju Pomorza. Jego nominacja budzi kontrowersję, ponieważ nowy prezes nie ma doświadczenia w branży morskiej, a chwili objęcia stanowiska prezesa portu ma zaledwie 29 lat.

Fot. Wojciek Strążyk / KFP



◀ Pierwszy rejs *Baltivii*, nowego promu Polskiej Żeglugi Bałtyckiej SA. Prom obsługuje rejsy na trasie Gdańsk - Nynäshamn w Szwecji. To już czwarty prom kołobrzesckiego armatora pływający z logo Polferries i drugi, obok *Scandinavii*, operujący na tej linii.

Budowany w Stoczni Północnej SA statek *Pharos* został nagrodzony tytułem „Significant Small Ship of 2006”. Wyróżnienie przyznało stowarzyszenie brytyjskich królewskich projektantów statków z Londynu. Statek był zwodowany w Gdańsku, w lutym 2006 roku, a jego matką chrzestną była Jej Królewska Wysokość Księżniczka Anna.



Fot. Piotr B. Szaferczak



Wodowanie *Bow Saga* - ósmego, ostatniego z serii chemikaliowców budowanego przez Stocznnię Szczecińska Nową dla norweskiego armatora Odfjell ASA.

Marzec:

Gdański sąd uniewinnił oskarżonego o wielomilionową niegospodarność b. syndyka Stoczni Gdańskiej Andrzeja Wiercińskiego. Oskarżano go o wyrządzenie zakładowi szkód w wysokości co najmniej 91 mln zł, w związku z transakcją sprzedaży stoczni w 1998 roku. Związkowcy ze stoczniowej Solidarności ogłoszenie wyroku przyjęli z oburzeniem i demonstracyjnie opuścili salę.



Fot. Łukasz Glowala

Kwiecień:

Tak będzie wyglądał prom Piast
- jedna z dwóch jednostek zamówionych przez PŻM w Stoczni Szczecińskiej Nowej.

Ilustr. SSW



◀ Polska Żegluga Morska i Stocznia Szczecińska Nowa podpisały kontrakt na budowę dwóch promów towarowo-pasażerskich. Jednostki, o nośności 8 tys. DWT, przeznaczone do żeglugi bałtyckiej, ale przystosowane też do rejsów po Morzu Północnym, mają być gotowe w latach 2010-2011. To pierwsza po dziesięcioletniej przerwie umowa handlowa zawarta przez te firmy.

W Niemczech zmarł Klemens Gniech, dyrektor Stoczni Gdańskiej podczas strajku w 1980 roku, w czasie którego zdobył uznanie zarówno strony rządowej, jak i strajkujących pracowników. Od lat 80. ubiegłego wieku mieszkał za granicą, pracując jako ekspert stoczniowy.



Fot. Lukasz Glowala

Maj:

Fot. Piotr B. Stareńczak



Dzień Otwarty na promie *Stena Baltica* - największym z trzech obecnie pływających między Gdynią a Karlskroną. Cumował przy nabrzeżu Pomorskim mola Południowego w Gdyni (Skwer Kościuszki 4). Ku zaskoczeniu wielu okazało się, że bryła kadłuba i nadbudówki jest znacznie większa od budynku Akwarium Gdyńskiego, naprzeciwko którego stanął. Statek zwiedziło cztery tysiące osób.

Czerwiec:

Obchody 55-lecia istnienia Gdańskiej Stoczni Remontowej. Oficjalne uroczystości odbyły się w Polskiej Filharmonii Bałtyckiej. Wśród gości byli m.in. arcybiskup Tadeusz Gocłowski, metropolita gdański, wojewoda pomorski Piotr Karczewski, marszałek Senatu Bogdan Borusewicz i minister gospodarki morskiej Rafał Wiechecki. Główną gwiazdą koncertu na wyspie Ołowianka była słynna włoska piosenkarka In-Grid.



Fot. Piotr B. Stareńczak



Fot. Piotr B. Stareńczak



W Gdyni gościły jednocześnie dwa największe statki wycieczkowe w historii tego miasta: *Navigator of The Seas* i *Star Princes*. W sezonie 2007 w gdyńskim porcie statki wycieczkowe cumowały 87 razy, przywożąc na swoich pokładach ponad 89 tysięcy pasażerów.

Rejs edukacyjny po porcie Gdynia i Bałtyckim Terminalu Kontenerowym pod patronatem „Naszego MORZA”. Wzięło w nim udział 400 osób.



Fot. Piotr B. Stareńczak

Lipiec:

Fot. Piotr B. Stareńczak



„Wojna” polskich rybaków z Unią Europejską. Unijni urzędnicy zakazali im łowić dorsza twierdząc, iż przekroczyli limity połowowe. W grudniu część rybaków złamała zakaz. Na nielegalnym połowie dorszy przyłapano ponad 40 jednostek. Na ich pokładach znaleziono ponad 15 ton tych ryb.

Sierpień:

Milion (według innych informacji: dwukrotnie więcej) zwiedzających przyciągnął finał Tall Ships' Races w Szczecinie. W imprezie uczestniczyło ponad sto żaglowców, w tym największe: rosyjskie *Siedow* i *Kruzensztern*, meksykański *Cuauhtemoc* oraz nasz *Dar Młodzieży*.



Fot. Piotr B. Stareńczak

Fot. Wikipedia



Na wodach Zatoki Gdańskiej pojawił się rzadko widziany gość - dwunastometrowy waleń. Niedługo potem zauważono także dwa delfiny, żyjące na co dzień w ciepłych i umiarkowanych wodach Atlantyku, Pacyfiku i Oceanu Indyjskiego.

Rafał Wiechecki, minister gospodarki morskiej, został zdymisjonowany. Powodem był rozpad koalicji Prawa i Sprawiedliwości z Samoobroną i Ligą Polskich Rodzin (której Wiechecki był działaczem).
Nowym ministrem resortu zostaje bezpartyjny Marek Gróbarczyk, w odróżnieniu od poprzednika człowiek z branży morskiej - absolwent Wyższej Szkoły Morskiej w Gdyni.



Fot. Artur Kubasik / KFP



Fot. Czesław Romanowski

Nowym wiceministrem do spraw rybołówstwa w Ministerstwie Gospodarki Morskiej zostaje Grzegorz Hałubek, wcześniej szef Związku Rybaków Polskich, jeden z głównych oponentów UE w „wojnie o dorsza”.

Pracownicy Stoczni Gdańsk demonstrowali w Brukseli w obronie swego miejsca pracy. Chcieli unieważnienia decyzji unijnych urzędników o zamknięciu dwóch z trzech działających na terenie zakładu pochylni, albo zwrotu 100 mln zł pomocy publicznej od Skarbu Państwa. Przed wyjazdem zebrali się przed Pomnikiem Poległych Stoczniovców.



Fot. Mateusz Cielchocki / KFP

Wrzesień:



Fot. Piotr B. Stareńczak

W gdańskiej hali Olivia odbyły się XIV Międzynarodowe Targi Morskie Baltexpo 2007. Według organizatorów uczestniczyło w nich prawie 400 firm z 17 krajów europejskich oraz z Japonii, Singapuru i Stanów Zjednoczonych. Podczas targów Złotą Kotwicę, prestiżową nagrodę Krajowej Izby Gospodarczej przyznano Gdańskiej Stoczni Remontowej SA za serię statków ewakuacyjnych budowanych w Stoczni Północnej SA dla armatora Agip KCO.

Październik:

Prezes Stoczni Gdańsk Andrzej Jaworski ogłasza, że Związek Przemysłowy Donbasu, prywatny ukraiński koncern metalurgiczny, przejmie kontrolę nad zakładem. Władze ISD, spółki-córki Donbasu, zapowiadają uczynienie z gdańskiego zakładu produkującej stoczni w Europie. Ukraiński inwestor obejmie nowy pakiet akcji Stoczni Gdańsk o wartości 400 mln zł, co oznacza przejęcie 75 proc. akcji stoczni.



Fot. Czesław Romanowski



Fot. Trinity House



Fot. Trinity House

W Londynie odbył się chrzest wielozadaniowego statku hydrograficznego *Galatea*, zbudowanego w Stoczni Północnej SA w Gdańsku, na zlecenie Gdańskiej Stoczni Remontowa SA. W uroczystości uczestniczy Królowa Elżbieta II - matka chrzestna jednostki. *Galatea* to ostatni z trzech statków zbudowanych w Remontowej SA dla królewskiej instytucji morskiej, Trinity House Lighthouse.

Wolin, najnowszy prom Unity Line wyrusza w pierwszy rozkładowy rejs ze Świnoujścia do Trelleborga. To szósta jednostka, która w barwach tego armatora będzie pływać z Polski do Szwecji.



Fot. Piotr B. Staronczak



Fot. Wojciech Jakubowski / KFP

Związkowcy z Solidarności Stoczni Gdańsk organizują przed Urzędem Marszałkowskim w Gdańsku uliczną manifestację. Związek oskarża Platformę Obywatelską o próbę likwidacji zakładu i broni prezesa Andrzeja Jaworskiego, któremu działacze PO zarzucają brak kompetencji i zapowiadają odwołanie z funkcji.

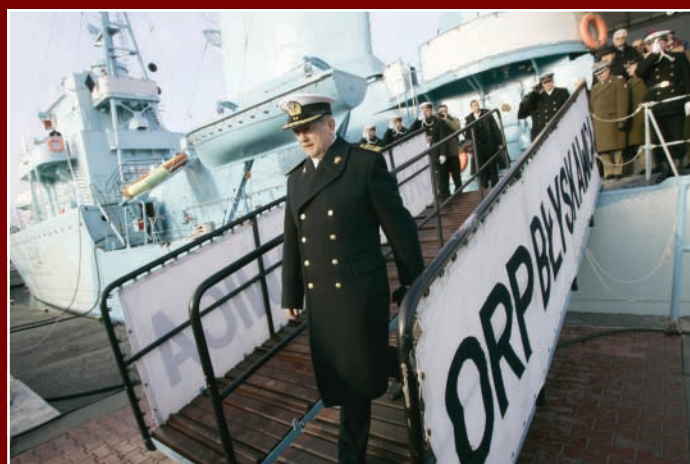
Listopad:

Fot. Czesław Romanowski



Platforma Obywatelska decyduje o rozwiązaniu Ministerstwa Gospodarki Morskiej. Jego kompetencje przejęły trzy inne resorty. MGM powstało w maju 2006 roku. Marek Gróbarczyk przestaje być ministrem.

Wiceadmirał floty Andrzej Karweta, były dowódca 13 dywizjonu trałowców i zastępca dowódcy 8 Flotylli Obrony Wybrzeża w Świnoujściu, odebrał z rąk Prezydenta Lecha Kaczyńskiego nominację na stanowisko dowódcy Marynarki Wojennej RP.



Fot. Wojtek Jakubowski / KFP

Fot. Czesław Romanowski



Po niespełna osiemnastu miesiącach urzędowania funkcję prezesa Agencji Rozwoju Przemysłu stracił Paweł Brzezicki. Według ministra skarbu Aleksandra Grada powodem odwołania był brak satysfakcjonujących postępów w prywatyzacji stoczni w Szczecinie i Gdyni.



Grudzień:

Rada nadzorcza Stoczni Gdynia powołuje Antoniego Poziomskiego, wiceprezesa zarządu, na prezesa firmy. Dotychczasowy prezes SG Kazimierz Smoliński pozostał w kierownictwie spółki na stanowisku członka zarządu.



Ustka – miasto strategiczne

Kurort się przymierza

Powiększenie portu morskiego w Ustce o funkcje przeładunkowo-składowe, budowa stanowiska przeładunkowego dla statków handlowych, reaktywacja połączenia kolejowego, wspieranie żeglugi morskiej bliskiego zasięgu, pomoc w rozwoju gospodarki rybackiej, dotowanie rozwoju rybołówstwa, budowa fabryki lodu, rozwój Aukcji Rybnej, reaktywacja stoczni remontowej dla kutrów, budowa basenu jachtowego i stworzenie spółki Zarząd Portu Morskiego w Ustce. To jedne z najważniejszych założeń Strategii Rozwoju Portu Morskiego w Ustce.

Szanse

- Ustka ma ogromne szanse na rozwój portu - mówi prof. Czesława Christowa z Akademii Morskiej w Szczecinie, która pomagała tworzyć strategię rozwoju portu. - Dzisiaj jest tu zastój gospodarczy, ale moim zdaniem w przyszłości

miastu będzie przybywać zarówno mieszkańców, jak i turystów. Na pewno warto będzie rozwijać turystykę morską. Wciąż nie wiadomo, jaka będzie przyszłość polskiego rybołówstwa. Zakładamy jednak, że nie zniknie całkowicie z naszej mapy gospodarczej, a Ustka jest jednym z największych portów rybackich, więc i ta funkcja zostanie zachowana. Oczywiście największą niepewnością związanych jest z rozwojem i reaktywacją portu handlowego. Duża grupa specjalistów uważa bowiem, że nie ma szans na przywrócenie tej gałęzi gospodarki morskiej w Ustce. Jestem innego zdania.

Czego nie ma

Strategia pokazała dobre i złe strony ustckiego portu. Do złych należy między innymi niskie wykorzystanie funduszy unijnych przeznaczonych na jego rozwój, brak szkolnictwa morskiego, brak

zaplecza technicznego, brak połączeń promowych, brak portu jachtowego, zniszczona infrastruktura portowa, upadek przemysłu stoczniowego, słaba komunikacja w porcie i w dojeździe do portu. Na sam początek, na modernizację i remonty budowli hydrotechnicznych w porcie, potrzeba ponad 17 mln zł.

Dobre strony

Nie oznacza to jednak, że port nie ma dobrych stron. Należy do nich między innymi: silna flota rybacka, olbrzymie zaplecze terenowe, gotowa infrastruktura portowa, bliskość firm związanych z gospodarką morską i rybacką, prężnie rozwijająca się turystyka i silne powiązanie lokalnego społeczeństwa z morzem, a w szczególności z gospodarką rybacką.

Plan

W strategii znajdziemy trzy scenariusze rozwoju portu morskiego w Ustce. Optymistyczny, realistyczny i pesymistyczny. Według scenariusza optymistycznego do rozbudowy portu potrzebne będzie około 32 mln zł. Jednak korzyści jakie przyniesie inwestycja mają wynieść około 50 mln zł. Wariant realistyczny wyceniono na 26 mln zł z korzyściami ekonomicznymi na poziomie 41 mln zł. Natomiast wariant pesymistyczny oszacowano na 19 mln zł przy korzyściach rzędu 30 mln zł.

Hubert Bierndgarski

Fragment portu w Ustce.

Fot. A. Błaszczyk

Ciężki czas zakazów

Unia Europejska wprowadza kolejne ograniczenia. Urzędnicy z Brukseli zapowiedzieli, że jeżeli w 2008 roku powtórzy się sytuacja z przekraczaniem limitów połowowych na dorsza, od roku 2009 będziemy mieli całkowity zakaz połowu tej ryby.

Problemy polskich rybaków z dorzszem rozpoczęły się w lipcu ub. r., kiedy Unia Europejska wprowadziła całkowity zakaz połowu tej ryby. Unijni urzędnicy wyliczyli, że w ciągu 6 miesięcy, od stycznia do czerwca 2007 r. polscy rybacy trzykrotnie przekroczyli roczny limit na dorsza (mieli do odłowienia 13 500 ton). O tych problemach, rybackich protestach i nielegalnych połowach, pisaliśmy wielokrotnie. Również o tym, że konsekwencje łamania zakazu połowu dorsza będziemy odczuwać przez najbliższe lata.

- Wnioskowaliśmy, aby przelowionego dorsza odliczać nam od limitów połowowych na przelomie 5 - 7 lat. Członkowie Komisji Europejskiej nie zgadzają się na te propozycje i chcą, abyśmy spłacili go najpóźniej do 2010 roku - mówi Kazimierz Plocke, wiceminister do spraw rybołówstwa w Ministerstwie Rolnictwa i Rozwoju Wsi. - Łącznie będziemy musieli spłacić jakieś 14 tysięcy ton. To oznacza, że limity na dorsza w 2008 roku będą jeszcze mniejsze. Poza tym, na ostatnim spotkaniu w Brukseli jasno powiedziano nam, że jeżeli powtórzą się problemy

z przelawianiem, to w 2009 roku możemy mieć całkowity zakaz połowu tej ryby.

Surowe kary

Na razie wiadomo, że w tym roku rybacy mogą złowić 10 500 ton dorsza oraz, że UE wprowadza wyższe kary za nielegalne połowy ryb. Najniższa kara dla armatora ma wynosić ponad 300 tysięcy euro.

- Dla nas to jasny sygnał, że członkowie Komisji Europejskiej mszczą się za nieposłuszeństwo części rybaków - mówi

Kazimierz Wojnicz, prezes Krajowej Izby Przetwórców Ryb. - Wiem jednak, że są to decyzje polityczne i mamy nadzieję, że jeżeli znajdziemy nic porozumienia, to część tematów będzie można załatwić polubownie. Wiadomo też, że armatorzy i właściciele kutrów, którzy zostali w 2007 roku przyłapani na nielegalnych połowach, nie będą mogli ubiegać się o odszkodowania za postoje w portach podczas zakazów połowu ryb.

- Rybacy muszą udowodnić, że w czasie zakazu połowu dorsza stali w porcie - przekonuje Adam Sudek z Ministerstwa

To ostatnie tak duże okazy łososia, które można kupić na Aukcji Rybnej w Ustce. W tym roku ryba ta może zniknąć z naszego menu. Na zdjęciu Tadeusz Jachyra, pracownik Aukcji Rybnej w Ustce.



Fot. A. Bissnikuter

Ryby jest na Bałtyku coraz mniej. Rybacy czasami z połowu przywożą tylko kilka skrzynek.

Rolnictwa. - Ci, którzy wbrew zakazowi wyszli w morze, muszą się liczyć z konsekwencjami.

Dodatkowe dni ochronne

Zakazy, kary i niższe limity to nie jedyne ograniczenia dla rybaków łowiących dorsza. Od dwóch lat oprócz normalnego, dwumiesięcznego zakazu połowu, który obowiązuje od lipca do sierpnia (w tym czasie dorsz przechodzi tarło) obowiązują tzw. dodatkowe dni zakazu połowu. W ubiegłym roku było ich 87, w 2008 ma być 178. W połączeniu ze sztormami, które szaleją na Bałtyku jesienią i zimą, rybakom zostanie niewiele czasu na spokojne połowy.

Z łososiem też będzie krucho

Jeszcze w październiku i listopadzie ubr. część jednostek, które do tej pory łowiły jedynie dorsza, przebranzowały się na połowy łososia pławnicami. Niestety,



Fot. A. Bissari

Bojki do pławnic łososiowych nie będą już potrzebne. Rybacy ściągają je z pokładów swoich łodzi.

ponieważ Unia nie uznała naszych badań dotyczących pławnic i zagrożenia jakie sieci te przynoszą morświnom, od stycznia obowiązuje zakaz ich używania.

- Powiedziano nam, że żaden z krajów unijnych basenu Morza Bałtyckiego nie poparł naszego wniosku o czasowe zawieszenie zakazu - powiedział nam anonimowo jeden z naukowców z Morskiego Instytutu Rybackiego w Gdyni, który brał niedawno w Brukseli udział w rozmowach z unijnym komisarzem do spraw rybołówstwa Joe Borgiem. - Z tego co wiem, polska administracja wysłała jedynie wniosek o zawieszenie zakazu. Nie było później na ten temat żadnej rozmowy, ani lobbowania. No i przepadliśmy.

Słowa te potwierdza Kazimierz Plocke, nowy wiceminister do spraw rybołówstwa w Ministerstwie Rolnictwa i Rozwoju Wsi. - Faktycznie, Komisja Europejska nie przyjęła naszych wniosków dotyczących przesunięcia w czasie zakazu połowu łososia pławnicami. Wierzę jednak, że sprawa nie jest do końca przesądzona - dodaje Plocke. Urzędnicy z Ministerstwa Rolnictwa i Rozwoju Wsi powiedzieli nam, że już szukają alternatywnych metod połowu. Możliwe nawet, że znajdą się pieniądze z przeznaczeniem na przebranzowanie kutrów rybackich.

Hubert Bierndgarski

Zielone światło niby jest, ale...

Fot. Kasper Kowalski / KFP

Wojna o mierzeję trwa

Wstępne studium wykonalności przekopu Mierzei Wiślanej, opracowane przez zespół ekspertów, jest pozytywne dla inwestycji. Wszystko wskazuje na to, że pomysł doczeka się realizacji. Trzeba jeszcze przekonać ekologów.

Anna Stelmaszyk-Świerczyńska - zastępca dyrektora do spraw technicznych Urzędu Morskiego w Gdyni, na którego zlecenie powstało opracowanie, powiedziała nam, że według pierwszej wersji studium wykonalności inwestycji, które uwzględnia wszelkie „za” i „przeciw”, jej przeprowadzenie jest ze wszech miar uzasadnione. Przekop powinien powstać w pobliżu miejscowości Skowronki.

- Były wyznaczone cztery lokalizacje, ta w Skowronkach (w tym miejscu mierzeja jest najwęższa – red.) została wytypowana przez ekspertów jako najlepsza – mówi pani dyrektor. – W opracowaniu jest także część poświęcona wpływowi inwestycji na środowisko, ale uważamy, że powinna zostać uzupełniona.

Końcowa wersja studium znana będzie najprawdopodobniej w lutym. Wówczas będzie ostatecznie wiadomo, czy inwestycja jest opłacalna i jak wpłynie

na nadmorski ekosystem. Potem rozpoczną się konsultacje społeczne. Najwięcej emocji wywołuje wspomniana przez panią dyrektor sprawa środowiska.

Kanał uniezależniający

Pomysł przekopu Mierzei Wiślanej odżył po tym, jak w maju 2006 r. Rosjanie kolejny raz zamknęli dla ruchu swoją część Zalewu Wiślanego. Podobna sytuacja powtarza się na początku sezonu letniego od kilku lat. Polski rząd postanowił raz na zawsze uporać się z tym problemem i uniezależnić od zmiennych humorów Rosjan. Przypomnijmy, że polskie statki, które chcą z Bałtyku wejść na Zalew Wiślany, muszą korzystać z leżącej w rosyjskiej części akwenu Cieśniny Piławskiej. Nad nią leży port wojenny Bałtijsk, dlatego przejście jest trudno dostępne. Rafał Wiechecki, pierwszy z dwóch ministrów gospodarki mor-

skiej, był wielkim zwolennikiem przekopu Mierzei Wiślanej. Inwestycja miała być przeprowadzona za fundusze Unii Europejskiej - projekt wpisano nawet do unijnego programu „Infrastruktura i środowisko”, ale wypadł z niego po objęciu resortu przez Marka Gróbarczyka. Rząd Prawa i Sprawiedliwości nie zrezygnował jednak z samego pomysłu i w ostatnich godzinach urzędowania podjął decyzję o budowie kanału. Koalicyjny rząd PO i PSL zapowiedział, że przyjrzy się projektowi.

- Warto rozważyć koncepcję przekopu z uwagi na ciągłą blokadę żeglugi po Zalewie przez Rosjan. Ale z drugiej strony to nie może być jedyny argument - mówił minister rolnictwa Marek Sawicki z PSL, jeszcze przed nominacją na stanowisko. - Muszą być uzasadnienia ekonomiczne i pozytywna ocena oddziaływania na środowisko. Uchwały rządowe można realizować, ale można je też uchylić.

Mierzeja Wiślana i Zalew Wiślany z lotu ptaka. Między miejscowościami Kąty Rybackie i Skowronki planowany jest kanał łączący wody zalewu z Zatoką Gdańską.



Fot. Kasper Kowalski / KFP

Okolice Krynicy Morskiej.

Szerokie wody z przekopem

Według wstępnej rządowej koncepcji, kanał miałby powstać w pobliżu miejscowości Skowronki, mieć 1100 m długości, 5 m głębokości i ok. 60 m szerokości. Wlot od strony Bałtyku ochraniałyby falochrony wychodzące ok. 100 m w morze oraz usypane poldery. Od strony zalewu powstałaby śluza z wrotami sztormowymi zabezpieczająca przed nadmiernym dopływem słonej wody z Bałtyku do słodkiego zalewu. Przeciętą kanałem mierzeję miałby połączyć most wiszący, na którym oprócz dwupasmowej jezdni znalazłby się tor kolejowy, chodnik dla pieszych i ścieżka rowerowa. Według planów, budowa kanału zakończyłaby się w 2012 r. i miałaby kosztować ponad 400 mln zł. Wykonawcą byłoby konsorcjum, w skład którego wchodzi: Urząd Morski w Gdyni, woje-

wodowie pomorski i warmińsko-mazurski, zarząd województwa warmińsko-mazurskiego, miasto i gmina Elbląg, zarząd Portu Morskiego „Elbląg”, gmina Sztutowo i Komunalny Związek Gmin Nadzalewowych.

Według zwolenników przekopu, dzięki niemu rozwine się turystyka żeglarska na Zalewie Wiślanym, a droga na Bałtyk znacznie skróci. To szansa „wypłynięcia na szersze wody” dla Elbląga. Władzom miasta marzy się, by stał się on portem morskim z prawdziwego zdarzenia.

Jest jednak co najmniej jedno „ale”. Kanał w Skowronkach znalazłby się na terenach ujętych w unijnym programie „Natura 2000”, w bliskości rezerwatu ptactwa wodnego. Jest on jednym z największych w Europie siedlisk ptaków. Są tu trzy rezerwaty chroniące miejsca lęgowe: kormorana czarnego, czapli siwej, bociana czarnego, żurawia, mew i rybitw. Jakakolwiek ingerencja w obszary chronio-

ne, naraża nas na poważne kary finansowe. Na ekologicznych forach internetowych zawrzało.

Groźba unicestwienia

„Najcenniejszymi i najbardziej wrażliwymi środowiskami przyrodniczymi mierzei są strefy bezpośredniego kontaktu z morzem - plaże nadmorskie oraz niziny (równiny) nadzalewowe. Cenna jest nadmorska rzeźba wydmowa, skomplikowany układ wód podziemnych i gruntowych, unikatowe warunki biotopoklimatyczne, specyficzne nadmorskie zbiorowiska leśne i łąkowe oraz bogata fauna, w szczególności ornitofauna. Cenny jest również wysoki walor krajobrazowy.” – można przeczytać na portalu „Pracownia na rzecz wszystkich istot.”

Swoją negatywną opinię wielokrotnie zgłaszał profesor Maciej Gromadzki, przewodniczący Wojewódzkiej Rady Ochrony Środowiska w Gdańsku.

- Będę pisać do nowego rządu, do Komisji Europejskiej, do mediów, gdzie się da, żeby przekopu nie robić – zapowiadał. Według niego skutkiem inwestycji będzie unicestwienie dużej części przyrody mierzei. Może na przykład dojść do spadku populacji chronionego ptactwa.

- To nie będzie jakiś rowek, tylko potężny kanał z infrastrukturą po stronie zalewu i Bałtyku. Nie da się tam np. zrobić przejścia dla zwierząt. Zmieni się skład wody w zalewie, zniszczone zostaną tarliska śledzia. Degradacji ulegnie przybrzeżna roślinność. Poza tym nawet minimalny wzrost zasolenia zalewu może spowodować rozwój glonów morskich w tym akwenie, a to zhora dla rybaków – ostrzegął.

- Przekonam ekologów, że kanał nie zagrozi środowisku naturalnemu – zapowiadał prof. Tadeusz Jednorąg, prezes Pomorskiej Federacji Stowarzyszeń Naukowo-Technicznych, który już 10 lat temu pracował nad projektem przekopu, a obecnie opracowuje jego studium wykonalności. – Projektowany teren kanału to zaledwie siedem procent terenu parku krajobrazowego Mierzei Wiślanej. W żaden sposób nie wpłynie negatywnie na przyrodę. Żyjące tam ptactwo przeniesie się po prostu gdzie indziej, kanału nie będziemy budować w okresie lęgowym.

Ma być lepiej

Zdaje się, że profesor Jednorąg osiągnął swój cel. Dr Jerzy Jaśkowski, redaktor naczelny pisma „Forum Ekologiczne” stojący na czele zespołu roboczego zajmującego się badaniem wpływu prze-

kopu na środowisko, stwierdził niedawno, że ingerencja w mierzeję... dobrze wpłynie na okoliczną faunę i florę.

- Przejrzeliśmy ok. 500 różnych dokumentów i publikacji, które mają związek z Zalewem Wiślanym i ideą budowy kanału przez mierzeję i nie znaleźliśmy żadnego opracowania na temat zagrożenia ekologicznego, które mogłaby spowodować budowa takiego kanału – stwierdził Jaśkowski.

Według niego problemem nie jest też program „Natura 2000”, a żaden z chronionych gatunków ptaków nie ma siedliska na terenie planowanej inwestycji, ani w rozciągających się wzdłuż brzegów zalewu szuwarach. Natomiast według pracowników Morskiego Instytutu Rybackiego w Gdyni z powodu przekopu nie powinno znacząco wzrosnąć ogólne zasolenie wód zatoki, które nadal będzie zawierać się w granicach naturalnych wahań rocznych zasolenia.

- Dla większości gatunków ryb zmiany zasolenia są rzeczą normalną i praktycznie nieodczuwalną. Tak samo jak dla gatunków słodkowodnych i dwuśrodowiskowych bytujących w tej zatoce. Fauna Zatoki Puckiej jest przyzwyczajona do zmian zasolenia, więc nie będą one znacząco rzutowały na funkcje życiowe tych gatunków. Problemem mogą być natomiast zmiany biomasy organizmów stanowiących część pokarmu ryb, wynikające ze wzrostu zasolenia przy dnie w okolicach wylotu solanki. Może to spowodować brak pokarmu dla ryb i wpłynąć na ich migracje – stwierdzają naukowcy.

Dokładne analizy Instytutu Budownictwa Wodnego Polskiej Akademii Nauk wykazują, że kanał nie będzie miał żadnego wpływu na zasolenie, które waha się np. w okolicach Tolkmicka od 0,5 do 4 promili. Wielkość zasolenia zależy od

warunków na Zalewie Wiślanym. Jeśli statki będą iść tylko przez służę, to średnio co 20 minut wleje się do Zalewu około 300 m sześciennych wody o zasoleniu 7 promili, bo tyle ma woda w Zatoce Gdańskiej. Podobnie w drugą stronę. Tę ekosystem ma „nie zauważyć”.

- Kanał nie spowoduje wzrostu zasolenia zalewu – twierdzi prof. Jednorąg. - Przecież Cieśnina Pilawska, wielokrotnie szersza i głębsza, nie wpływa na ekosystem.

A co z plażą?

A piękne plaże mierzei? Projekt kanału zakłada wybudowanie falochronów od strony morza chroniących przed sztormami i zapiaszczeniem. Falochrony mogą zatrzymać dopływ piasku niesionego przez wodę, co spowoduje kurczenie się plaż. - Podobnie było we Władysławowie. Tam z powodu falochronu nie ma już właściwie plaż – alarmuje prof. Gromadzki.

Prof. Jednorąg utrzymuje, na podstawie symulacji komputerowych, które przeprowadzali, że przypadku z Władysławowa nie będzie. - Tu są inne warunki hydrodynamiczne, inne prądy.

Przekopu nie chce za to Krynica Morska. Ta najbogatsza polska gmina leży na środku polskiego odcinka mierzei i obawia się, że kanał utrudni dostęp do niej. Burmistrz miasta Adam Ostrowski stwierdził, że „Polska ma wiele innych problemów, niż ten szkodliwy dla turystyki i środowiska naturalnego pomysł.”

- Wszyscy kryniczanie będą współpracować z ekologami po to, by przekop nigdy nie powstał – zapowiada.

Wynik wojny o mierzeję nie jest więc ostatecznie rozstrzygnięty.

Czesław Romanowski

Mieszkańcy Krynicy Morskiej nie chcą przekopu.

Pierwszy FPSO z Polski już pływa



Fabryka na falach

Listopad 2007. Na pokładzie Petrojarl Cidade de Rio Das Ostras, od lewej: Peter Lytzen, prezes (CEO) Teekay Petrojarl AS i Piotr Soyka, prezes Remontowej SA, stoczni, która przebudowała tankowiec na FPSO, czyli „pływającą rafinerię”.

Petrojarl Cidade De Rio Das Ostras (ex Che Guevara), statek typu FPSO, określany czasem jako „pływająca rafineria”, opuścił Gdańską Stocznę Remontową SA 19 grudnia, by po próbach morskich na południowym Bałtyku i na Zatoce Gdańskiej udać się w transatlantycką podróż i zakotwiczyć na brazylijskim szelfie kontynentalnym. O samej jednostce opowiemy przy innej okazji, tym razem przybliżymy istotę jednostek typu FPSO i rynek, na którym działają.

FPSO to pływający system wydobywczy, magazynowy i przeładowniczy (Floating Production, Storage and Offloading / Offtake) kojarzony najczęściej z postacią statku jednokadłubowego. Jest jednym z kilku rodzajów pływających systemów wydobywczych używanych przede wszystkim w naftowym, ale i gazowym przemyśle *offshore*, różniących się głównie postacią konstrukcyjną.

FPSO z wyglądu przypomina statek, ma jednak pewne specyficzne cechy konstrukcyjne. Przede wszystkim pod-

wyższą wytrzymałość konstrukcji kadłuba. Przy projektowaniu bierze się pod uwagę głównie zwiększoną wytrzymałość zmęczeniową w niektórych rejonach kadłuba.

Duża żywotność

W założeniach jednostki FPSO mają dużą żywotność (często 15-25 lat) i przystosowane są do wydłużonych okresów pomiędzy generalnymi remontami i przeglądami dokowymi.

Na wielu FPSO spotyka się potężne ściany przeciwogniowe montowane między nadbudówką z pomieszczeniami mieszkalnymi, a otwartym pokładem z systemami procesowymi (przeróbczymi).

Systemy FPSO różnią się w zależności od głębokości akwenu, na którym są zakotwiczone, lokalnych warunków środowiskowych, wielkości złoża i planowanego okresu eksploatacji lub od specyficznych czynników ekonomicznych.

Typowy FPSO mieści na pokładzie zainstalowane na stałe niezbędne urzą-

dzenia i systemy wydobywcze (*production*) i przeróbcze (*processing*), normalnie kojarzone ze stałymi (posadowionymi) platformami wydobywczymi. Posiada jednak coś, czego platformy stałe na ogół nie mają - sporej pojemności zbiorniki na przechowywanie ropy wydobytej z odwiertów w dnie morza, nad którym jest kotwiczony.

Pływający system wydobywczy

Zasadnicze elementy pływającego systemu wydobywczego zainstalowane na pokładzie statku lub barki to:

- blok mieszkalny z pokładem dla dużych śmigłowców (które służą nie tylko normalnej komunikacji, ale i ewakuacji załogi w stanie zagrożenia)
- system kotwiczony lub cumowania (czasem także system pozycjonowania dynamicznego)
- bloki wydobywcze (np. system tłoczenia wody) i „procesowe” (przeróbcze) do oddzielania ropy od wody i gazów oraz ewentualnych innych zanieczyszczeń i przygotowania ropy do składowania we własnych zbiornikach FPSO i/lub do „eksportu” na jednostkę dowozową / zbiornikowiec wahałdłowy
- blok energetyczny (zespoły prądowłórcze)

- flara (pochodnia do spalania gazu towarzyszącego ropie przy wydobywaniu)
- system przeładunkowy (do połączenia ze zbiornikowcami wahałdłowymi).

Ale po co w ogóle stosuje się pływające systemy wydobywcze, skoro dawniej „wystarczyły” platformy stałe - posadowione? Otóż w poszukiwaniu nowych złóż, kompanie naftowe zapuszczają się na coraz głębsze wody, w coraz trudniejszych środowiskowo regionach świata (np. subarktycznych). Tam najczęściej nie ma technicznych możliwości zainstalowania platformy posadowionej. A jeśli są, to zbyt kosztowne. Pływające systemy wydobywcze sprawdzają się też pod względem uzasadnienia ekonomicznego w przypadku małych (tzw. marginalnych) podmorskich złóż ropy czy gazu. Po wyčerpaniu takiego złoża FPSO może być użyty na nowym miejscu - np. na kolejnym małym złożu.

FPSO jest na ogół na stałe zakotwiczony przy pomocy jednego z wielu systemów (przycumowany jednopunktowo (SPM) do boi (CALM lub innego rodzaju) lub przez obrotnicę, połączony przez sztywne jarzmo z boją lub wieżą, albo zakotwiczony tradycyjnie wielopunktowo jak platformy półzanurzalne, etc.). Zdarzają się też (nieliczne wciąż) FPSO nie kotwiczone w jakikolwiek sposób, a utrzymywane w rejonie eksploatacji tyl-

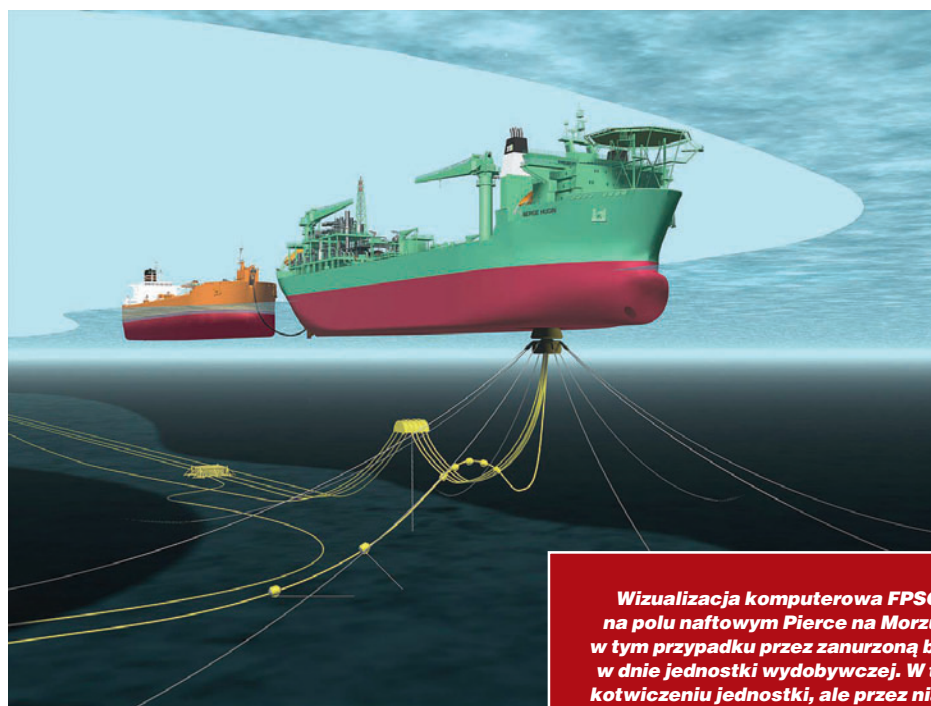
ko za pomocą systemu pozycjonowania dynamicznego. FPSO z odwiertami łącząc elastyczne rurociągi (*flexible risers*).

Jak sama nazwa sugeruje - pływające systemy wydobywcze nie są osadzone na stałe na dnie morskim, ale przeznaczone są do długotrwałego pozostawiania nad eksploatowanym polem naftowym czy gazowym. Jest wiele wariantów tych systemów i niestety czasami terminologia i akronimy ich dotyczące różnią się nawet w odniesieniu do identycznych systemów (w zależności od lokalnej tradycji, operatora, projektanta, etc.). Literatura fachowa nie jest w tej kwestii w pełni zgodna i jednorodna. Poniżej wyjaśniamy kilka najczęściej spotykanych akronimów:

FSO – Floating Storage and Offloading System - jednostka o kształcie statku lub barki ze zbiornikami na wydobytą spod dna morskiego ropę i wyposażeniem do jej wyładunku na zbiornikowce wahałdłowe (*shuttle tankers, offtake tankers*), jednak nie posiadająca żadnych urządzeń do wydobycia i obróbki ropy.

FPSO – Floating Production, Storage and Offloading System – jednostka pływająca, najczęściej o postaci statku jednokadłubowego lub barki, posiadająca, poza możliwością magazynowania i przeładunku ropy na jednostki trzeciej, także wyposażenie do przyjmowania ropy z odwiertów wydobywczych i jej wstępnej przeróbki – uzdatniania do „eksportu” przez odseparowanie wody i gazu.

FPS - Floating Production System - ogólny termin określający każdą jednostkę pływającą zaprojektowaną i wyposażoną do przyjmowania ropy (lub gazu) z odwiertów i jej obróbki. FPS może posiadać lub nie posiadać zbiorników na składowanie ropy. W tym ostatnim przypadku „eksport” wstępnie przetworzonego urobku z jednostki odbywa się rurociągami na ląd lub na pobliską jednostkę typu FSO. Niestety, w części literatury spotyka się FPS jako określenie na pływające systemy wydobywcze rozumiane jako jednostki bez możliwości składowania urobku, a wyposażone jedynie do wydobycia (w przeciwieństwie do FPSO).



Wizualizacja komputerowa FPSO Berge Hugin (w czarterze u Shell'a) na polu naftowym Pierce na Morzu Północnym. FPSO zakotwiczone jest w tym przypadku przez zanurzoną boję „wspreglaną” w specjalne gniazdo w dnie jednostki wydobywczej. W tym systemie (STP) boja służy nie tylko kotwiczony jednostki, ale przez nią podłączone są do FPSO także „risers” - elastyczne rurociągi przez które tłoczony jest urobek z odwiertów, przeznaczony do obróbki i magazynowania na FPSO i dalej - przekazania na zbiornikowiec wahałdłowy (widoczny na ilustracji za jednostką FPSO).



Fot. APL

FPSO Umuroa - jednostka wydobywcza przebudowana ze zbiornikowca o nośności 120 000 t, należąca do norweskiego operatora Prosafes i czarterowana (na okres od kwietnia 2007 do kwietnia 2012, z opcją do 2017) przez New Zealand Overseas Petroleum Ltd. do eksploatacji złoża Tui u wybrzeży Nowej Zelandii. FPSO Umuroa zakotwiczona jest przez obrotnicę umieszczoną na dziobie, na akwenie o głębokości 120 m.

FSU - Floating Storage Unit - jednostka pływająca przeznaczona jedynie do składowania ropy (pływający magazyn). Eksport z niej odbywa się raczej przez rurociąg, a nie zbiornikowce wahadłowe. Termin używany przez niektóre źródła zamiennie z FSO.

Praktyczne zastosowanie

Pływające systemy wydobywcze (FPS), rozumiane jako nie posiadające przeważnie możliwości składowania ropy, mogą przyjmować różnorodne postacie konstrukcyjne i wielkości: od niewielkich adaptowanych barek z zainstalowanym wyposażeniem do separacji faz ropy o wydajności zaledwie ok. 25 000 baryłek na dobę (*barrels of oil per day* - b/d) do dużych jednostek zaprojektowanych i zbudowanych od stępki jako wydobywcze, o wydajności ponad 200 000 b/d. Mogą być przebudowanymi platformami półzanurzalnymi (nieco rzadziej takimi zbudowanymi od stępki jako „produkcyjne” - wydobywcze), albo platformami półzanurzalnymi kotwiczonymi przez ciężna (struny) - TLP (*tension leg platform*). Rzadziej przyjmują postać wielkich cylindrycznych pław (SPAR) lub „pływających wysp”. Niezbyt liczne są też wśród mobilnych jednostek

wydobywczych (nie zaliczane do pływających systemów wydobywczych) adaptowane platformy samopodnośne (z takimi - w roli „produkcyjnych” - mamy do czynienia u polskiego operatora *offshore* - we flocie Petrobaltiku).

Z kolei jednostki FPSO, łączące funkcje wydobywcze, magazynowe i przeładunkowe mają najczęściej postać statków lub podobną do statków jednokadłubowych. Mogą być zbudowane jako takie od stępki lub stanowić konwersję - prawie zawsze ze zbiornikowca, choć zdarzają się wyjątki.

Jako FPSO i FSO „kończyły” także zbiornikowce z polskiej floty. I tak zbiornikowiec *Kasprowy Wierch* Polskiej Żeglugi Morskiej zatrudniony jest jako pływający magazyn *Serepca I* przez koncern Total Fina Elf na jednym z morskich pól naftowych eksploatowanych przez niego u wybrzeży Kamerunu. Z kolei bliźniaczy zbiornikowiec *Rysy II* z floty PŻM znany jest obecnie pod nazwą *Kapap Natuna*. Wycarterowany od MODEC (firma, która może być określona jako „developer” FPSO i dawca technologii), eksploatowany jest jako FPSO przez Cono-

coPhillips (Kakap) Ltd. na polu naftowym Kakap KH, 175 mil morskich na zachód od wyspy Great Natuna na wodach Indonezyjskich. Przycumowany jest przez sztywne jarzmo do zakotwiczonej boi (CALM). Ostatni z trójki dużych PŻM-owskich zbiornikowców zbudowanych w Niemczech - *Giewont II* - „skończył” jako FSO *Ladinda* (większe zbiornikowce PŻM, z Japonii, nie miały „drugiego życia” i wszystkie zostały już zezłomowane).

Jedne z adaptowanych na FPSO zbiornikowców są pozbawiane napędu głównego (jak *Kapap Natuna* - ex *Rysy II*), innym zachowano mobilność (jak w przypadku konwersji *Petrojarl Cidade De Rio Das Ostras* w Remontowej SA), a w niektórych przypadkach nawet poprawiono przez dodanie dodatkowych azymutalnych pędników i systemu pozycjonowania dynamicznego.

Węglowodory obrabiane na FPSO lub FPS wydobywane są przez odwierty (wykonane wcześniej przez platformy wiertnicze), które mogą być rozrzucone nawet na przestrzeni kilku kilometrów. „Surowe” płyny pomieszane z gazami do-

starcza się na jednostkę wydobywczą przez urządzenia podwodne zainstalowane na dnie morza. Są to głowice odwiertów i umieszczone na nich zawory (tzw. „Christmas Trees”, czyli choinki), kolektor - skupiający przepływ z kilku odwiertów w jeden przewód (*flowline*), podłączony do FPSO.

Przewód taki - prowadzony od dna morza do jednostki pływającej na powierzchni - znany jest pod nazwą *riser*, co oznacza pionowy (lub zbliżony do pionowego) przewód czy rurociąg. Rurociągi takie są elastyczne, by móc kompensować nurzanie (ruch pionowy) statku na fali, ale bardzo mocne i wytrzymałe. Układają się najczęściej nie dokładnie pionowo, tylko w kształcie paraboli lub linii łańcuchowej. Dłuższe podtrzymywane są „w połowie drogi” przez zanurzone, zakotwiczone pławy.

Na FPSO potrzebne są specjalne „łóża” do wyprowadzenia ciężkich pionowych przewodów na pokład. Nazywane są one czasami „balkonami” (*riser balconies*). Takie zainstalowano także w Remontowej podczas przebudowy zbiornikowca na FPSO *Petrojarl Cidade De Rio Das Ostras*.

• • •

Używanie terminu „pływająca rafineria” to nadużycie na potrzeby splotonego, popularnego czy popularyzatorskiego, ale niestety bałamutnego, przekazu. Nie

jest tak (a do takiego stwierdzenia posunął się m.in. telewizyjny „Teleexpress”), że jednostka typu FPSO przyjmuje surową ropę z odwiertu, a oddaje produkty ropopochodne nadające się do zapelniania baków samochodów... W rzeczywistości nie jest to pełny proces przerobu ropy naftowej, a jedynie o wstępne jej oczyszczenie i uzdatnienie do transportu.

Jak to się zaczęło

Pierwszym pływającym systemem wydobywczym był prawdopodobnie *Transworld 58*, platforma półzanurzalna przebudowana z wiertniczej na wydobywczą i eksploatowana od 1974 roku (przez 16 lat) na polu naftowym Argyll na Morzu Północnym.

Trudno jednoznacznie stwierdzić, kiedy pojawiły się pierwsze systemy „ship-shaped” FPSO. Najczęściej za pierwszą dedykowaną instalację FPSO uznaje się *Arco* na polu Ardjuna na Morzu Jawa w pobliżu Indonezji z 1976 roku. Przycumowana była na sztywno do boi zakotwiczonej na akwenie o głębokości 42,7 m. Natomiast pierwszym, cumowanym jednostkowo, systemem FPSO bazującym na kadłubie zbiornikowca, był *Castellon* (przebudowany przez SBM ze zbiornikowca o nośności 59 000 t, a więc trochę większego niż *ex Che Guevara*), zainstalowany w 1976 roku i eksploatowany przez 10 lat, od 1977 przez kon-

cern Shell u wybrzeży Hiszpanii, 65 km od Tarragony.

Jednym z koncernów naftowych, który na szerszą skalę zaczął stosować FPS był Petrobras, a pionierem w zastosowaniu nowo-budowanych FPSO dla akwenów o szczególnie trudnych warunkach klimatycznych był Petrojarl. Teraz Petrobras jako czarterujący spotyka się z Petrojarlem - właścicielem FPSO przebudowanego ze zwykłego zbiornikowca w Gdańsku.

Coraz większy rynek

Źródła z 2006 roku mówiły o wielkiej dynamice wzrostu rynku pływających systemów wydobywczych: w latach 2001-2006 dokonano rozruchu, przygotowania (ze spodziewaną pewną realizacją) lub realizacji 121 projektów eksploatacji podmorskich złóż ropy lub gazu z wykorzystaniem FPS. Jednocześnie, w 2006 roku, spodziewano się realizacji aż 191 projektów z oczekiwanym rozruchem w okresie od 2007 do 2012 roku (przy czym było 91 „pewniaków” - projektów, które znajdowały się już w fazie projektowania lub realizacji oraz 100 na etapie wstępnego rozpatrywania lub studium wykonalności). Oznacza to aż 58-procentowy wzrost między pięcioletnimi okresami do końca roku 2006 i do roku 2012.

Według danych z marca 2006 na świecie eksploatowanych było 179 pływają-



Petrojarl Cidade De Rio Das Ostras, ex Che Guevara, opusza Remontową.

cych systemów wydobywczych i 82 jednostki magazynowe.

Na tę liczbę składało się:

- 109 FPSO i 82 FSO (w tym 4 do składowania LPG)
- 38 półzanurzalne platformy wydobywcze
- 18 TLP
- 14 systemów wydobywczych postaci SPAR

W marcu 2006 roku w budowie były następujące systemy wydobywcze i magazynowe:

- 3 TLP (wszystkie nowe budowy)
- 32 jednostki FPSO (14 nowych budów, 18 konwersji)
- 6 wydobywczych platform półzanurzalnych (wszystkie - nowe budowy)
- 2 systemy wydobywcze typu SPAR (wszystkie nowo-budowane)
- 3 barki wydobywcze (2 nowe, 1 modyfikowana)
- 3 wydobywcze platformy samopodnośne (jack-up MOPUs) (konwersje)
- 7 jednostek magazynowych FSO (1 nowa, 6 konwersji)

FPSO są najpopularniejszą odmianą FPS. Wśród istniejących i eksploatowanych obecnie stanowią ok. 60 proc., a wśród zamówionych - ok. 70 proc.

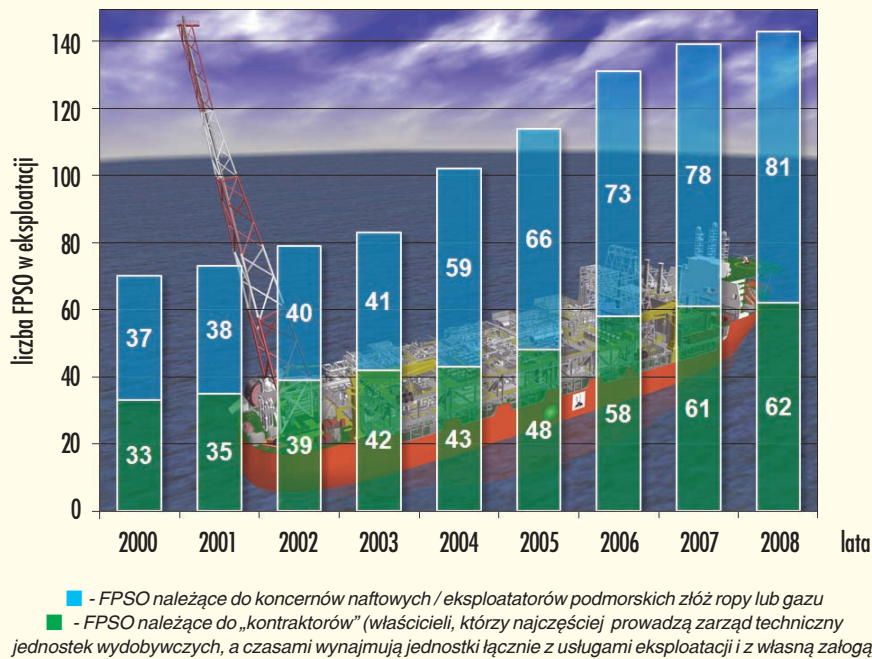
• • •

Liczba półzanurzalnych systemów wydobywczych stopniowo rosła do 1997-98 roku, potem, zwłaszcza wobec szybko rosnącej popularności „ship-shaped” FPSO, ich udział procentowy w światowej flocie zaczął maleć, choć w liczbach bezwzględnych nieznacznie nadal rósł w latach 2000-2007. Po szybkim wzroście w latach 1995-98 zmniejszyła się dynamika wzrostu rynku TLP. Za to na przestrzeni lat 2001-2005 zanotowano dość spory wzrost liczebności instalacji wydobywczych typu SPAR.

• • •

W najnowszej, szóstej edycji „Mobile Production Systems of the World” ze znakomitej serii OPL, opublikowano na 420 stronach opisy, charakterystyki techniczno-eksploatacyjne, zdjęcia i plany (a także dane pół wydobywczych, na których pracują) 150 jednostek typu FPSO (nowych budów i konwersji), 20 samopodnośnych platform wydobywczych, 40 platform półzanurzalnych (konwersje), 16 platform wydobywczych postaci SPAR i 25 TLP pra-

Rozwój światowej floty FPSO



Dane z połowy roku 2005 (wartości dla roku 2005, 2006, 2007, 2008 to dane szacunkowe).

cujących na 175 morskich polach wydobywczych całego świata.

• • •

Firma konsultingowa International Maritime Associates (IMA) ujawniła w grudniu 2006 roku, że od lipca przybyło aż 20 zamówień na nowe pływające systemy wydobywcze. Razem z nowymi dwudziestoma, pod koniec 2006 roku lista zamówień na FPS przeznaczona do oddania przez stocznie w ciągu roku 2007 i 2008, liczyła 62 jednostki, które miały dołączyć do 188 aktywnych pod koniec 2006 r. Oznaczało to rekord - najwyższy poziom zamówień na pływające systemy wydobywcze w ich 30-letniej historii. Liczba FPS zamówionych wg stanu z końca 2006 roku była taka sama, jak liczba wszystkich FPS znajdujących się w eksploatacji zaledwie 10 lat wcześniej. Wśród 62 zamówionych jednostek było 47 FPSO, 9 wydobywczych platform półzanurzalnych, 2 platformy półzanurzalne kotwiczone ciągnami (TLP) i 4 platformy typu SPAR. Flota aktywnych pod koniec 2006 roku FPS liczyła 115 FPSO, 39 platform półzanurzalnych, 20 TLP, 14 typu SPAR oraz 70 FSU.

Według IMA pod koniec 2006 roku kolejnych 105 projektów, w których spodziewać się można było wykorzystania FPS lub FSU, było w fazie przetargów, projektowania lub planowania.

• • •

Z kolei w trzeciej edycji raportu „Global Perspectives Floating Production Market Report” opublikowanej listopadzie roku 2007 przez Infield Energy Data Analysts ujawniono, że spodziewana wartość inwestycji w pływające systemy wydobywcze wyniesie w ciągu najbliższych pięciu lat 29 737 milionów USD. Oznaczać to będzie wzrost o 19 proc. w porównaniu do pięcioletniego okresu do roku 2006. Największy wzrost wydatków na FPS zanotowany będzie na polach naftowych i gazowych na akwenach Azji i Australazji: 60 proc. - z 4,3 do 6,86 mld i w Europie - z 1,2 mld do poziomu 2,5 mld USD do roku 2011.

Według Infield Energy Data Analysts w latach 2007-2011 powstaną 142 FPS, co porównuje się z 89 pływającymi jednostkami wydobywczymi, których rozruchu dokonano w poprzednich pięciu latach.

To samo źródło mówi o 143 FPSO i FPS aktywnych pod koniec minionego roku (2007), 39 w budowie lub przebudowie oraz 130 spodziewanych na lata 2007-11. Jeżeli chodzi o pływające systemy wydobywcze typu TLP i SPAR – pod koniec zeszłego roku było ich: 34 w eksploatacji, 4 w budowie i 18 spodziewanych do roku 2011.

Piotr B. Starenczak

Święta na morzu

Marynarze pływający po morzach i oceanach świata spędzają Święta Bożego Narodzenia jak los pozwoli... Na półkuli północnej, albo południowej, w cieple, albo zimnie. Najczęściej daleko od domu.

Opowieść 1 *kpt. Stefan Trzeciak*

Autor - dr hab. **Stefan Trzeciak** jest dziekanem Wydziału Nawigacyjnego Akademii Morskiej w Szczecinie, autorem książek o tematyce morskiej.

Święta Bożego Narodzenia spędzałem trzykrotnie na Morzu Beringa w pobliżu Alaski, raz na południowym Pacyfiku, kilka razy na Karaibach, na Morzu Północnym i fiordach norweskich oraz dwa lub trzy na Morzu Śródziemnym.

Najbardziej pamiętam te pierwsze - na Morzu Beringa. Były wielkim, głębokim przeżyciem. Może przyczyną była odległość kilkunastu tysięcy mil od domu, może kilkutygodniowa podróż statkiem, może

tłumiona wszelkimi siłami świadomość, że jeszcze przede mną długi postój w dryfie w oczekiwaniu na załadunek i - kilkutygodniowa podróż z powrotem. Pamiętam nastrój zbliżającego się wieczoru wigilijnego, podniecenie załogi, czyste, wyprasowane koszule, odprasowane spodnie. Pamiętam, że staliśmy przy zastawionych stołach i czekaliśmy na wejście kapitana w asyście oficerów. Pamiętam życzenia przez niego złożone. Piękną choinkę przywiezioną z kraju i przetrzymywaną w chłodni przez całą drogę, najpierw przez Atlantyk, później Pacyfik. Pamiętam łązy w oczach. Wspominanie bliskich. Z nadzieją, że oni także myślą o nas.

Pamiętam też stojące w dryfie obok naszego statku wielkie dalekomorskie kutry rybackie i wychodzących na ich pokłady rybaków. Wielu idących w stronę dziobu i wpatrujących się tam przed siebie w niezmierną dal. Sześć miesięcy oderwania od rodziny i lądu - tęsknota i trudne do wytrzymania warunki.

Pacyfik południowy, okolice Valparaiso - pełnia lata. Duża odległość od domu, długa podróż powrotna, choinka i suto zastawione stoły. Uroczysta kolacja, odświętne stroje, ale brak nastroju tęsknoty i przeżywania czegoś wzniosłego - psuje wszystko wpadające przez okna światło, będącego jeszcze wysoko słońca i świadomość, że to wszystko, to wspólne spotkanie się, to takie trochę wymuszone tradycją i obowiązkiem. Obok nas, widoczne z daleka i nie zaprzestające połowów statki rybackie - w tym nasze.

Karaiby - piękna, upalna pogoda. Aż wierzyć się nie chce, że to Święta Bożego Narodzenia. Rozświetlone słońcem plaże, setki plażowiczów. Szybko zapadająca noc wigilijna. Nikt nie myśli o Świętach. Również na statku. Puste, jak zawsze o tej porze ulice. Tylko miejscami, w zagrodzonych, bogatych posesjach, liściaste i ledwie widoczne, rachityczne drzewka oświetlone kolorowymi lampkami. Na statku połączenia telefoniczne z krajem.



• • •

Morze Północne – wraca czar wieczoru wigilijnego - wszyscy w marynarkach i pod krawatem. Statki armatora norweskiego. Wspólna kolacja. Życzenia. Wiele płynących obok statków oświetlonych. Na nich także święta. Udzielający się wszystkim nastroj podniosłości.

To samo we fiordach norweskich – łosoś w każdej postaci na kolację wigilijną, ale też znany nam nastroj domu i ciepła.

• • •

Porty Danii i Norwegii to zwyczaj odwieczny w wieczór wigilijny załóg statków przez mieszkańców i wręczanie im upominków świątecznych.

• • •

Włochy. Na ulicach prawie nie zauważa się świąt. Znacznie cieplej niż u nas. Atmosfera na statku bez wzniosłości. Nie ma też opłatka. Kolacja wigilijna bogatsza niż zazwyczaj.

• • •

Turcja - wyjątkowo ciepłe a nawet gorące dni. Święta bez echa. Czekają nas daleka podróż do Murmańska.

• • •

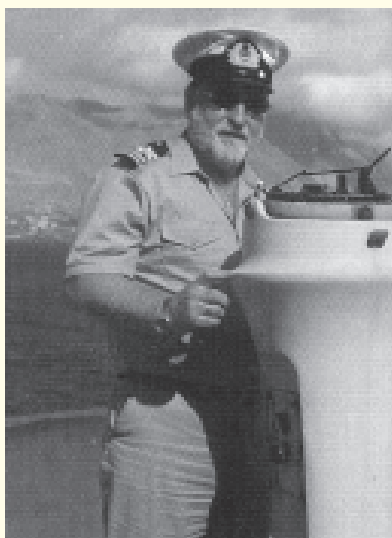
Nie ma Świąt Bożego Narodzenia piękniejszych niż w Polsce. I w swoim domu, przy bliskich.

Stefan Trzeciak

Opowieść 2

kpt. Piotr Wiszniewski

Fot. mat. Autora



Piotr Dimitr Wiszniewski - kpt. ż. w., dewiator, absolwent Szkoły Jungów w Gdyni i Wydziału Nawigacyjnego Wyższej Szkoły Morskiej w Szczecinie. Związany z morzem od ponad 55 lat. Ostatnio pracownik Urzędu Morskiego w Słupsku. Pływał między innymi na *Darze Pomorza*. Był również szkoleniowcem żeglarsstwa w Ośrodku Żeglarskim w Mielnie. Pływał też jako rybak.

Moja pierwsza, u progu kariery morskiej, najbardziej pamiętna gwiazdka, miała miejsce w 1947 roku w Szkole Jungów Państwowego Centrum Wychowania Morskiego w Gdyni. Wyznaczono mnie i trzech kolegów na wachtę na statkach szkolnych *Neptun* i *Neptunia*. Statki miały drewniane kadłuby, podczas wojny służyły w US Navy, a później zaadaptowane zostały na jednostki rybackie. Oba cumowały w porcie morskim w Gdyni. Tuż po wejściu na pokład doszliśmy do wniosku, że do pilnowania jednostek wystarczy tylko jeden wachtowy, a pozostali, jak Bóg przykazał, powinni spędzić święta w gronie najbliższych. Ponieważ nikt nie zgłaszał się na ochotnika, zagraliśmy w marynarza. Wypadło na mnie. Koledzy przekazali swoje koce, zaprowiantowanie na całe święta i złożyli mi życzenia. Wieczorem napaliłem w piecu, zawiesiłem naftowe lampy na burcie od strony wody i ułożyłem się w koi. W nocy poczułem na sobie uścisk. W północy pomyślałem, że jakieś zbłądzone dziewczę przyszło się do mnie ogrzać. Rzeczywistość okazała się daleka od sennych marzeń. Na moich piersiach

rozłożył się szczur gigant - większy nawet od podwórkowego kota „dachowca”. Gdy otworzyłem szeroko zdumione oczy, sublokator czmychnął i zaszył się w statkowych czeluściach. Zerwałem się na równe nogi i pozostałą część nocy spędziłem na polowaniu. Szukałem wszędzie - oczywiście bez skutku. Po kilku godzinach bezskutecznych poszukiwań postanowiłem coś zjeść. Poszedłem do worka z prowiantem. Wielkie było moje zdziwienie, kiedy worek okazał się prawie pusty. Nietknięte pozostały tylko konserwy. Oczywiście w okolicach pojawił się mój znajomy szczur. Zastanawiałem się czy go nie zabić, ale wyprzedził moje myśli i uciekł. Już więcej go nie widziałem. To nie był jednak koniec mojej świątecznej przygody ze szczurami. Trzeciej nocy znużony ciągłym polowaniem, twarde zasnąłem. Śniło mi się, że siedzę w fotelu, a moją czuprynę strzyże najlepszy gdyński fryzjer. Rankiem, po przebudzeniu dotknąłem dłonią włosów i faktycznie wydały mi się jakieś krótkie. Spojrzałem w lustro - moja głowa przypominała kołchozowe ściernisko. Na skroniach szczury wygryzły mi włosy doszczętnie,

pozostawiając jedynie gdzieniegdzie nierówne kępy.

Dziczynna zamiast indyka

Po latach pracy na morzu rozpocząłem nowy etap życia we flocie portowej. Nadeszła zima stulecia - grudzień 1962 roku. Niebotyczne zasypy śniegu pokryły wybrzeże od Świnoujścia po Braniewo. Mróz skuł lodem porty i prawie cały Bałtyk. Lodołamacze i holowniki dzień i noc kruszyły lód. Holownik *Marian* wyszedł na Przekop Mieleński w porcie szczecińskim, aby przetrzeć trasę. W pewnym momencie dostrzegłem przed dziobem niewielką, ciemną plamę, przypominającą kopczyk ziemi. Holownik zastopował maszyny, a bosman poszedł na zwiad. Po chwili zawołał: - O rany, dzik! Nogi mu się rozeszły i nie może ich pozbierać. Nie byliśmy w stanie mu pomóc, a groziła mu śmierć w straszliwych męczarniach. Cier-

pienie skrócił bosman za pomocą topora przeciwpożarowego. Później nacięliśmy na brzegu trzciny, opaliliśmy zwierzę nad ogniem i oprawiliśmy. Każdemu z załogi przypadło około 30 kg dziczyzny. Przydała się na Święta i Nowy Rok.

Najlepiej jednak w domu

Najmilej wspominam jednak święta spędzane w rodzinnym domu, na Kresach. Szczególnie te, kiedy byłem bardzo mały. Wtedy jeszcze moje rodzinne strony nie były „skażone” cywilizacją. W zimie do domu mojego ojca można było dojechać jedynie wtedy, kiedy mróz utwardził wodę i ziemię. Wówczas saniami zaprzężonymi w 3 lub 4 konie zjeżdżali z całej okolicy krewni. Święta trwały czasami nawet po trzy tygodnie. Goście zasiadali przy długim, suto zastawianym stole nakrytym białym, krochmalonym obrusem, z sianem pod nim. Gdy pojawiała się pierwsza gwiazdka, dzieliliśmy się opłatkiem. W rogu oświetlonej naftowymi lampami izby stała choinka ustrojona w starodawne ozdoby. Pamiętam, że ojciec zawsze na święta robił ze śniegu przepyszne lody. Do cebrzyka wypełnianego śniegiem wlewał

sok i wiśniowe konfitury. Później to wszystko ucierał na jednolitą masę. Częstował tym gości i wszystkie dzieci. To był nasz największy przysmak. Mieliśmy jeszcze jeden rodzinny zwyczaj. Zawsze na święta wyciągaliśmy ze strychu tradycyjną rodzinną szopkę bożonarodzeniową. Miała ponad sto lat.

Spisał:
Hubert Bierndgarski

Sztuczki Pana Boga

Kapitan musi w świat

„Dnia 4 grudnia Roku Pańskiego 2007 r. w uznaniu zasług nadaję Kapitanowi Jerzemu Wąsowiczowi tytuł honorowego żeglarza i podróżnika Miasta Gdańska. Upoważniam Pana Kapitana Jerzego Wąsowicza do reprezentowania naszego Miasta we wszystkich odwiedzanych portach, na morzach i oceanach świata. Jednocześnie przyznaję Panu Kapitanowi szczególne prawo do noszenia oficjalnych znaków Miasta tj. na głównym maszcie flagi Miasta Gdańska oraz herbu Miasta Gdańska na rufie. Paweł Adamowicz, Prezydent Miasta Gdańska”.

Przed wręczeniem kapitanowi Listu Morskiego (uroczystość odbyła się w grudniu ub. r. w Centralnym Muzeum Morskim w Gdańsku - red.) zwyczajowo odczytano laudację na cześć adresata. Niech jej fragmenty posłużą jako przewodnik po historii podróży jednego z najslawniejszych współczesnych polskich żeglarzy opowiedzianej przez niego samego.

**Kapitan Jerzy Wąsowicz
za sterem.**



Zalagantka za sterem, kapitan na dziobie...

Jerzy Wąsowicz urodził się we Włodzimierzu na Wołyniu. Mieszkańcem Gdańska jest od jesieni 1945 r. Żeglarstwo uprawia od roku 1960, a pierwszy rejs morski odbył w 1963 r. na pokładzie *Generała Zaruskiego*.

- Tak, pierwszy rejs morski był na *Zaruskim*, płynąłem z dwoma przyjaciółmi, którzy teraz też są kapitanami. Dlaczego zostałem żeglarzem? Każdy musi się odnaleźć, każdy szuka swego miejsca w życiu, z czymś się utożsamia. Jeden gra w szachy, inny w golfa, kolejny kocha konie, ktoś zajmuje się szybownictwem. Ja znalazłem swoje miejsce właśnie w żeglarstwie. W dzieciństwie, po przeczytaniu książek, opowiadań, zaczyna się marzyć o żeglowaniu, potem wypływa w pierwszy rejs. Dostaje się w d..., jest ciężko, mokro, okazuje się, że to jest właśnie to, co chce się robić w życiu, męska zabawa. I zaczyna się następna wyprawa. I taki ktoś jak ja, jest już ugotowany.

Przez kilkanaście lat był zawodnikiem w żeglarskich klasach „505”, „Latający Holender” i „Dragon” a jednocześnie instruktorem żeglarstwa w klasach przygotowawczych. W roku 1972 odbył pierwszą daleką wyprawę jako załogant na jachcie *Probus* do Islandii.

- Mały jacht szkierowy *Probus* nie nadawał się do pływania w ciężkich wa-

runkach po oceanie. Miał bardzo niską burłę, był zalewany wodą. Mieliśmy tylko dwa miejsca do spania, trzecie trzeba było organizować. Ale wówczas po prostu nie było innych jachtów, jeżeli chcieliśmy tam popłynąć, musieliśmy na nim. Wcześniej, w 1971 roku koledzy, z którymi płynąłem, wyprawili się na Wyspy Owcze, ich apetyt po tej podróży wzrósł i stąd wyprawa na Islandię. Było to ryzykowne, przynajmniej, ale jacht zachowywał się bardzo dobrze. Było niebezpiecznie, ale to ta wyprawa zadecydowała, że zostałem w żeglarstwie. Jakkolwiek muszę powiedzieć, że w drodze na Islandię strasznie chorowałem na chorobę morską. Kapitan powiedział mi po wyprawie, iż myślał, że mnie żywego nie dowiezie. Ale w powrotnej drodze było już coraz lepiej i lepiej.

Po uzyskaniu patentu jachtowego kapitana żeglugi bałtyckiej prowadził przez wiele lat rejsy do portów bałtyckich. Stary, zakupiony w 1980 r. drewniany kuter rybacki decyduje się przebudować własnymi siłami na żaglowy kuter gąflowy, przystosowany do odbywania dalekich podróży oceanicznych.

- Byłem żeglarzem, kapitanem. Miałem spory żeglarski staż, byłem zawodnikiem, potem trenerem. I przyszedł kryzys wieku średniego, czas, gdy człowiek

osiąga szczyt swoich możliwości zawodowych i pyta – co dalej? Miałem rodzinę, dziecko, dom, doszedłem do pewnego progu i raptem stanąłem przed tym właśnie dylematem. W takim czasie ludzie robią różne rzeczy, często rozwiązują rodziny, rzucają się w biznesy. Ale ponieważ od dziecka marzyłem, żeby odbyć podróż dookoła świata, pomyślałem, że to doskonała okazja.

Do pomysłu posiadania własnego jachtu zainspirowała mnie *Bonawentura*, stojąca w marinie w Górkach Wschodnich. Mój kolega, szkutnik, Janusz Boroński prowadził w Wisłoujściu przebudowę tej jednostki. Kiedy mogłem wyrwać się z pracy, przyjeżdżałem do niego, a on pozwalał mi się przyglądać. Wąchałem zapachy drewna, pokostu, pakuł, tego wszystkiego czym pachniał jacht. To podsycało moje marzenia, myślałem: Boże, mnie nigdy nie będzie stać na taki jacht, to są olbrzymie pieniądze, to jest nierealne.

Później, prowadząc trening w Górkach Wschodnich zauważyłem kilka opuszczonych kutrów. Podpłynąłem motorówką do burty jednego z nich, wszedłem, obejrzałem. Po mojej drugiej wizycie tamtejszy rybak spytał, czy może chce go kupić, bo jest do sprzedania. Wystraszyłem się tej myśli, odpowiedziałem: - Nie, to niemożliwe, ale tak to romantycznie wszystko wygląda, że lubię tutaj przyplwać. Rybak jednak dał mi numer swego



Wymiana załóg w Atenach. Z przodu – żona kapitana.

telefonu. No i tak się skontaktowałem z byłym szyprem tej jednostki, był już wówczas chory, nie mógł pływać, kuter był więc odstawiony. Myśl o jego kupnie zaczęła mnie drażnić. W końcu stałem się jego właścicielem, przyholowałem do Górek Zachodnich. Miałem kuter, ale nie było pieniędzy na resztę.

Dlaczego nie zbudowałem po prostu nowego jachtu... W tamtych czasach takie przedsięwzięcie wiązało się z faktem niemal codziennych odwiedzin milicji, przeszukiwania, weryfikowania, generalnie nic ciekawego. Remont czegoś starego był o wiele łatwiejszy. Z tym, że gdyby prokurator na koniec budowy wszedł na mój jacht, to by mnie od razu zamknął. Wielu rzeczy nie było bowiem na rynku, trzeba było je skombinować. Praca trwała długo, ponieważ nie miałem środków, żeby to zrobić szybko. Musiałem przecież utrzymać rodzinę, w związku z tym pensja zasadnicza szła na dom, natomiast

pieniądze z prac dodatkowych, z fuch, na jacht.

Przebudowa kutra zajęła 10 lat i w 1990 roku s/y Antica jest gotowa do żeglugi.

- W ciągu tych lat budowy był jeden moment, na początku, kiedy chciałem to rzucić w diabły. Przez pierwsze dwa lata nie byłem pewien, czy to co robię, robię dobrze, czy będzie mnie stać na to, żeby po wszystkim wyruszyć z kraju. Ponieważ byłem mocno zaangażowany zawodowo, niewiele robiłem przy jachcie, nie miałem czasu, gromadziłem natomiast potrzebne materiały - kupiłem silnik, trochę osprzętu na czas, gdy miały się zacząć właściwe prace. I wówczas w moim Akademickim Klubie Morskim w Górkach Zachodnich spłonął hangar, gdzie te wszystkie rzeczy trzymałem. Po dwóch latach praktycznie zaczynałem od nowa. Wtedy rzeczywiście nosiłem się z zamiarem wyciągnięcia kutra na środek placu,

podpalenia i dania sobie spokoju z tym wszystkim. Na szczęście tego nie zrobiłem. I nie żałuję.

Od początku jacht był przygotowywany do dalekiego rejsu. Z tym, że do końca nie byłem pewien, jak się zachowa w ciężkich warunkach. Dostał mniejszy silnik, dwa maszty, przez co podniósł się jego środek ciężkości. Na początku wszyscy sceptycznie podchodzili do tego pomysłu, bo podobnych rozbabranych rzeczy w okolicy było sporo; ktoś coś zaczynał robić, ale nic z tego nie wychodziło. Był też w Górkach Zachodnich taki kapitan statku ratowniczego, który przychodził do mnie i mówił: panie, pan się zastanowił, co pan robi? Przyjeżdża pan tu codziennie po pracy, siedzi do wieczora, czas marnuje. A nie lepiej sobie chatę na Kaszubach postawić? Ja mówię: wie pan, chatę na Kaszubach mają prawie wszyscy moi koledzy, ale nikt nie ma jachtu. Jak będę chciał mieszkać na Kaszubach, dam im



Na morzu.



Polska flaga na maszcie!

swoj jacht, oni będą pływać, a ja sobie u nich pomieszkać. Truń mi tak całe lata. A później, jak już łódka zaczęła pływać, jak wszystko było na ostatniej prostej, przyszedł do mnie i mówi: panie Jurku, ja wiedziałem, że panu się uda.

W 1991 roku Kpt. Jerzy Wąsowicz wypływa w pierwszą swoją dalekomaorską wyprawę. Była to podróż dookoła świata, która zajęła 6 lat i zakończyła się w Gdańsku w 1997 r.

- Mogło się okazać, że jacht do niczego się nie nadaje i nie będzie można nim pływać - postanowiliśmy w 1991 roku popłynąć dookoła Europy, sprawdzić go. Na Biskajach okazało się, iż łódka świetnie sobie daje radę w ciężkich warunkach pogodowych. Nabieraliśmy do niej zaufania. W Grand Regatta Columbus startowaliśmy z Genui. Tam zapadła ostateczna decyzja, że Stany Zjednoczone nie będą celem ostatecznym, tylko etapem. *Antica* mnie nie zawiodła. W sztormach, w ciężkich warunkach pogodowych wychodziłem na pokład w nocy i mówiłem: Boże, to niemożliwe, że ta łódka tak fajnie, bezpiecznie chodzi, przy swojej masie, przy niskiej burcie. Jacht jest nisko posadzony, ale nie podlega dużemu dryfowi, nie boi się specjalnie fali, wchodzi miękko, przy swojej obszernej rufie, przy wiatrach pełnych, chodzi jak surfing, żegluje na dużych falach, jest doskonale

sterowny. Do pół wiatru można ster uwiązać, zresztą często tak się robiło, i łódka sama sobie radzi. Przy wiatrach pełnych, trzeba jednak niestety być przy sterze i wówczas pracy jest o wiele więcej.

Co na moją sześciolletnią nieobecność w domu rodzina? Od początku naszego małżeństwa nie kryłem, że moim zamiarem jest taka podróż odbyć. Kiedy zawieraliśmy z moją żoną ślub, koledzy, w formie absolutnie żartobliwej, na starej mapie morskiej sporządzili coś w rodzaju interczyzy, że będę miał przyzwolenie na jeden rejs dookoła świata. Żona to zaakceptowała. A kiedy doszło do kupna kadłuba, wszystko nabrało przyspieszenia i trudno to było wyhamować. Wiadomo było, że przygotowuję wyprawę.

Syn był ze mną pięć razy w różnych rejsach, on też połknął ten haczyk. Żony natomiast, podczas tej pierwszej wyprawy, nie widziałem przez sześć lat. W czasie kiedy byliśmy na Papui Nowej Gwinei, poważnie chorowała, na szczęście wyszła z tego, ale to był bardzo ciężki okres. Raz, że nie mogliśmy się stamtąd wyrwać, byliśmy prawie bez pieniędzy, nie można było zostawić jachtu, nawet nie mówię o bilecie na samolot. Po powrocie z sześciolletniej wyprawy nie byłem pewien jej reakcji. Po dwóch rozmowach, na trzeci dzień, syn przyniósł mi klucze do domu. Potraktowałem to jak przyzwolenie. Wcale jednak nie byłem pewien

wracając, czy moje małżeństwo nadal istnieje. Zresztą wcale bym się nie zdziwił i nie miał pretensji, gdyby mi podziękowała. Rejs miał trwać dwa, dwa i pół roku, a wyszło z tego sześć lat.

To jest tak, że po przyplnięciu do jakiegoś portu, gdzie stoją inne jachty, wsiada się na dinghy i przedstawia okolicznym załogom. Tamci z kolei opowiadają jak jest w danym miejscu – gdzie co można kupić, gdzie się zabawić. Albo, że tam za wyspą jest świetne miejsce do nurkowania, czysta woda. I płynie się tam, i faktycznie jest super, no i stoi się tam dwa tygodnie, bo żal tego nie spróbować.

Fragment wspomnień z rejsu:

Jest sierpień 1994 r., kolejne 2-tygodniowe wypady na Wielką Rafę Koralową w rejonie Capricorn Group przybliżają nam to miejsce. Za każdym razem odkrywamy coraz to nowe, wręcz urokliwe zakątki rafy. W kręgu ulubionych miejsc, do których chętnie wracamy, nadal pozostaje Hoskin Island ze swoją prześliczną laguną z około dwoma tysiącami dużych ryb będących tam stale i bardzo łatwymi do upolowania. Za każdym razem mamy więc porządny rybny obiad. Właśnie na Hoskin udaje nam się upolować dużą czarną rafę, ważącą prawie 40 kg, tutaj też znajdujemy śpiące na rafie podczas odpływu duże żółwie, a Mariusz odnajduje w niewielkiej zatoce 17 małych rekinów, które pływały wo-



Fot. Czesław Romanowski

Antica zimuje w Gdańsku, w marinie na Ołowiance.

koło, wygrzewając się w płytkiej wodzie. I wreszcie w pobliżu Hoskin mineliśmy się z dwoma dużymi trąbami wodnymi, które przecięły nasz kurs za rufą dokładnie w 20 minut po naszym przejściu. Oglądaliśmy to potężne zjawisko z odległości pół mili, oczarowani, lecz pełni obawy co by było, gdybyśmy dostali się w te olbrzymie masy wirującej w powietrzu wody. Kolejny raz poczuliśmy respekt dla sił przyrody. Rafa Fitzroy pozostawiła w naszej pamięci wrażenie niezatartego piękna świata podwodnego, jego bogactwa i różnorodności. Chętnie tam przyplłynęliśmy, chociaż nie było to zbyt bezpieczne miejsce dla jachtu. Wianuszek rafy i ani skrawka lądu za którym można by się ukryć. Tylko kilka miejsc pomiędzy rafami wewnątrz laguny dawało jedynie jako takie możliwości kotwiczenia.

Kolejną wyprawę kapitan Wąsowicz odbył w latach 1998 – 2000.

- Świat zaciekawia, wciąga. W psychice tworzą się uwarunkowania, od których trudno się uwolnić. To coś jak alkoholizm, pracoholizm. Niedawno przeczytałem fajną rzecz, że ciekawość tego, co jest za horyzontem to sztuczka Pana Boga, żeby nas wysłać w drogę.

Zawsze w czasie mego żeglowania po świecie bałem się zgnuśnienia. Miałem wiele propozycji w stylu: zostań tutaj,

mamy dla ciebie pracę, możesz tu mieszkać, dostaniesz samochód. Najgorzej zacząć zapuszczać korzenie. Wiem jak trudno było mi się wyrwać z kraju, żeby popłynąć w pierwszy rejs. Kiedy jacht jest w rozbiegu, wszystko tak zorganizowane, że nic tylko wypada wyruszyć w nową wyprawę, siedzenie w domu nie jest wskazane. Zwycięska ofensywa wyzwala konieczność następnych działań. A ponieważ Horn jest wyzwaniem dla każdego pływającego, trzeba było je podjąć. To była swego rodzaju konieczność, następny krok, trzeba było podnieść poprzeczkę o szczebel wyżej. Tak jak dla alpinistów wyzwaniem jest Mont Everest, tak dla nas, żeglarzy jest to Horn. A ponieważ moim marzeniem było opłynięcie świata, od tego zacząłem, potem konsekwentnie stawiając czoło innym żeglarskim wyzwaniom.

Z pierwszej podróży nie żałuję ani jednego dnia, z drugiej Horn – Alaska, może kilka bym wykreślił, bo były zbyt ekstremalne. W wypadku tej wyprawy założenie było takie - obchodzimy przylądek w lecie na półkuli południowej i osiągamy Alaskę w lecie na półkuli północnej. Ponieważ mieliśmy w Brazylii kilka awarii, a potem między Monte Video a Hornem pięć sztormów, które nas zatrzymywały, zjawiliśmy się na przylądku spóźnieni. Okazało się, że załogę trzeba wyprawić do kraju, skompletować następną, musiałem impro-

III Zlot Oldtimerów

Kapitan Jerzy Wąsowicz jest współorganizatorem III Zlotu Oldtimerów, który odbędzie się w dniach 29 - 31 sierpnia tego roku w Gdańsku. Jest też pomysłodawcą imprezy, której pierwsza edycja odbyła się w 2001 roku. W inauguracyjnej wzięło udział 12 jednostek. Rok później stare żaglowce ponownie odwiedziły gród nad Motławą. Potem nastąpiła kilkuletnia przerwa spowodowana wyprawami kapitana Wąsowicza. W tym roku impreza „odradza się”. Zlot ma na celu integrację środowiska posiadaczy starych, zabytkowych łodzi i jachtów. W tej chwili nie wiadomo jeszcze ile jednostek zawinie do Gdańska.

„Naszym celem jest zgromadzenie w samym centrum Starego Miasta, starych statków, łodzi i jachtów oraz danie im możliwości, aby podzieliły się swoją historią, spotkały się wzajemnie i pokazały się mieszkańcom.” – piszą organizatorzy (poza kapitanem Wąsowiczem - miasto Gdańsk, tamtejsza marina i Miejski Ośrodek Sportu i Rekreacji – red.). Będą spotkania z żeglarzami, możliwość zwiedzania i odbywania rejsów niektórymi jednostkami, prezentacje rejsów, a na zakończenie zlotu niezwykle widowiskowa parada na Motławie wszystkich jednostek.

wizować, czekać na zgodę Marynarki Wojennej Chile na pływanie po Patagonii. To wszystko spowodowało dalsze opóźnienie. W efekcie weszliśmy do Patagonii w środku chilijskiej zimy. Przebijaliśmy się krok po kroku przez lód, burze, gradobicie, śnieżyce. Parliśmy na północ potwornie spóźnieni. Nie było szans na uchwycenie Alaski latem.

Fragment raportu z wyprawy: 26.05. 1999 Środa

Dotarliśmy wczoraj do Puerto Montt kończąc tym samym naszą patagońską epopeję. To co było planowane na dwa tygodnie, pochłonęło nam prawie trzy miesiące bardzo trudnej dla nas i dla Anticy żeglugi. Zebraliśmy niezły bagaż

nowych, ciężkich gatunkowo i specyficznych, żeglarskich doświadczeń. Satisfakcja ogromna (chyba większa niż z Hornu). Był to kawał bardzo dobrej, żeglarskiej roboty; całej załogi 3 osób. Stoimy obecnie w Marina del Sur w Puerto Montt i próbujemy zorganizować się do remontu. Antica wymaga teraz dużo naszej troski (zasłużyła na to). Remont jest nieodzowny przed wyjściem na Pacyfik. Ceny zabójcze (trzy razy większe niż w USA), ale nie ma innego wyjścia. Próbujemy więc ograniczyć wszystko do niezbędnego minimum. Sytuacja finansowa poniżej zera. Żywności mamy na około 7 dni i nic więcej. Próbuję coś zrobić w tej sprawie.

Drugi problem to realność naszego programu rejsu. Jak widać plany to jedno, a życie drugie. Zaktualizowałem plany naszej wyprawy. Zasadnicze zmiany dotyczą skrócenia trasy na Pacyfiku, z Hawaii do San Francisco zamiast na Alaskę. Alaska jest nie do osiągnięcia o tej porze roku, kiedy my tam możemy być. Zmianie i skróceniu ulega też czas pobytu na Morzu Karaibskim. Wszystkie te odstępstwa nie zmieniają ostatecznego terminu zakończenia wyprawy.

Prawdopodobnie na Alaskę popłynę w następnym sezonie. Już nie na Antice, nie chcę staruszki wyciągać. Niech sobie tutaj odpoczywa. Wprawdzie ona nadal ma siły, ale ja ich nie mam, żeby ją wyciągać na dwa, dwa i pół roku i dojść do Alaski. Bo to przecież trzeba się przedostać przez kawał świata. Popłynę z Van-

couver jakimś jachtem czarterowym. Na razie mam część załóg, zgromadzone materiały, mapy, wydawnictwa, to co jest niezbędne do żeglowania.

Sama Alaska aż tak bardzo mnie nie rajcuje, marzy mi się Kolumbia Brytyjska, tam jest taki piękny krajobraz, wiem to ze zgromadzonych materiałów, więc wypada tam popłynąć. To niezrealizowany z przeszłości dług. Ale wcale nie jest powiedziane, że tam dopłynę. Jeżeli nie uda mi się skompletować załogi, zgromadzić środków, nie załatwię właściwego jachtu i nie popłynę teraz, będę to miał w zanadru. Już się nie upieram, to sprawa pokory, nic na siłę. Muszę to porządnie przygotować.

Tegoroczny rejs zrobimy po fiordach norweskich. To będzie taka wprawka, tam są nieco podobne warunki, do tych, jakie czekają nas na Alasce. Ruszamy 31 maja. Wrócę w sierpniu na Zlot Oldtimerów.

W czasie moich wypraw z pieniędzmi różnie bywało. Raz w kasie było 10 tysięcy dolarów, raz kilkanaście. Pływanie wbrew pozorom nie jest takie drogie. Wtedy, kiedy jacht już jest gotowy, kiedy jest otaklowany, bo to jest największy wydatek, pieniądze nie są problemem. Do pływania wykorzystujemy siłę wiatru, paliwo jest potrzebne jedynie do wejścia i wyjścia z portu. Jedzenie kupujemy w marketach, na targach, tam, gdzie jest najtańsze, przygotowujemy je sami na jachcie, w związku z tym nie płacimy haraczu w portach.

Jeżeli sam sobie człowiek udowodni, że jego potrzeby nie są duże, jeśli oprócz jedzenia stać go na kawę o dziesiątej rano lub od czasu do czasu na drinka po południu, to w zupełności wystarczy. Załoga, która wchodzi na pokład ponosi koszty swego i mego utrzymania oraz utrzymania łódki. To wystarczające pieniądze, żeby przeżyć.

Nigdy nie byliśmy głodni. Może poza jednym przypadkiem – w Patagonii, w Chile. To było już po przepłynięciu Hornu, nie było miejsc, gdzie mogliśmy się zaopatrzyć w żywność. Zatrzymała nas w fiordach patagońskich na trzy tygodnie straszna pogoda, nie było szans na przebicie się do przodu. Ale jakoś poradziliśmy sobie. Były tam jeszcze dwa jachty, Francuzi, którzy mieli dużo makaronu i Niemcy, którzy mieli proszek do pieczenia. Myśmy mieli trochę mąki i tak w sumie trzy załogi dały sobie radę. Był to bardzo niedobry akwen dla nas, tam nic nie można było wyłowić, ponie-

waż panował tzw. czerwony pływ, czyli glon, który truje absolutnie wszystko.

Na lata 2003 – 2004 przypadła następna wyprawa „śladami wielkich Polaków”.

Zapis z raportu wyprawy: W drodze do Natal, Brazylia, 28.12.2003:

Od 27 godzin jesteśmy ponownie w drodze. Wczoraj, 27 grudnia o godz. 17:00 czasu lokalnego razem z wysoką wodą opuściliśmy niezwykle gościnny Capanga Yacht Club w Recife i żeglujemy do Natal. Recife był najdalej wysuniętym na południe punktem od domu na tej wyprawie, można powiedzieć, że rozpoczął się powrót do kraju. Czekają nas jeszcze kilka zadań po drodze, ale myślę, że wszystko ułoży się pomyślnie.

Cofnę się nieco wstecz aby opisać co działo się w ciągu ostatnich tygodni: 11 grudnia opuściliśmy śliczną i ciekawą wyspę Fernando de Noronha i po 4 dniach powolnej żeglugi, po pokonaniu 315 mil morskich, rankiem 15 grudnia weszliśmy do portu w Recife. Zaczęliśmy w znanym nam sprzed lat, Capanga Yacht Club. Zaplanowaliśmy, że spędzimy tutaj święta Bożego Narodzenia, poświęcimy trochę czasu Antyce i oczywiście podążymy śladami Krzysztofa Arciszewskiego. Dzięki pomocy konsula honorowego RP udało nam się odwiedzić ruiny słynnego fortu Orange na wyspie Itamaraka, gdzie Arciszewski rozpoczął swoją brazylijską przygodę. Podczas kolejnej wycieczki, już w rozszerzonym składzie załogi, zwiedziliśmy niezwykle ciekawe miejsca związane z historią Krzysztofa Kolumba.

W tym czasie, w marinie gdzie staliśmy, zaczęło gromadzić się międzynarodowe towarzystwo, które również spłynęło tutaj na okres świąt. Nadarzyła się wspaniała okazja do zorganizowania wspólnych świąt. Jeden jacht norweski, dwa brytyjskie, dwa jachty francuskie i jeden brazylijski. Celebracja rozpoczęła się od mszy polowej zorganizowanej przez Capanga Yacht Club.

Następnie w Wigilię po południu Norwedzy wydali u siebie na pokładzie przyjęcie, na które składały się: owsianka i grzane wino z korzeniami, zgodnie z ich zwyczajem. Wieczorem wszyscy uczestniczyliśmy we mszy w kościele Najświętszej Marii Panny w Recife (bardzo ładna świątynia). A później odbyła się na jachcie kolacja wigilijna dla załogi....



To kapitan gotuje na jachcie.



Podczas wejścia do portu.



Antica pod żaglami..

W latach 2005-2006 odbył kolejną podróż morską pod nazwą „Ekspedycja do korzeni cywilizacji”. Ostatnia wyprawa kapitana odbyła się pod nazwą „Gdańska Ekspedycja Wokół Morza Bałtyckiego 2007”.

Łódka jest sześciuosobowa, ale w dalszych rejsach preferuję trzy, cztery osoby. Wachty są podzielone, wszyscy mają czas, żeby odpocząć. Ja muszę być na każde wezwanie, cały czas aktywny, cały czas z ludźmi, wobec tego mój sen jest często przerywany. W związku z tym wachta od północy do czwartej jest dla mnie taką oazą spokoju, moim zaworem. To najspokojniejszy czas w ciągu całej doby. Można porozmawiać z sobą, z Bogiem.

Zacząłem pływać w wieku 47 lat. Kiedyś przyszła do mnie myśl, że może dać sobie spokój, siąść przed telewizorem i przestać się wygłupiać. Powiedziałem o tych myślach kumpłowi, a on na to: Ja mam tak samo, płyniemy, bo jak odwleczemy wyprawę, to może już nigdy nam się nie zechce. I chociaż nie byliśmy gotowi, choć mieliśmy ruszyć za wiele miesięcy i nie zgromadziliśmy wszystkich informacji, wypłynęliśmy, żeby nie zgnuśnić.

Każdy z rejsów jest niesamowicie ekscytujący, bo jest zorganizowany w ciekawy sposób. Rejs nie służy samemu płynaniu, jacht ma być środkiem do przemierzania się. Chodzi o to, by jak najlepiej zobaczyć i przeżyć. W związku

z tym każda wyprawa jest pieczołowicie zorganizowana, pod kątem co jest w danym rejonie ciekawego, co warto zobaczyć. Czasami jest tak, że coś trzeba przyspieszyć, wyruszać z jakiegoś ciekawego miejsca, zanim zdołało się obejrzeć wszystko. Albo opuszcza się port czy kraj i po kilku miesiącach czyta, że tam było coś niezwykłego. Przecież ja tam byłem i nie zobaczyłem tego - myślę. I jest żal do siebie: - Spieprzyłeś facet sprawę, pojechałeś nieprzygotowany. Każdy rejs zostawia takie niezrealizowane dziury. Przepłynąłem np. w dół Missisipi od Chicago do Zatoki Meksykańskiej, ale dwa razy nie wszedłem na Amazonkę. Udało się dopiero za trzecim.

Wszystkie podróże morskie Kapitana Jerzego Wąsowicza rozpoczęły się i kończyły zawsze w Gdańsku. Za swoje rejsy i osiągnięcia żeglarskie otrzymał wyróżnienia, nagrody, medale.

Dużo znajomości jest jednorazowych, ale często zupełnie przypadkowo spotykamy się gdzieś po latach i wtedy te znajomości są takie, jakby nie było czasu pomiędzy. Jest serdecznie, chcemy być ze sobą, chcemy siąść, napić się kawy, nagadać się. Poza tym Internet bardzo pomaga. Zgłaszają się ludzie, z którymi nie miałem kontaktu np. 10 lat – wpadli akurat na stronę i znajomość się odnawia. Cały czas coś się dzieje z jachtem, czy

wokół niego. Mam kontakt z całym światem – od Australii, Nowej Zelandii, do Stanów Zjednoczonych, że o Europie nie wspomnę. Dwie trzecie moich załóg rekrutuje się zza granicy. Są to głównie Austriacy, Niemcy, Amerykanie.

Samotność to sprawa psychiki, jak wszystko w życiu. Najważniejsze, gdy człowiek nie przyjmuje tego jako przeciwności losu, czegoś co go degraduje. Myślę, że takie okresy, czas refleksji i samotności, przydałyby się każdemu. A poza tym, przywraca uczuciom właściwe proporcje, pozwala patrzeć z dystansu na wiele rzeczy. I niesamowicie uspokaja.

Czuję się mężczyzną spełnionym, mam rodzinę, mam syna, wnuki, stało się wszystko to, o czym marzyłem i chyba nie muszę i nie chcę oczekiwać niczego więcej. Żona pozwala mi nadal żeglować, a sam jacht stanowi jakiś tam prestiż dla rodziny. Wnuczki zaczynają się z moim wariactwem utożsamiać, chcą tu na Anticę przyjeżdżać, cieszą się, że mają dziadka – pirata.

**Czesław Romanowski
Zdjęcia: Jan Wiśniewski**

Fragmenty raportów
z wypraw pochodzą ze strony:
<http://www.antica.gdansk.pl>



Strażnicy morza

Łodzie jak z Bonda...

21 grudnia Polska (a także Czechy, Estonia, Litwa, Łotwa, Węgry, Słowacja, Słowenia i Szwajcaria) przystąpiła do układu z Schengen.

Porozumienie, podpisane w 1985 roku w Schengen, w Luksemburgu, określało zasady zniesienia kontroli granicznej między krajami Beneluksu, Francją i Niemcami (RFN). Obecnie do układu Schengen należą 22 państwa Unii Europejskiej. Islandia i Norwegia są z grupą stowarzyszone.

Z zawartego porozumienia wynika swobodne, bez odprawy granicznej, przemieszczanie się wewnątrz tzw. strefy Schengen. Z granic między Polską a państwami unijnymi zniknęły szlabany i placówki Straży Granicznej. Straż opuści także terminale promowe w Gdyni, Gdańsku i Świnoujściu.

Nie oznacza to jednak braku nadzoru nad bezpieczeństwem w rejonach

Charakterystyka podstawowa szybkich jednostek interwencyjno-pościgowych projektu IC 16 M III dla Straży Granicznej RP

rok budowy	2007
stocznia	Dockstavarvet AB w Docksta, Szwecja
projektant	Petter Håkanson Marine
nr budowy	540, 545, 546 i 547
długość	15,9 m
szerokość	3,96 m
zanurzenie	1,1 m
wyporność	20 t
prędkość	powyżej 42 w.
kadłub	aluminiowy
napęd	strugowodny, dwa stacjonarne silniki wysokoprężne z turbodoładowaniem
zasięg	powyżej 300 Mm
załoga	4 funkcjonariuszy



naszych granic, szczególnie tych, które stały się od grudnia granicami całej Unii Europejskiej, jak np. polska granica morską. Nad jej bezpieczeństwem czuwa Morski Oddział Straży Granicznej, któ-

remu w nowej sytuacji postanowiono nowe zdania.

Odpowiedzialny za ochronę zewnętrznej granicy Unii Europejskiej oraz bezpieczeństwo granicy wewnętrznej, koncentrować teraz będzie swoje działania na wykrywaniu, zapobieganiu oraz zwalczaniu przestępczości granicznej oraz kontroli przepływu osób na teren naszego kraju i „obszaru Schengen”.

Nowe zadania wymusiły określone potrzeby organizacyjne i sprzętowe. Sfinansowane ze środków Unii Europejskiej nowe łodzie patrolowe mają pomagać strzec naszej morskiej granicy.

Uroczyscie ochrzczone

W ostatnich miesiącach wprowadzono do eksploatacji cztery nowoczesne jednostki pływające Straży Granicznej. Oficjalnie ochrzczone, włączono do stanu floty i podniesiono bandery 30 października na „patrolowcach” SG - 213 (*Strażnik 3*) i SG - 215 (*Strażnik 5*), a 28 listopada na jednostkach SG - 214 (*Straż-*

nik 4) i SG - 216 (*Strażnik 6*). Ceremonie przeprowadzono przy reprezentacyjnym nabrzeżu kpt. Ziółkowskiego, w pobliżu Kapitanatu Portu Gdańsk, w Nowym Porcie - naprzeciwko basenu portowego, przy którym stacjonuje Morski Oddział Straży Granicznej.

W pierwszej z uroczystości uczestniczyli ówczesny minister spraw wewnętrznych i administracji Władysław Stasiak (obecnie szef Biura Bezpieczeństwa Narodowego), Jarosław Brysiewicz, podsekretarz w MSWiA, Lucjan Bełza, zastępca komendanta głównego Straży Granicznej, wojewoda pomorski Piotr Karczewski, arcybiskup Tadeusz Gołdowski, metropolita gdański. Matki chrzestne: panie Barbara Stasiak (żona Władysława Stasiaka) i Urszula Brysiewicz (żona Jarosława Krysiewicza, podsekretarza stanu w MSWiA) wypowiedziały formułę: „Płyn po morzach i oceanach, sław imię Straży Granicznej, strzeż morskiej granicy Rzeczypospolitej Polskiej. Nadaję ci imię...”.

Chrzest nie był typowy, zawartość butelek szampana została wylana na pokład





Nietypowy chrzest – szampan na pokładzie – matką chrzestną Strażnika 6 była Anna Zielińska - Głębocka, poseł PO na Sejm RP.



Arcybiskup Tadeusz Gościński, metropolita gdański, poświęcił Strażnika 3.

dy chrzczonych jednostek, po poświęceniu ich przez biskupa i kapelanów SG.

Gospodarz uroczystości, komandor SG Piotr Stocki, komendant Morskiego Oddziału Straży Granicznej w Gdańsku mówił, jak ważnym dla całej formacji wydarzeniem jest ta uroczystość:

- To właśnie dzięki nowemu sprzętowi funkcjonariusze będą mogli jeszcze skuteczniej niż dotychczas ochraniać morską granicę Rzeczypospolitej Polskiej. Podobne jednostki są na wyposażeniu Sił Zbrojnych Szwecji, Meksyku, a także formacji policyjnych Niemiec, Danii oraz Rosji. Tak nowoczesne, funkcjonalne i okazałe jed-

nostki pływające nie mogłyby powstać, gdyby nie fundusze UE.

Podczas drugiej uroczystości, 28 listopada, honory matek chrzestnych pełniły Elżbieta Suchocka-Roguska, wiceminister finansów i Anna Zielińska-Głębocka, poseł na Sejm RP. W uroczystości wziął udział - obok m.in. Lucjana Bełzy, zastępcy komendanta głównego Straży Granicznej, Piotra Karczewskiego, wojewody pomorskiego, ks. płk SG dr. Kazimierza Tuszyńskiego, dziekana Straży Granicznej i komendantów MOSG: kontradm. Stanisława Lisaka i kontradm. Konrada Wi-

śniowskiego - również dr inż. Jan Janowski, prezes zarządu Polskiego Rejestru Statków - klasyfikatora nowych jednostek Straży Granicznej.

Pierwsi dowódcy

Pierwsze dwie jednostki (SG - 213 i SG - 215) dotarły do Polski 16 września br., samodzielnie pokonując Bałtyk między Szwecją a Polską, a protokół ich przyjęcia komisja podpisała 29 września. Po uroczystym nadaniu imion i podniesieniu bander, trafiły do Kaszubskiego Dywizjonu Straży Granicznej w Gdańsku Westerplatte. Z kolei jednostka SG - 214 przybyła do Gdańska 14 października br., a SG - 216 23 listopada br. Tym wyznaczono miejsca stacjonowania w Świnoujściu i Kołobrzegu.

Pierwszymi dowódcami pierwszych dwóch „patrolowców” zostali bosman Marcin Szerszyński i bosman Waldemar Lubner, dowódcą SG - 214 kapitan Krzysztof Szycza, a SG 216 - kapitan Krzysztof Zwoliński.

Umowę na dostawę nowych jednostek pływających projektu IC 16M III do działań interwencyjno-pościgowych dla polskiej Straży Granicznej podpisali 4 maja ubiegłego roku komendant Morskiego Oddziału Straży Granicznej kontradm. Konrad Wiśniowski i Per Torbjörn Larsson reprezentujący wyłonioną w drodze przetargu szwedzką stocznnię N. Sundin Dockstavarvet AB.

Wartość jednej jednostki wynosi 6 752 700 złotych. Decydującym czynnikiem przy wyłonieniu zwycięzcy przetargu była cena (ważąca w 80 procentach) - według oficjalnej informacji wybrano ofertę najkorzystniejszą ekonomicznie z uwzględnieniem kryteriów (funkcjonalność i prędkość maksymalna ważyły na wyniku przetargu po 10 procent). Budowa sfinansowana została w całości z funduszy Unii Europejskiej.

Jednostka projektu IC 16 M III ma kadłub w całości aluminiowy, oparty na projekcie jednostki CB 90 H, adaptowany na kuter pościgowy. Szybkie łodzie wielozadaniowe z rodziny CB 90 (Combat Boat 90), są masowo używane przez marynarkę szwedzką (w latach 1990-2003 weszło do służby 147 jednostek) a także przez marynarki wojenne Norwegii, Meksyku i Malezji oraz grecką straż przybrzeżną. Odmiana IC 16 M powstała jako szybka jednostka patrolowo-pościgowa przystosowana dla celów cywilnych, w szczególności do zastosowania w służbach policyjnych



i ochrony granic. Łodzie w tej wersji trafiły wcześniej do Malezji (4 szt. w służbie celnej), Meksyku i Rosji. Łącznie, wraz z odmianami wojskowymi, powstało już blisko 240 jednostek tej rodziny.

Łodzie z zapleczem

Rufowe posadowienie nadbudówki zapewnia bardzo dobre warunki służby dla załogi, przy dużych prędkościach i widoczność horyzontalną przy niskiej konstrukcji całego kadłuba. Cała 4-osobowa załoga mieści się w wygodnej nadbudówce gwarantującej odpowiednie warunki pracy. Członkowie załogi mają tam do dyspozycji fotele z pasami bezpieczeństwa. Na nowych jednostkach znajdują się też, pod pokładem, pomieszczenia socjalne - miej-

sca leżące w części dziobowej, mesa, pen-tra - miejsce do przygotowania posiłków, toaleta). Pod pokładem jest też możliwość przewożenia 8 pasażerów w pozycji siedzącej, w tym 5 na rozkładanych siedzeniach. Na rufie znajduje się obniżona platforma, która może służyć do podejmowania rozbitków z wody.

Bardzo dużą prędkość jednostce typu IC 16 M III zapewniają 2 silniki wysoko- obrotowe Scania DI 16, każdy o mocy 800 KM (589 kW). Silniki napędzają, poprzez przekładnię redukcyjną ZF550, dwa pędniki strugowodne Rolls-Royce FF 410 HS. Jednostka typu IC 16M III posiada również zintegrowany, podwójny system nawigacji NavNet V firmy Furuno. Czas pracy wszystkich systemów przewidziano na 750 000 godzin.

Dwa częściowo wyposażone kadłuby trzeciej i czwartej jednostki (SG - 215 i SG - 216; stoczniowe numery budowy 546 i 547) powstały w Stoczni Wisła Aluminium w Gdańsku, skąd drogą morską (na ciężkiej platformie drogowej wprowadzonej na prom Polferries w Gdańsku) przetransportowane zostały do szwedzkiej stoczni, gdzie dokonano ich wyposażenia. Natomiast kadłuby pierwszych dwóch jednostek (SG - 213, nr stoczniowy 540 i SG - 214, nr 545) powstały w Szwecji, z wyjątkiem jednej nadbudówki do SG - 214, która także powstała w Polsce.

(PioSta, rel)

Zdjęcia: Piotr B. Stareńczak

Morski Oddział Straży Granicznej

Ochronia 481,3 km odcinek granicy, czyli ok. 15 proc. całkowitej jej długości. Z tego 440 km przypada na odcinek morski, pozostałe zaś - 29,5 km granicy z Niemcami i 11,3 km z Federacją Rosyjską na Zalewie i Mierzei Wiślanej to granice lądowe.

W MOSG służbę pełni aktualnie ok. 1800 funkcjonariuszy. Dysponują 51 jednostkami pływającymi, w tym m.in. 2 poduszkowcami oraz 2 samolotami patrolowymi i śmigłowcem W3 AM „Anakonda”.

W okresie 16 lat istnienia Morskiego Oddziału Straży Granicznej jego funkcjonariusze za przestępstwa i wykroczenia zatrzymali ponad 7100 osób, z czego połowę stanowili cudzoziemcy oraz ujawnili przemyt na sumę 106 792 788 zł.



Wygodna nadbudówka zapewnia odpowiednie warunki pracy.

Żygis per Atlantą



Lato 2004 r. – s/y *Lietuva* w basenie królewskiego Yachtklubu przy Langelinie w Kopenhadze.

Litwa pod żaglami

Osiemnaście lat mija od czasu wyprawy flotylli litewskich jachtów do Stanów Zjednoczonych i z powrotem, od pierwszej żeglarskiej wyprawy pod własną, żółto-zielono-czerwoną banderą, chociaż kraj wchodził jeszcze w skład Soviet Empire.

Rejs „żygis per Atlantą”, czyli w poprzek Atlantyku, był wielkim świętem Litwinów w kraju i tych żyjących po tamtej stronie Wielkiej Wody. W wielkiej wyprawie 1989 roku, na trzech jachtach, w sześciu załogach uczestniczyło czterdziestu dziewięciu żeglarzy, w tym kilku ze Stanów, głównie z Chicago.

• • •

Najpierw były długie i żmudne przygotowania: czyszczenie, skrobanie, malowanie, sprawdzanie wyposażenia i instalacji, wreszcie prowiantowanie – jak to zwykle przed rejsem. Wydano pamiątkowe koperty i okolicznościowe stemple, zasadzono pamiątkowe drzewka. Wresz-

cie orkiestra ulicami Kłajpedy poprowadziła żeglarzy do portu. Pożegnano najbliższych. Uniósł się zwodzony most i jachty *Lietuva*, *Daile* i *Audra* w pełnej gali flagowej defilowały na rzece Dane, której kamienne nabrzeża oblepiły tłumy mieszkańców miasta. Jeszcze w porcie postawiono żagle i bajdewindem skierowano się do główek wejściowych, na trasę „Kłajpeda - Niujorkas”, Kłajpeda – Nowy Jork.

• • •

W albumie „Żygis per Atlantą” – wydany po powrocie – wiele jest o wyprawie i równie dużo o jachtach. To wyraz szacunku dla budowniczych, bez któ-

rych nie byłoby przedsięwzięcia. A jachty zbudowano w „Lenkije”, czyli w Polsce. *Lietuva* (1976), rodem z „Gdańske”, z Gdańska to jacht typu conrad-54, *Audra* (1980) i *Dalie* (1984), to zbudowane w „Scecine”, znaczy Szczecinie – cetusy. Budowano je w czasach, gdy nasz przemysł jachtowy przeżywał swój mały rozkwit i był na dobrej drodze do sukcesu.

• • •

Pierwszym portem flotylli był port jachtowy w „Gdynes”, w Gdyni, w „Lenkije” – kolebce jachtów. Później żegluga przez nieduży „Baltijos jura”, Bałtyk, na zmiennych wiatrach i łamiącej się fali, dała pierwszy przedsmak przygody. W słonecznej pogodzie jachty przeszły „Kylio kanal” (Kanał Kiloński) i już były na „Siaures jura” (Morzu Północnym). Z lewej strony pozostawiono „Amsterdamas”, z prawej „Londonas” i 25 maja jachty wyszły na „Atlanto vandenynas” (Ocean Atlantycki). Wybrano trasę południową. Zaczęła się żegluga: fala za falą, wachta za wachtą. Wschody i zachody słońca zaczy-

nały się i kończyły w morzu. Wymiana, reflowanie i naprawa żagli. Codziennosc umilały harce delfinów. Najbardziej na południe popłynęła *Lietuva* zachodząc po drodze na Azory.

Wreszcie ląd! Ameryka!

I znów w pełnej gali jachty weszły na rzekę Hudson defilując pod „Laisves statula” (Statuą Wolności). Zaczumowano na Manhattanie, gdzie żeglarzy oczekiwali rodacy – w Nowym Jorku mieszka około 60 tysięcy Litwinów. Jak zwykle w takich okolicznościach: przemówienia, powitania, wywiady prasowe i radiowe. Po „Niujorkas” żeglarzy goszczono w „Cikaga” (Chicago), które jest drugim w świecie skupiskiem Litwinów! Oczywiście znów powitania, prezentacje, przemówienia i parady. Ameryka! Ameryka!

Życie potoczyło się mniej oficjalnie, rozpoczęło się zwiedzanie, spotkania towarzyskie, pierwsze spostrzeżenia i komentarze. Chinatown, kaplica poświęcona prezydentowi Antoniemu Smetonie w Cleveland, cmentarz św. Kazimierza w Chicago, kościół pod wezwaniem „Our Lady of Vilnius” – „Najświętszej Panny Maryi Wileńskiej”, litewskie muzeum etnograficzne, pomnik w 100-lecie pierwszego litewskiego imigranta (Cleveland), jachtklub w Baltimore.



W „Niujorkas” w Parku Centralnym zwrócono uwagę na pomnik poświęcony „Jogaila” (Władysławowi Jagielle), postawiony przez polską emigrację. A kie-

dy Litwini postawią „pastatys Vytautui?” (pomnik Witoldowi?) – pyta litewski reporter, zawieszając głos.

Przypomina mi to osobiste zdarzenie sprzed lat, gdy w Kłajpedzie, w ramach pierwszych odwilży (1969) zaczumowaliśmy jachtem *Monsun* na rzece Dane, a za przyjaźnieni Litwini zaprosili nas na spacer i ognisko - grilla, jak dzisiaj powiedzielibyśmy, motorówką w górę rzeki. Motorówka nazywała się *Perkun*, a może *Perkunas* i należała do klubu „Žalgiris”. Zapytałem co znaczy ta nazwa. Wyjaśniono, że to inaczej „Grunwald”, a widząc moje zdziwienie dodano: „pod Grunwaldem nasz król pobił Krzyżaków”. O nie! – zaoponowałem – nasz król! Jakoś się pogodziliśmy. Podróże kształca.



Aż wreszcie: „Sudiev!” (Do widzenia!), „Do widzenia Ameryko!”

I znów fala za falą, wachta za wachtą... Sztorm. Na środku Atlantyku, w sztormie *Audra* ma awarię pletwy sterowej. Szczęściem płynący nieopodal litewski (sic!) statek bierze jacht na hol, na Azory, tam ma miejsce naprawa. Pozostałe jachty płyną dalej.



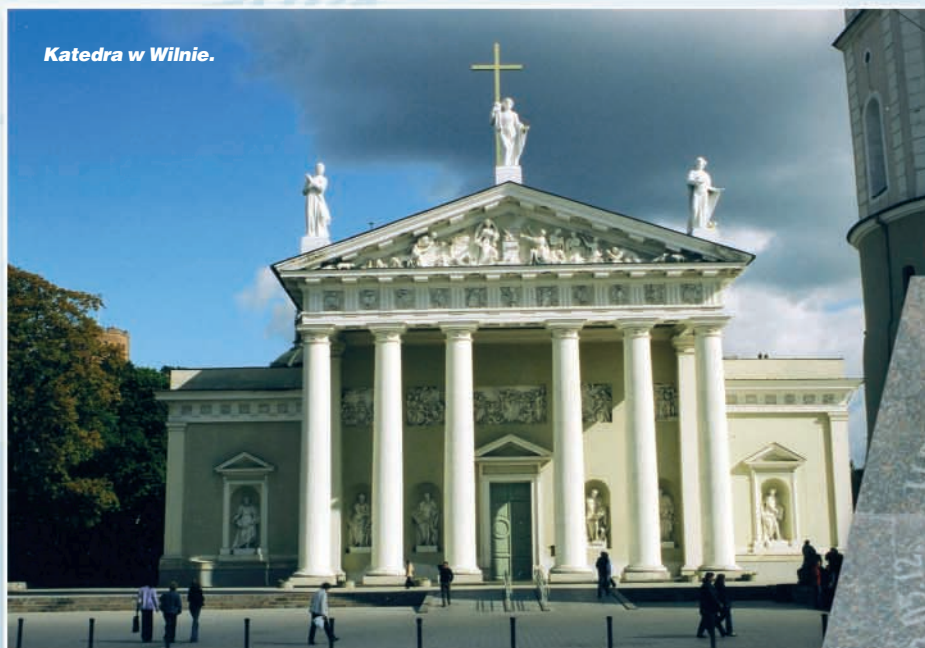
W blaskach zachodzącego słońca *Lietuva* i *Daile* cumują w kłajpedzkim jachtklubie. Kłajpeda owacyjnie powitała swych bohaterów. Znów uniesiono zwozdzony most na Dane i poprowadzono paradę wzdłuż jej kamiennych brzegów. Załogi poprowadzono przez miasto na uroczysty koncert.



Żaglowiec Meridianas stoi na rzece Dane w centrum miasta i „robi” w reklamie.

Kłajpeda na pamiątkę wyprawy postawiła na nabrzeżu Dane trzy odlane z brązu polery, z datą, trasą i nazwami jachtów biorących udział w rejsie. Załogi *Dalie* na pamiątkę szczęśliwego powrotu zawiesiły litewską flagę w wileńskiej katedrze. Cztery lata później poler *Lietuva* okolono granitową tablicą na pamiątkę rejsu od 05.04.1992 do 12.05.1993, pierwszego litewskiego rejsu jachtem dookoła świata.

Tekst i zdjęcia Marian Lenz



Katedra w Wilnie.

Pachol s/y Lietuva okolony granitem na pamiątkę rejsu dookoła świata.



*Opowieści
Mórz Popołudniowych*

Nie suknia zdobi człowieka, ale...

Andrzej Perepeczko



○ tamtym statku, na którym pływałem przeszło pięćdziesiąt pięć lat temu, można było powiedzieć bardzo dużo rozmaitych rzeczy, ale nikt kto się z nim zetknął choćby na krótko, nie mógł twierdzić, że jest on młody ani też, że nowoczesny. Z kolei o mnie, nikt by nie powiedział w tamtym odległym czasie, że jestem stary, a nawet choćby dojrzały.

• • •

Po skończeniu Państwowej Szkoły Morskiej w Gdyni, w wieku niespełna dwudziestu (!) lat i po krótkim marynarskim epizodzie w charakterze palacza na węgiel na statku, kursującym na wielce „biznesowej” linii Gdynia-Londyn, zamustrowałem jako motorzysta na motorowiec *Mikołaj Rej*. Był to jeden z tak zwanej „floty Gutermana” – ówczesnego bodajże dyrektora Centrum, który kupował po świecie rozmaite statki dla Polskiej Marynarki Handlowej. Wśród polskich marynarzy, którym zdarzyło się pływać na tych wspaniałych jednostkach, krążyło wcale uzasadnione podejrzenie, że pan dyrektor G. kupował te statki w stoczniach złomowych.

Mikołaj Rej miał dwa silniki spalinowe, zbudowane w Kopenhadze bodajże w latach I wojny światowej i co było widoczne na pierwszy rzut oka – los nie obchodził się z nim łaskawie.

Dziób tworzył linię prostą, prostopadłą do powierzchni morza w czasie flauty, wszystkie nadbudówki były kanciaste jak pudełka zapalek, natomiast maszty (a miał ich bodajże cztery) były nieco pochylone ku rufie.

Maszty – jak wspomniałem – było cztery, nadbudówek niewiele mniej, bo aż trzy (wysoka, z kabinami kapitana, oficerów nawigacyjnych i radiowego oraz mostkiem, niższa na śródokręciu z kabinami mechaników, tudzież mesą i kuchnią małą na rufie, gdzie mieściły się wieloosobowe kabiny marynarskie, z których część ukryta była pod pokładem) za to komina nie było wcale, a dwie rury wydechowe z silników przytulone były do jednego z masztów i wręcz niewidoczne dla obserwującego z pewnej odległości.

Opis silników i siłowni mógłby dziś służyć za muzealny informator, tym bardziej, że silnik ten (lub taki sam) tkwi na terenie Centralnego Muzeum Morskiego w Gdańsku, tuż za przycumowanym do nabrzeża *Soldkiem*. Można to łatwo sprawdzić.

Mimo dwunastu cylindrów (2 x 6) dość znacznych rozmiarów, moc napędowa *Reja* pozwalała na osiąganie oszałamiającej wręcz prędkości aż 9 węzłów, oczywiście przy pomyślnym prądzie i średnio silnym wietrze z rufy.

Na takim wspaniałym statku wyszedłem latem 1951 roku w bardzo daleki rejs wokół całej Europy, na Morze Czarne, do mocno zniszczonego wojną Noworosyjska, stamtąd ze zbożem(?) przez Kanał Sueski aż do Madrasu nad Zatokę Bengalską, a następnie ze Wschodniego (podówczas) Pakistanu do Whampoa w Chińskiej Republice Ludowej.

Po dzień dzisiejszy zadziwia mnie fakt wysyłania zboża ze Związku Sowieckiego do Indii. Z kraju, gdzie brakowało podówczas prawie wszystkiego, począwszy od chleba, który bodajże był na kartki! Napisałem „prawie”, bo był tam produkt dostępny powszechnie, który można było kupić za niewielkie pieniądze w każdym kiosku, na każdej niemal ulicy Noworosyjska. Za prawdziwość powyższego mogę ręczyć, bo przeprowadziliśmy na ten temat dość dokładne badania. Co prawda w słusznej walce z alkoholizmem, w kiosku można było kupić jedynie 100 gram pod warunkiem natychmiastowej konsumpcji, bo na szklaneczkę czekał kolejny spragniony, ale następne 100 gram czekało w następnym kiosku i w następnym, i następnym...

• • •

W Chittagongu we Wschodnim Pakistanie, jak nazywał się obecny Bangladesz, załadowano nam około 10 000 ton kauczuku w balotach, z przeznaczeniem do Chin. Ponieważ załadunek odbywał się za pomocą „żywego transportera” złożonego z kilkuset kulisów, trwało to dosyć długo i był nawet czas na wycieczkę w górę rzeki, co niemal nie zakończyło się tragicznie, ale na szczęście straty ograniczyły się do pary moich zupełnie jeszcze nowych i eleganckich mokasynów, kupionych nie byle gdzie, bo na Old Bond Street w Londynie.

• • •

Przelot z Chittagongu do Whampoa udało się przetrwać – o dziwo – bez poważniejszej awarii w siłowni. Nasze zdziwienie, a nawet zaskoczenie, uzasadnione było faktem, że jak dotychczas, od wyjścia z Gdyni, trzeba było zastopować w morzu jeden, a nawet dwa silniki aż dwadzieścia cztery razy, co skrupulatnie notowałem, jako że do moich obowiązków należało sporządzenie tak zwanego „sprawozdania z praktyki”, które

stanowiło podstawę do przystąpienia do praktycznego egzaminu dyplomowego w Państwowej Szkole Morskiej w Gdyni.

W Whampoa oczekiwało nas na kei jeszcze więcej luksusów niż przy załadunku kauczuka i muszę przyznać, że z podziwem obserwowałem zarówno doskonałą – moim zdaniem – organizację pracy jak i jej tempo. Kulisi przemieszczali się jednostronnym truchtem po zbudowanych przy każdej ładowni szerokich trapach i pochylniach i na nabrzeżu dość szybko rosła góra kauczukowych balotów. Mimo to postój zapowiadał się na pięć do sześciu dni.

Ponieważ starszek nasz był pierwszym polskim statkiem w Whampoa, jeżeli nie w ogóle, to na pewno od przejęcia władzy w tej prowincji przez Chiny Ludowe pod wodzą Przewodniczącego Mao-tse-tunga, z tej okazji przewidziano kilka atrakcji. Między innymi cała załoga w dwóch grupach miała zwiedzić pobliski Kanton, a następnie wziąć udział w przyjęciu i spotkaniu z władzami miasta, portu a przede wszystkim partii.

Ja zostałem wyznaczony do drugiej tury. Ciekawość, z jaką czekałem na tą wycieczkę była całkowicie uzasadniona faktem, że w końcu w Chinach byłem po raz pierwszy i nie wiadomo było, kiedy trafi się następna okazja.

Pierwsza grupa wróciła pełna wrażeń, zarówno ze zwiedzania rozmaitych zabytków, jak i mnogością wielce egzotycznych dań, które im zaserwowano. Części załogi szczególnie przypadły do gustu wysokoprocentowe trunki, może nie tyle ze względu na smak, co na ilość.

Jak wspomniałem, następnego dnia wypadała moja kolej. Tymczasem w nocy zachorował asystent z mojej wachty. Dolegliwość była poważna, a sprowadzony lekarz stwierdził, ni mniej ni więcej, zapalenie ślepej kiszki i konieczność natychmiastowej operacji.

Trzeba było odstawić asystenta do szpitala. Po kilkunastu minutach na kei zjawiła się sanitarka, a w niej – oprócz kierowcy – pielęgniarka. Była to młoda i ładna dziewczyna znająca dość dobrze język angielski. Ubrana była w szaro-bezbarwny mundurek, zapięty wysoko pod szyją i ukrywający wszelkie co atrakcyjniejsze szczegóły jej budowy.

Asystent, dobry i pracowity fachowiec, po angielsku umiał powiedzieć tylko: „good morning” i „okey”. W tej sytuacji zatem kapitan zarządził, aby asystentowi towarzyszył opiekun i tłumacz z załogi maszynowej.

Oczywiście padło na mnie, najmłodszego wiekiem – to po pierwsze – a po drugie absolwenta Państwowej Szkoły Morskiej, co pozwalało domniemywać znajomość języka angielskiego, czego nie prostowałem. Początkowo byłem bardzo niezadowolony z kapitańskiej decyzji, ale zmieniłem zdanie, gdy przyjrzałem się bliżej pielęgniarce.

Korzystając z tego, że wyjeżdżam, kilku moich kolegów marynarzy obarczyło mnie zadaniem zrobienia w Kantonie zakupów. Chodziło o jakieś ładne, tanie i oryginalnie egzotyczne chińskie jedwabie, towar absolutnie niedostępny w socjalistycznej Polsce Ludowej.

Dostałem kartę z dyspozycjami, które wyglądały mniej więcej tak:

„Tęga blondyna – dwa kupony na suknię”

„Brunetka, zielone oczy, 90-65-95”

„Ruda, wysoka – jedna sukienka”

Oczywiście otrzymałem też pieniądze, bardzo dużą ilość pieniędzy. Trzeba bowiem pamiętać, że podówczas w Chinach Ludowych szalała inflacja i kurs dolara sięgał jakichś wręcz astronomicznych sum.

• • •

Mój wyjazd sanitarką i występ w charakterze tłumacza zakończył się podwójnym sukcesem. Po pierwsze udało się, mimo pewnej trudności, umieścić asystenta w szpitalu. Mianowicie moja znajomość angielskiego nie obejmowała słownictwa medycznego. Było tego co prawda niezbyt dużo, ale... Pielęgniarka wysilała się, abym zrozumiał, a gdy nie reagowałem... zdecydowała się – choć z dużymi oporami – pokazać mi na migi o co pyta.

Zrozumiałem wówczas zarówno o co pytała, jak też powód jej oporów.

- Ona się pyta, kiedy załatwiałeś się „na grubo” – zwróciłem się do asystenta, choć nie przeczę, że mogłem użyć nieco innych słów.

Drugim osiągnięciem, znacznie ważniejszym, było namówienie dziewczyny, aby w drodze do hotelu na owo uroczyste przyjęcie, wstąpić do sklepu z jedwabiem.

Pojechaliśmy wynajętą rykszą. A jakże... W dodatku zaprzężoną w kulisa. Ryksza była wąska, siedzieliśmy z konieczności bardzo blisko siebie, droga była dość daleka, zwiedziłem w ten sposób sporo. Podejrzywałem przy tym, że pielęgniarka wybrała jedną z dalszych dróg, ale... to była jej decyzja i jej sprawa.

Wreszcie dotarliśmy do dużego sklepu, w którym wszystkie półki zajęte były przez bele jedwabiu.

I się zaczęło...

Po pierwsze upchałem setki tysięcy juanów do tropikalnego hełmu, który nabyłem w Chittagongu i który służy mi do dziś w upalne i słoneczne dni na działce nad jeziorem. Gdy właściciel sklepu (jeszcze wtedy prywatny) zobaczył taką kupę pieniędzy, jego zachowanie z grzecznie usługowego stało się wyłącznie serdeczne. Subiekt rzucił się do półek, a następnie zaczął rozwijać jedną po drugiej bele jedwabiu. A było na co patrzeć!

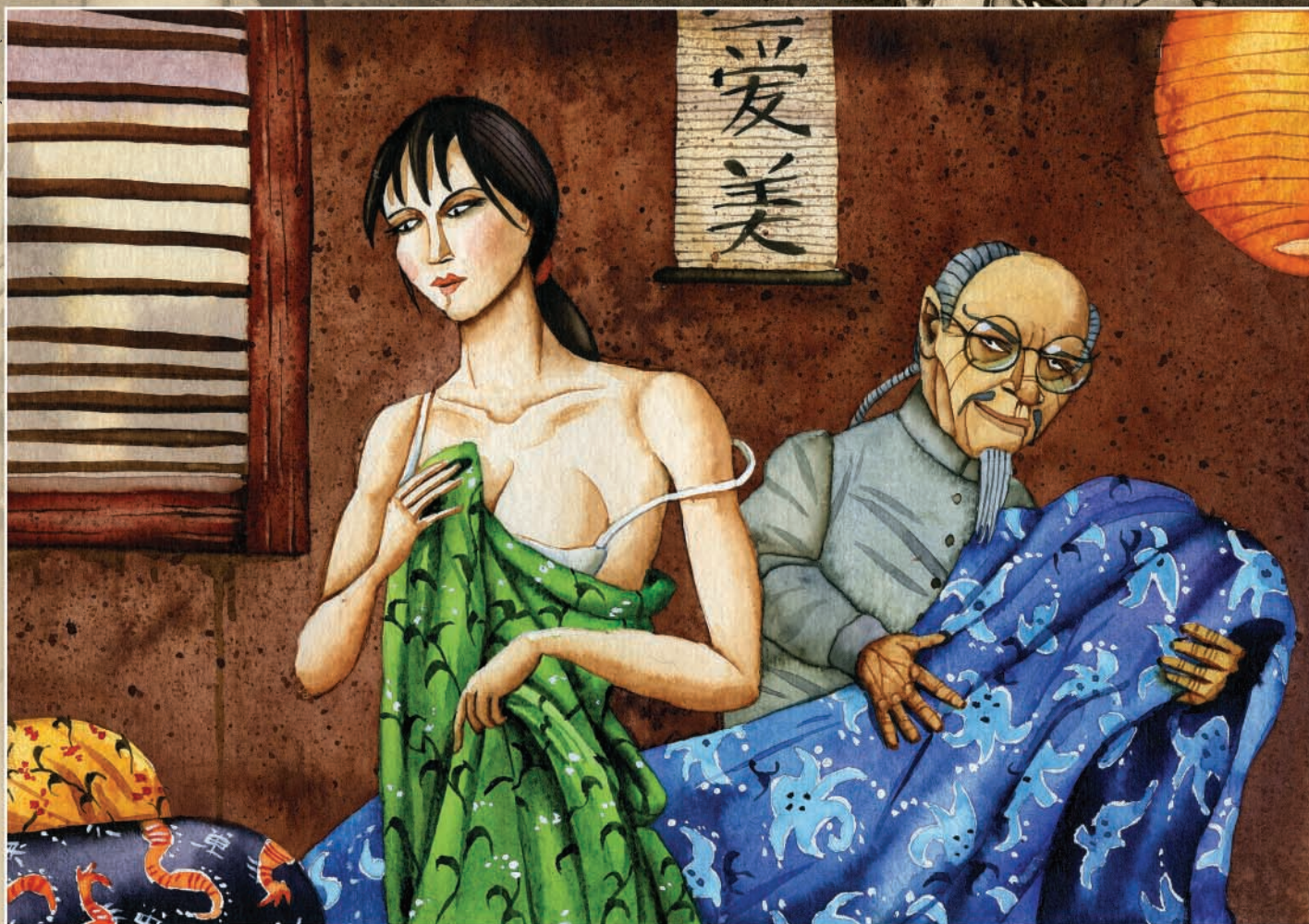
Po drugie, co ważniejsze, w mojej pielęgniarence zaszła w ciągu minuty jeszcze większa zmiana niż w kupcu.

Zabłyły jej ładne oczy i zaczęły drżeć dłonie dotykające i niemal pieszczące materiały. A po kilku minutach coś tam zagadała do właściciela sklepu, który zamknął natychmiast drzwi na klucz...

A ona... kilkoma niecierpliwymi ruchami zrzuciła z siebie szary mundur i została w dość skąpej bieliźnie. I zaczęło się przymierzanie. Dziewczyna niemal tanecznymi gestami owijała się kolejnymi materiałami, zarzucała je na ramię, przewieszała przez rozchylone ręce, unosiła jak teatralne draperie w dłoniach.

Patrzyłem z nieukrywanym zachwytem na pielęgniarkę, która przeistoczyła się nagle z szarej, bezbarwnej poczwarki w tęczowego motyla. A ona zapamiętała się w tym tanecznym, zaimprovizowanym pokazie mody. Pokazie jednej modelki dla mnie, właściciela sklepu i jego subiekta.

Ilustracja: Adam Pekalski



Czas jednak uciekał i w pewnym momencie dziewczyna jakby ocknęła się z transu, odrzuciła ostatni kawałek materiału, cała zaczerwieniona złapała swój mundurek i uciekła za zasłonę.

Po chwili ukazała się szaro-bura poczwarka i w sklepie zrobiło się jakby ciemniej. Zaczęło się kupowanie. Według listy zamówień:

- „Tęga blondyna” – dwa kupony
- „Brunetka, zielone oczy” – 90-65-95
- „Ruda, wysoka...” i tak dalej

A potem było targowanie. O każde dziesięć tysięcy, o każdy tysiąc juanów. A następnie przyjęcie, w czasie, którego musiałem tłumaczyć przemówienia i toasty. Wyglądało to mniej więcej tak:

Najpierw przemawiał jakiś chiński VIP, czy inny sekretarz partii.

Potem młody Chińczyk tłumaczył przemówienie na angielski. Na końcu ja tłumaczyłem to na polski..

Ponieważ jednak wiedziałem, że z naszej grupy nikt nie znał anielskiego, łącznie z „oficerem kulturalno-oświatowym” lub „zastępcą kapitana”, nie wysiłałem się zbytnio i mówiłem swoją kwestię według własnego uznania. Uważałem jednak, żeby było mniej więcej na temat i żeby czas trwania mojego występu zgadzał się w przybliżeniu z czasem wypowiedzi moich przedmówców.

• • •

Tamta pielęgniarka, jeżeli jeszcze żyje – zbliża się do osiemdziesiątki... A w głębi szafy mojej żony – gdyby dobrze poszukać – znalazłby się jedwabny szlafrok w kolorze kości słoniowej z kolorowymi smokami, jakimiś kwiatami i chińskimi znakami, których znaczenia nigdy nie odczytałem.

**Za miesiąc opowiadanie
„Współzawodnictwo pracy”.**

Dar Pomorza

Biała fregata

Tegoroczny cykl gawęd o polskich statkach rozpoczynamy opowieścią o jednej z legend Polskiej Marynarki Handlowej – żaglowcu szkolnym *Dar Pomorza*. Zbudowany dla Niemców, stawę zyskał pod polską banderą i w pełni zasłużył, aby zostać pływającym muzeum.



Dar Pomorza – 1978 rok.

Fot. J. Uklejewski

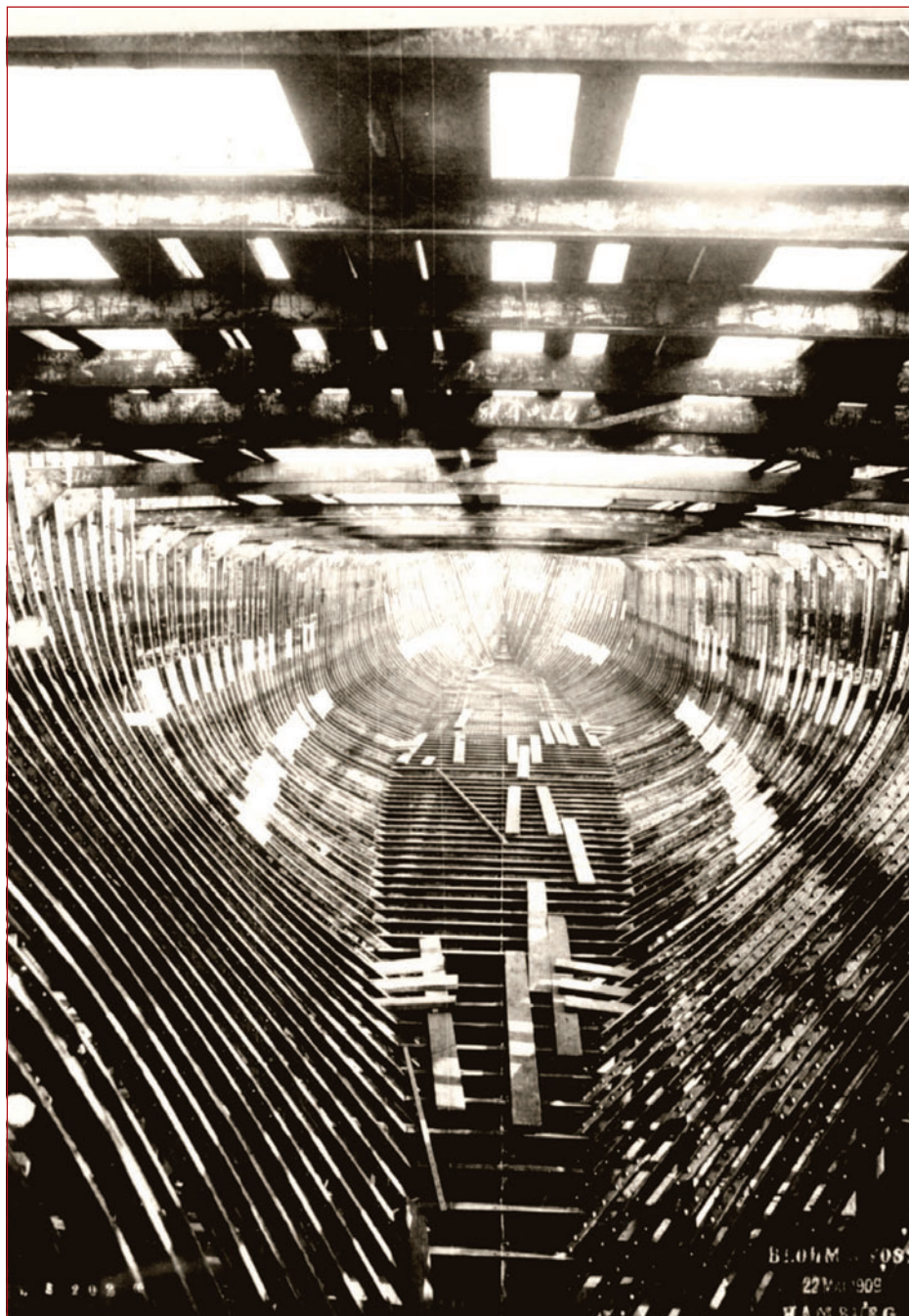
Historia *Daru Pomorza* sięga 1909 roku, kiedy niemieckie Deutsche Schulschiff Verein (którego celem było przygotowanie kadr dla Niemieckiej Marynarki Handlowej, a które posiadało już szkolny żaglowiec *Grossherzogin Elizabeth*) rozpoczęło w hamburskiej stoczni Blohm & Voss budowę drugiego żaglowego statku szkolnego. Planowano ją zakończyć 1 września 1909 roku, niestety to się nie udało. Jednym z powodów przedłużania budowy był warunek zawarty w kontrakcie, aby do konstrukcji statku użyć materiałów i urządzeń produkcji niemieckiej, o najwyższej jakości. Ostatecznie wodowanie odbyło się 28 września 1909 roku. Statek ukończony został w 1910 roku, otrzymał nazwę *Prinzess Eitel Friedrich* (na cześć synowej cesarza Niemiec i córki Wielkiego Księcia Oldenburskiego, protektora DSV - Zofii Karoliny, która została matką chrzestną fregaty) i do końca I wojny światowej służył jako statek szkolny.

Szkolny typ

Zgodnie z wcześniejszą praktyką DSV, statek odbywał rocznie dwie szkolne podróże: krótką, przygotowującą przyszych praktykantów do statku i warunków na nim panujących (tzw. kandydacką lub letnią, po wodach europejskich) i podróż długą, zimową, na Morze Karaibskie, podczas której prowadzono różnorodne szkolenia. W 1912 roku, podczas letniej podróży do Edynburga zdarzył się na nim pierwszy wypadek, gdy jeden z kadetów spadł z rei do morza. Szczęśliwie wyłowiono go po niecałym kwadransie.

Jako ciekawostkę można odnotować fakt, że *Prinzess Eitel Friedrich* od samego początku wyposażony był w oświetlenie elektryczne, zasilane generatorem z silnikiem benzynowym o mocy 9 KM. Mimo to, nie było na nim radia – co więcej, w 1911 roku odrzucono ofertę bezpłatnego zainstalowania radiostacji złożoną przez firmę „Deneb”. Najpewniej dowódca statku obawiał się uszczuplenia swej władzy nad załogą statku – a ówczesni dowódcy potrafili „uprzyjemnić” życie załodze. W 1912 roku właśnie służbistość i nadmierne wymagania dowódcy *Prinzess Eitel Friedrich* doprowadziły do buntu oficerów. Sytuację uspokoiła dopiero osobista interwencja Wielkiego Księcia Oldenburskiego.

Z początkiem pierwszej wojny światowej fregatę postawiono na kotwicy



1909 - szkielet PEF.

w Zatoce Kilońskiej. W dalszym ciągu prowadzono na niej szkolenie marynarzy dla marynarki handlowej, a w marcu 1917 roku podjęła nawet podróże szkolne po zachodnim Bałtyku. W 1918 roku rejsy szkolne przerywane były epidemiami: w maju – szkarlatyny, a w lipcu i październiku – grypy (w październiku 2 uczniów zmarło).

Ostatecznie pod koniec 1918 roku listopadowa rewolucja w Kilonii uniemożliwiła rozpoczęcie rejsów szkolnych. Wyokrętowano uczniów i część załogi, na statku pozostało 25 osób. Urlopowani powrócili dopiero w styczniu. 30 września 1919 roku natomiast, po zakończeniu cyklu szkoleniowego, nie przyjęto

nowych kandydatów, a załoga *Prinzess Eitel Friedrich* została zwolniona. Samą fregatę roztaklowała załoga innego statku DSV - *Grossherzog Friedrich August*. Zdjęto też z niej co cenniejsze wyposażenie. Opuszczono banderę DSV, a statek przeprowadzono do Bremy i pozostawiono na nim jedynie dwóch wachtowych - do 1920 roku, kiedy żaglowiec oddano (zgodnie z postanowieniami traktatu wersalskiego) Francji jako część odszkodowań wojennych.

Francuzi planowali wcielenie go do służby jako *Colbert*, jednak wciąż stał beczynnie w St. Nazaire. W rejestrach Lloyd'a wykazywano go bez nazwy własnej, jako *ex Prinzess Eitel Friedrich*.



1913 - przy kole sterowym.

W lutym 1927 roku fregatę przekazano Maurycemu de Forest – baronowi cesarstwa austriackiego i Lichtensteinu, posłowi brytyjskiej Izby Gmin. Baron na początku XX wieku posiadał jacht parowy, który jeszcze przed I wojną światową sprzedał rodzinie Rotszyldów. Być może znów zapragnął zakosztować uroków morskich podróży, bo postanowił przebudować fregatę na jacht z napędem mechanicznym. Ale po dwóch latach zrezygnował z tych planów i statek wystawiono na sprzedaż.

Statek kupiony

W drugiej połowie lat dwudziestych służba pierwszego polskiego szkolnego żaglowca – *Lwowa* – zbliżała się do końca. Zaczęto rozmyślać o statku, który mógłby go zastąpić. Starania te zbiegły się z działaniami Komitetu Floty Narodowej, powstałego w 1928 roku i zmierzającego (wraz z innymi organizacjami) do zakupienia statku dla polskiej floty.

Latem 1929 roku przyszła wiadomość o stojącym beczynnym w St. Nazaire statku szkolnym *Prinzess Eitel Friedrich*. Kupiono go w lipcu 1929 roku za kwotę 7000 funtów szterlingów (około 8 procent ówczesnej wartości – równowartość ok. 300 tys. złotych) i nazwano *Pomorze*.

W grudniu 1929 roku na pokład *Pomorza* przybyli pierwsi polscy marynarze, dowodzeni przez kpt. Konstantego Maciejewicza, który został komendantem statku, a na przełomie 1929 i 1930 roku *Pomorze* przeholowano do duńskiej

stoczni w Nakskov. Była to najbardziej dramatyczna podróż statku, który – wpędzony sztormem między skały - omal nie zatonął w Zatoce Biskajskiej. Ratunek zawdzięczał wytrwałości załogi w próbach ratowania statku oraz marynarskiemu szczęściu i szybkiej orientacji kpt. Maciejewicza.

W Nakskov przeszedł remont generalny, podczas którego m.in. wstawiono mu silnik spalinowy. Wszystkie koszty związane z nabyciem statku (łącznie z kosztem silnika i remontu) wyniosły niecałe 1,5 mln złotych, z czego 400 tys. złotych zostało zgromadzone przez KFN. Pozostałe pieniądze pochodziły z dotacji Ligi Morskiej i Ministerstwa Przemysłu i Handlu.

Podczas remontu zmieniono nazwę żaglowca na *Dar Pomorza*, aby podkre-

ślić ofiarność Pomorzan. 19 czerwca 1930 roku żaglowiec przybył na gdyńską redę. 13 lipca 1930 roku na *Darze Pomorza* uroczystie podniesiono polską banderę, a statek poświęcono.

„Ojcem chrzestnym” został minister przemysłu i handlu, Eugeniusz Kwiatkowski, „matką chrzestną” Maria Janta-Pończyńska – małżonka dra Leona Janty-Pończyńskiego, ówczesnego ministra rolnictwa, a jednocześnie prezesa Wojewódzkiego Komitetu Floty Narodowej na Pomorzu. Mszę celebrował biskup „morski” Stanisław W. Okoniewski, a wśród gości znajdował się sekretarz KFN, gen. Mariusz Zaruski.

Przy okazji poświęcenia statku przekazano załodze dwa cenne podarki: dwa komplety posrebrzanych sztućców (obecnie znajdują się w Izbie Tradycji WSM) oraz uroczystą banderę (wyhaftowaną przez kobiety z Pomorza), którą podnoszono tylko przy wyjątkowych okazjach. Oryginał bandery znajduje się obecnie w Akademii Morskiej, natomiast na statku jest jej wierna replika. Na banderze, obok godła państwowego, widnieje godło Pomorza – Gryf Pomorski.

Pierwsze lata pod polską banderą

26 lipca 1930 roku *Dar Pomorza* wyruszył w pierwszą, dwumiesięczną podróż szkolną pod polską banderą, po wodach europejskich. Pierwsza podróż zamorska prowadziła do Stanów Zjednoczonych, gdzie *Dar* był serdecznie i tłumnie witany przez tamtejszą Polonię. W rok później pożeglował do Pernambuco i na Martynikę. Rejs okazał się szczególnie pechowy. Już u duńskich brzegów jeden



1930 - Dar Pomorza przybywa do Nakskov.

Dar Pomorza



**Czytaj i zbieraj pocztówki
ze słynnymi polskimi żaglowcami**



1930 - podniesienie bandery.

z uczniów spadł z wysokości na pokład, odnosząc poważne obrażenia. Po opuszczeniu Teneryfy prawie cała załoga uległa epidemii czerwonki, a na Martynice zatrąła się wigilijną rybą. W drodze powrotnej, na początku marca 1932 roku *Dar* trafił na silny sztorm. Dwukrotnie pękały żagle sztormowe, a wyjątkowo złośliwa fala zerwała szalupę, którą później znalazł na morzu niemiecki transatlantyk *Bremen* i – wnioskując z jej opłakanego wyglądu – przekazał wiadomość o zatonięciu *Daru Pomorza*. Pod koniec rejsu, 23 marca, u wejścia do kanału La Manche, miał miejsce jedyny śmiertelny wypadek w historii statku. Podczas zwijania żagli, przy bezwietrznej pogodzie, spadł z grotrei uczeń Maksymilian Stefaniak. Zginął na miejscu. W cieniu tych wypadków pozostał fakt pierwszego, pod polską banderą, przejścia równika.

Przed wojną *Dar Pomorza* wyruszał zazwyczaj w dłuższe (zimowe) rejsy szkolne na wody Ameryki Południowej i Afryki, a potem na wyspy Morza Karaibskiego. Ich uzupełnieniem były krótsze (letnie) podróże, na wody europejskie. W 1932 roku – wobec zaplanowanej przerwy w naborze kandydatów do PSM – *Dar* popłynął jedynie w letnią podróż do Hiszpanii, ale w 1933 roku wyruszył już na wody amerykańskie (do Paranagua) i afrykańskie (do Lobito).

Jesienne podróże prowadziły na spokojne i ciepłe wody południowe, ale wcześniej trzeba było pokonać Atlantyk podczas jesiennych sztormów. Podobnie jak powrót wiosną (również podczas sztormów), pozwalało to sprawdzić hart

i wytrzymałość przyszłych marynarzy. W dodatku dalekie podróże *Daru* wykorzystywano do celów naukowych. W rejsie 1931/1932 roku zaokrętowano dra Wacława Roszkowskiego, dyrektora Państwowego Muzeum Zoologicznego w Warszawie. Efektem było pojawienie się w atlasach zoologicznych nowego gatunku wioślarka, opisanego na podstawie materiałów zebranych podczas tej podróży i nazwanego *Trichocorixa Dar Pomorza*. Pracownicy naukowci pływali na *Darze* w 1933 roku jeszcze dwukrotnie.

16 września 1934 roku *Dar Pomorza* wyszedł w rejs dokoła świata, który wiódł przez Atlantyk i Kanał Panamski na Pacyfik. Przez Hawaje dopłynął do Japonii, a stamtąd, wokół Afryki - do Gdyni. Reprezentując polską banderę *Dar Pomorza* był m.in. pierwszym polskim statkiem, który przeszedł Kanał Panamski, pierwszym polskim statkiem w Japonii i w portach dalekowschodnich.

Odwiedził Australię, Mauritius, czterokrotnie przeciął równik, zawinął do 23 portów i w ciągu 352 dni przebył 38 746 mil morskich. W czasie swej podróży spotykał się z wyjątkowo serdecznym przyjęciem - zarówno ze strony rozrzuconej po całym świecie Polonii, jak i ze strony władz i mieszkańców odwiedzanych miast. Efektem rejsu były m.in. korespondencje zamieszczane w polskiej prasie pisane przez uczestników rejsu, a po zakończeniu rejsu wydane w postaci czterech książek.

W 1937 roku *Dar Pomorza* okrążył przylądek Horn, znany z panujących tam zwykle trudnych warunków pogodowych.

Dar przeszedł wokół Hornu przy stosunkowo dobrej pogodzie.

1 czerwca 1938 roku nastąpiła zmiana komendanta. Miejsce zasłużonego kpt. Maciejewicza zajął kpt. Konstanty Kowalski. I po raz pierwszy polskim statkiem szkolnym dowodził absolwent polskiej Szkoły Morskiej. Pod jego dowództwem *Dar Pomorza* popłynął na spotkanie statków szkolnych państw bałtyckich w Sztokholmie. Wydarzenie to uznawane jest za początek międzynarodowej współpracy statków szkolnych, która do dziś jest kontynuowana poprzez złoty żaglowców, zwane popularnie Operacjami „Żagiel”.

Dar w czasie II wojny światowej

W sierpniu 1939 roku, wobec zbliżającej się wojny, *Dar Pomorza* skierowano do Szwecji. Pozostał tam do października 1945 roku. Prawie cała załoga (wraz z komendantem) i uczniowie wyjechali do Wielkiej Brytanii. Wzięli udział w wojnie w szeregach PMH i PMW. Na *Darze* pozostało siedmiu najstarszych wiekiem członków załogi, dowodzonych przez radiooficera Alojzego Kwiatkowskiego. Opiekowali się statkiem, na którym okazjonalnie mieszkali marynarze z polskich okrętów podwodnych internowanych w Szwecji. Pod koniec wojny na *Darze Pomorza* prowadzono kursy zawodowe dla Polaków, których losy zainicjowały do Szwecji.

Latem 1945 roku w Szwecji zjawiła się polska Misja Morska, której zadaniem było sprowadzenie do Polski okrętów



1930 - zmiana warty: Lwów i *Dar Pomorza*.

podwodnych, internowanych tam w 1939 roku. Przy okazji Misja miała zająć się powrotem *Daru*. Wówczas to z powodów formalnych, podniesiono na nim banderę Polskiej Marynarki Wojennej. Do Gdyni *Dar* przybył 24 października 1945 roku, wraz z okrętami podwodnymi i kutrem Straży Granicznej *Batory*, a 7 listopada zwrócono go władzom cywilnym.

Lata powojenne

Dar Pomorza od wiosny 1946 roku rozpoczął rejsy szkoleniowe z uczniami Szkoły Morskiej. Po wojnie pływał głównie na Morze Śródziemne – oficjalnie argumentowano, że służy to lepiej szkoleniu przyszłych oficerów PMH, gdyż na takiej trasie warunki są bardziej zróżnicowane. Ograniczano jednak wizyty w portach „kapitalistycznych”. W 1953 roku, po dwumiesięcznej podróży, *Dar* zawinął na jeden dzień na redę Gibraltaru dla uzupełnienia zapasów wody, następnie okrążył Azory i po kolejnych dwóch miesiącach powrócił do Gdyni. W następnym roku było nieco lepiej – oprócz Gibraltaru uczniowie mogli zobaczyć włoskie Palermo. Później było jeszcze lepiej: wśród odwiedzanych portów znalazły się Stambuł, Messyna, Tanger.

W pierwszym okresie powojennej służby *Darem* dowodził kpt. ż. w. Stefan Gorazdowski, absolwent PSM i weteran II wojny światowej (służył m.in. na niszczycielu *Garland*). Odsunięto go od pływania w 1953 roku – podobno na skutek ostentacyjnie prezentowanych znajomości z oficerami Brytyjskiej Marynarki Wojennej podczas wizyt w zachodnich portach. Jego miejsce zajął kpt. Kazimierz Jurkiewicz – człowiek, który całe swe zawodowe życie poświęcił *Darowi Pomorza*. Przygodę z „Białą Fregatą” rozpoczął w 1931 roku jako uczeń. Po zakończeniu nauki pozostał na statku jako instruktor, a przed wojną został na nim IV oficerem. Po wojnie przyjęto go na *Dar* jako starszego oficera. Krótko, na początku lat pięćdziesiątych dowodził statkiem pasażerskim *Beniowski* (był to jedyny statek o napędzie mechanicznym, którym dowodził), po czym przeniósł się – jako kapitan – na jacht *Zew Morza*. W 1953 powrócił na *Dar* jako jego komendant i dowodził nim do czasu przejścia na emeryturę w 1977 roku.

W latach sześćdziesiątych *Dar* zaczął śmiało wychodzić na ocean. W 1962 roku posłano go do Afryki. Wówczas to jedyny raz po wojnie przekroczył rów-

nik, w drodze do Lagos. Potem wśród odwiedzanych portów coraz częściej zaczęły pojawiać się Santa Cruz de Tenerife i Mindelo.

W 1969 roku armator *Daru Pomorza* – Państwowa Szkoła Morska – stała się uczelnią wyższą. Tym samym na *Dar* okrętowali już nie uczniowie, ale studenci.

Reprezentacyjnie

Przed wojną *Dar Pomorza* traktowany był jak pływający ambasador Polski. Po wojnie skoncentrowano się na jego funkcji szkolnej, jednak pod koniec lat sześćdziesiątych znów poczęto wykorzystywać go do promocji Polski. W 1967 roku reprezentował nasz kraj w czasie wystawy światowej EXPO'67 w Montre-

morza udział w następnej Operacji Żagiel startując z Plymouth w Wielkiej Brytanii, przez Bermudy do Newport w Stanach Zjednoczonych. Następnie wziął udział w paradzie żaglowców w Nowym Jorku, uświetniającej 200-lecie Stanów Zjednoczonych Ameryki Północnej.

Koniec lat siedemdziesiątych zazna- czył się kilkoma podróżami o dużym znaczeniu propagandowym, co miało związek z deklarowaną w tym czasie polityką „odprężenia”, prowadzoną przez państwa socjalistyczne. Wspomnieliśmy o rejsie na 200-lecie USA. *Dar* popłynął tam jeszcze raz, w 1979 roku. Goszcząc w Savannah i Filadelfii witany był z honorami wojskowymi i brał udział w uroczystościach związanych z walkami o niepodległość Stanów Zjednoczonych i uczestnictwem



Lata 30. - uczniowie podczas zbiórki.

alu w Kanadzie. W latach siedemdziesiątych brał udział w Operacjach Żagiel – zlotach żaglowców i jachtów, które Sail Training Association organizowała co dwa lata w różnych portach świata. Pierwszy raz *Dar Pomorza* wziął udział w takim zlocie w 1972 roku, jako pierwszy żaglowiec z krajów socjalistycznych (wraz z nim zadebiutowały tam dużo mniejsze *Zawisza Czarny* i *Zew Morza*).

Kolejna Operacja Żagiel, w 1974 roku, kończyła się w Gdyni, tym razem *Dar Pomorza* zajął w regatach trzecie miejsce, a zwycięski bark *Kruzensztern* (bandery ZSRR) oskarżono o skrócenie sobie trasy – do czego Rosjanie oczywiście się nie przyznali. W 1976 roku brał *Dar Po-*

w nich Polaków – Kazimierza Pułaskiego i Tadeusza Kościuszki.

Po raz ostatni *Dar Pomorza* wziął udział w zlocie żaglowców w 1980 roku. Wiadomo było, że jego służba zbliża się do końca i tym bardziej należy docenić bezapelacyjne zwycięstwo, jakie odniósł podczas regat zorganizowanych przy okazji tego zlotu na trasie Kilonia – Karlskrona i Skagen - Amsterdam. W dodatku kapitanowie zgromadzonych wówczas żaglowców postanowili nagrodzić *Dar* „Cutty Sark Trophy” – nagrodą za wkład pracy w szkolenie młodych ludzi do pracy na morzu i szerzenie porozumienia między narodami. Nagroda ta – niekiedy górnolotnie zwana „żeglarską nagrodą Nobla” – musiała być



1962 - chrzest na równiku.

po dwóch latach zwrócona, ale gdyśscy rzemieślnicy wykonali jej wierną kopię, którą do dziś można podziwiać w salonie *Daru Pomorza*.

W latach siedemdziesiątych na *Dar* zaczęli okrętować nie tylko studenci WSM. W krótkich rejsach brali udział

uczniowie Liceum Morskiego, harcerze oraz członkowie „Bractwa Żelaznej Szekli”. Wspomnieć też można, że właśnie w połowie lat siedemdziesiątych wprowadzono na *Darze* pasy bezpieczeństwa, które zabezpieczały pracujących na wysokości przed upadkiem.

W tym czasie zaczęły pojawiać się głosy negujące sens szkolenia marynarzy na *Darze Pomorza*. Pytano „po co kierowcy samochodu nauka powożenia konnym powozem”. Nieporozumienie polegało na niezrozumieniu właściwej funkcji statku szkolnego. Zadaniem *Daru* nie było nauczenie praktycznych umiejętności – na *Darze* brakowało podstawowych urządzeń przeładunkowych i nowoczesnych mechanizmów. Natomiast twarda służba w wyjątkowo trudnych warunkach miała na celu zahartowanie młodych ludzi i zaszczerpienie im dyscypliny. Ale najważniejsze było nauczenie ich odpowiedzialności. Chyba w żadnych warunkach nie można tego zrobić lepiej, jak na żaglowcu. Tutaj każdy może zobaczyć i odczuć, że od niego zależy – dosłownie – życie jego i kolegów. Niedokładnie wykonany rozkaz, źle zakręcony iluminator może skończyć się katastrofą. Co prawda niektórzy uczestnicy tamtych wydarzeń zastanawiają się, czy ówczesna praktyka pozwalała realizować takie zadania w najlepszy sposób, ale niewątpliwie kierownictwo Wyższej Szkoły Morskiej uznało szkolenie pod żaglami za niezbędne i w stosownym czasie podjęło decyzję o budowie następcy *Daru Pomorza*.

Koniec służby zbliżał się nieuchronnie. Mimo troskliwej opieki załogi, *Dar* był już mocno zużyty, a stary silnik wymagał wymiany. *Dar* nie odpowiadał współczesnym przepisom, głównie w zakresie bezpieczeństwa, a koszt modernizacji można by porównać z budową nowego statku. We wrześniu 1981 roku popłynął w ostatni rejs szkolny, do fińskiego portu Kotka. W trakcie tego rejsu nadeszła wiadomość o odznaczeniu statku Krzyżem Komandorskim z Gwiazdą Orderu Odrodzenia Polski (*Polonia Restituta*). W historii polskiej floty jeszcze dwa inne statki zostały uhonorowane w podobny sposób: w 1980 roku *Soldek* otrzymał Order Sztandaru Pracy, natomiast w 1987 roku okręt-muzeum *Błyskawica* odznaczono Krzyżem *Virtuti Militari*.

W tym czasie trwały zabiegi o zachowanie statku. Wspominał o tym już w latach sześćdziesiątych twórca i dyrektor Muzeum Morskiego, dr Przemysław Smolarek. Ideę podchwycili ludzie dobrej woli, którym bliska była myśl ustawienia statku jako pływającego muzeum. Znaleźli się wśród nich profesorowie Daniel Duda i Bolesław Mazurkiewicz, prezydent Gdy-

Dane techniczne w chwili ukończenia:

	w czasie służby w DSV	w latach 70.
Pojemność	1566 RT brutto 941 RT netto	1561,3 RT brutto 524,6 RT netto
Wymiary	81,5 (długość całkowita kadłuba od rufy do końca galionu x 12,5 x 4,88 (konstr.), m	
Powierzchnia ożaglowania	2230 m ²	2259,1 m ²
Napęd pomocniczy	-	pomocniczy silnik spalinowy MAN o mocy 430 KM i śrubę napędową o skoku 1150 mm (prawym).
Prędkość	na silniku 7 węzłów, pod żaglami ok. 10-14 węzłów	
Załoga	do 270 ludzi (w tym 193 praktykantów)	ok. 190 ludzi (w tym 150 praktykantów)

ni Jan Krzeczowski oraz pomorski dziennikarz i żeglarz, Zbigniew Urbanyi. Wspólna akcja muzealników i grupy entuzjastów zakończyła się powodzeniem – latem 1982 roku nadeszła decyzja przekazania *Daru* do muzeum.

W muzealnej służbie

Latem 1982 roku zadania *Daru Pomorza* przejął nowo zbudowany *Dar Młodzieży*, a w sierpniu 1982 roku *Dar* przejęli pracownicy Centralnego Muzeum Morskiego dowodzeni przez emerytowanego kapitana Kazimierza Jurkiewicza, który zatrudniony został jako kapitan-kustosz statku-muzeum. 16 listopada tegoż roku nastąpiło protokolarnie przekazanie statku przez WSM. W tym samym czasie społeczny komitet, który doprowadził do zachowania statku, przekształcił się w działające do dziś Towarzystwo Przyjaciół *Daru Pomorza*. Zgodnie ze statutem, celem TPDP jest „zachowanie *Daru Pomorza* w pełnej krasie”.

Dar należało przystosować do nowej funkcji – np. jednym z zaleceń Urzędu Morskiego było stworzenie na nim jednokierunkowej trasy zwiedzania. W 1983 roku - po przeprowadzeniu niezbędnego remontu i adaptacji wnętrza - udostępniono go do zwiedzania jako statek-muzeum. Od początku cieszył się zainteresowaniem – w latach osiemdziesiątych przez jego pokłady przewijało się ponad 200 tysięcy ludzi rocznie. Teraz – w nowych warunkach ekonomicznych – odwiedza go około 100 tysięcy.

Dar Pomorza wciąż podlega przepisom obowiązującym jednostki pływające. Dlatego nad jego bezpieczeństwem czuwa załoga marynarska, dowodzona przez kapitana. Co kilka lat statek musi być dokowany. Wiele prac remontowych wykonywanych jest przez stocznie remontowe – jak na innych statkach. Zaznaczyć trzeba, że kadłub statku jest w doskonałym stanie technicznym – do tej pory wymieniono jedynie 20 procent oryginalnych, niemieckich blach, zaś stan pozostałych wskazuje, że statek może stać na wodzie co najmniej kilkaset lat.

Jego służba nie ogranicza się do prezentacji wystaw. Organizowane są na nim różne imprezy i spotkania. Od początku lat dziewięćdziesiątych tradycją stały się „wodowania” książek – spotkania promocyjne, podczas których autorzy mają możliwość prezentacji swych dzieł, a uczestnicy mogą zakupić interesujące ich pozycje po cenach promocyjnych. Do

dziś „wodowano” na *Darze* ponad 100 książek, a formuła zapoczątkowana przez CMM została z powodzeniem wykorzystana podczas podobnych spotkań na *Błyskawicy* i *Darze Młodzieży*. *Dar Pomorza* wykorzystywany jest również jako miejsce spotkań środowiskowych, konferencji i zjazdów. Jest siedzibą Stowarzyszenia Kapitanów Żegluga Wielkiej oraz

Bractwa Kaphornowców. Na jego pokładzie uczniowie klas pierwszych z gdyńskich szkół składają swe pierwsze przyrzeczenie.

Służba *Daru Pomorza* dla polskiego społeczeństwa trwa nadal.

Marek Twardowski



1932 - malowanie burty w Lobito.



1946 - alarm szalupowy.

Fot. F. Staszewski

Zdarzyło się

w polskiej gospodarce morskiej...

10 lat temu

Styczeń 1998 r.

2 – Bałtycki Terminal Kontenerowy poinformował, że w 1997 r. przeładowano tam 118 203 kontenerów (177 292 TEU i 1 780 tys. ton ładunków skonteneryzowanych). Wcześniej ogłoszono, że trzema największymi pod względem obrotów kontrahentami BCT wśród armatorów zostali: Team Lines, BCL i Mearsk, a wśród spedytorów: C. Hartwig Gdynia, Scan Consult i POLSIN.



16 – Spółka Polsteam Oceantramp, współpracująca w 1997 r. ok. 80 proc. wpływów całej grupy armatorskiej PŻM, uzyskała certyfikat ISO 9002. Wcześniej certyfikat taki otrzymały również dwie inne spółki tej grupy: Polsteam Tankers i Unity Line.

20 – Służbę rozpoczął nowoczesny statek szkolny *Nawigator XXI*, zbudowany dla szczecińskiej Wyższej Szkoły Morskiej.



20 – W Stoczni Gdynia przekazano zagranicznemu armatorowi kontenerowiec *Oder Trader* (30 360 t nośności), typu 8145.

W polskich stoczniach zwodowano 2 kontenerowce i masowiec.

20 lat temu

Styczeń 1988 r.

8 – Po 42 latach pracy w redakcji miesięcznika „Morze”, z czego 20 ostatnich na stanowisku redaktora naczelnego, na emeryturę odszedł Jerzy Miciński. Uroczyste pożegnanie redaktora odbyło się na *Stefanie Batorym* i połączone było z odznaczeniem miesięcznika Krzyżem Oficerskim Orderu Odrodzenia Polski.



9 – Podniesiono banderę na niszczycielu rakietowym *Warszawa* (drugim o tej nazwie), który do 2003 pozostawał flagową jednostką Polskiej Marynarki Wojennej.



12 – Z Gdyni wypłynął w swoją ostatnią podróż eksploatacyjną, dowodzony przez kpt. ż.w. Telesfora Bielicza, *Stefan Batory*. Jego trasa obejmowała w sumie 26 portów, w tym 14 na wyspach Morza Karaibskiego.

20 – Znana artystka - rzeźbiarka Irena Loro, projektant i wykonawca obelisku (stojącego na Bulwarze Nadmorskim w Gdyni) „Tym którzy odeszli na wieczną

wachtę” poinformowała o zakończeniu wykonywanych w Gozdnickich Zakładach Ceramiki Budowlanej k. Żagania prac i gotowości transportu obelisku do Gdyni.



28 – Masowce *Zagłębie Dąbrowskie* i *Podbale* przekazano nowopowstałemu Koreańsko-Polskiemu Towarzystwu Żeglugowemu „Chop”. Otrzymały nazwy *Hung Nam* i *Chang Song*.

W polskich stoczniach zwodowano okręt badawczy.

30 lat temu

Styczeń 1978 r.

21 – Drobnicowiec *Isla Santay* (bandera Ekwadoru, zbudowany w Gdańsku, typ B-348) zderzył się we mgle w rejonie Brunsbittel z polskim kabotażowcem *Krasnal*, który musiał zostać osadzony na mieliźnie.

26 – Powołano Polsko-Brytyjskie Towarzystwo Żeglugowe, które przejęło dwie serie masowców budowanych w Anglii na zamówienie PŻM, kredytowanych przez rząd brytyjski. Po zbudowaniu, statki zostały wydzierżawione PŻM na 15 lat, a po spłacie kredytu przeszły na własność PŻM.

W polskich stoczniach zwodowano 3 drobnicowce, gazowiec LPG, statek badawczy, okręt desantowy i okręt szkolny.

40 lat temu

Styczeń 1968 r.

15 – PLO i radzieckie Bałtyckie Przedsiębiorstwo Żeglugowe podpisały umowę o utworzeniu wspólnego serwisu „Balta-merica” do portów wschodniego wybrzeża Ameryki Południowej.

23 – Zmarł prof. dr inż. Aleksander Rylke, nestor polskich okrętowców.



W polskich stoczniach zwodowano bazę rybacką, trawler burtowy i statek naukowo-badawczy.

50 lat temu

Styczeń 1958 r.

1 – PPIUR „Gryf” w Szczecinie przejęło od „Dalmoru” bazy i transportowce rybackie.

14 – Podczas narady w CBKO-1 podano, że w 1975 w polskich stoczniach budowane będą statki o nośności 100 tys. ton. Ta futurystyczna wówczas przepowiednia niespodziewanie spełniła się - stępkę pod pierwszy masowiec typu B-524 położono 24 lutego 1973 r.

W polskich stoczniach zwodowano drobnicowiec, 2 węglowce, 2 trawlerzy burtowe i superkuter.

60 lat temu

Styczeń 1948 r.

1 – W ramach kolejnej reorganizacji Główny Urząd Morski został podzielony na Gdański Urząd Morski (do którego włączono Biuro Odbudowy Portów) oraz

Szczeciński Urząd Morski. W niecałe dwa tygodnie później (13.01) rozwiązano Delegatury Rządu ds. Wybrzeża, a wkrótce potem jej szefowi - ministrowi Eugeniuszowi Kwiatkowskiemu - nakazano opuścić Wybrzeże.



2 – Uruchomiono port w Darłowie.

5 – Z Gdyni wyszedł na łowiska Morza Północnego trawler *Saturnia* dowodzony przez kpt. Pawła Gica, z całkowicie polską załogą. Po raz pierwszy w historii polskiego rybołówstwa dalekomorskiego na pokładzie trawlera nie było cudzoziemców.



22 – Stocznia złomowa T.W. Ward zakupiła (do pocięcia na złom) krążownik brytyjski *Danae*, który w latach 1944-1946 służył pod polską banderą jako *ORP Conrad*.



70 lat temu

Styczeń 1938 r.

15 – W holenderskiej stocznii Koninklijke Maatschappij „De Schelde”, Vlissingen zwodowano okręt podwodny *Orzeł*.



7, 29 – Dwie, nieudane próby wywołania przez nieznaną sprawców pożarów na transatlantyku *Batory*. W latach 1937-38 prób takich zanotowano 5.



80 lat temu

Styczeń 1928 r.

14 – Zlikwidowano port wojenny w Modlinie, a na jego terenie powołano Centralną Składowicę Marynarki Wojennej.

24 – W stocznii Craig, Taylor & Co. Ltd., Stockton-na-Tees (Wielka Brytania) Żegluga Polska zakupiła znajdujący się w budowie statek o nośności 5 000 ton. Tego samego dnia zamówiono drugi, identyczny. Statkom nadano później nazwy *Niemen* i *Wisła*. *Wisła* była pierwszym statkiem zbudowanym „od stępki” na polskie zamówienie.

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

Zdjęcia zostały wykonane przez autorów lub pochodzą z ich archiwów.

Soter Jaxa-Małachowski – artysta komercyjny

Wrażliwiec z talentem

Niewielu jest malarzy, którzy równie konsekwentnie jak Soter Jaxa-Małachowski poświęcili by się malowaniu morza. Ta pasja zjednała mu uznanie współczesnych i pozwoliła na wygodne życie po utracie rodzinnego majątku. Artysta, dzisiaj oceniany nieco krytyczniej, potrafił bezbłędnie trafić w gusta odbiorców i znaleźć trwałe miejsce w masowej wyobraźni.

Soter Jaxa-Małachowski urodził się w 1867 r. w Wolanowie pod Odessą. Był synem Ryszarda, właściciela ziemskiego i Doroty z Małachowskich. Po ukończe-

niu szkoły realnej w Odessie rozpoczął naukę w tamtejszej szkole rysunkowej. W latach 1892-94 studiował w krakowskiej Szkole Sztuk Pięknych pod kierun-

kiem **Floriana Cynka, Izydora Jabłońskiego i Władysława Łuszczkiewicza**. W 1894 r., wzorem wielu wybitnych polskich artystów, udał się po dalszą naukę

Fot. Mirosław Brucki



„Brzeg morski”, 1931 r., tektura, tempera, Centralne Muzeum Morskie w Gdańsku.



Fot. Mirosław Brucki

„Orłowo”, 1921 r., tektura, tempera, Centralne Muzeum Morskie w Gdańsku.

do Monachium. Tam pobierał lekcje w Szkole Rysunku i Malarstwa **Stanisława Grocholskiego**. Soter Jaxa-Małachowski aktywnie włączył się w życie polskiej kolonii artystycznej. W 1898 r. uczestniczył w wystawie w Monachium i został przychylnie przyjęty przez tamtejszą krytykę artystyczną.

Specjalista Morza Czarnego

Podczas pobytu w Monachium artysta często odwiedzał rodzinne dobra. Uroda krymskiego kajobrazu, a przede wszystkim malownicze Morze Czarne na kilka lat prawie całkowicie zdominowały jego twórczość. Na wystawach krajowych pojawiły się pejzaże morskie pędzla artysty: „Brzeg Morza Czarnego”, „Burza u brzegów Krymu” czy „Burza w Dożynówce pod Odessą”. Znany krytyk sztuki Adolf Nowaczyński w artykule zamieszczonym w „Kraju” nazwał nawet Jaxa-Małachowskiego „specjalistą Morza Czarnego”, wspominając zarazem o jego „silnym talencie”.

W 1901 r. artysta ożenił się z Jadwigą Younga de Lenie i powrócił do kraju. Zamieszkał w Krakowie. Z miastem tym związał się do końca życia, nie licząc dwuletniego pobytu w Zakopanem. Stąd wyjeżdżał często za granicę, przeważnie do Włoch (1905, 1925, 1928), by doskonalić warsztat malarza morza. Powstały wtedy liczne obrazy i studia pejzażowe znanego Morza Śródziemnego, które pokazywane na wystawach wzbudzały zachwyt publiczności i uznanie krytyki dla sposobu malowania przez artystę wody morskiej. Podróżując po Włoszech, malarz najchętniej odwiedzał Wenecję, Capri i Toskanę. Z równą przyjemnością, co morze, malował również porty śródziemnomorskie, wśród nich najczęściej Wenecję, zauroczony jej oryginalną, zabawkową architekturą.

Dużo i na sprzedaż

W pierwszym okresie kariery Soter Jaxa-Małachowski był jeszcze człowiekiem majątnym, potomkiem szlacheckie-

go rodu. Niezależność finansowa pozwalała mu tworzyć dla przyjemności. Powstały wtedy prace najciekawsze pod względem artystycznym. Jednakże z biegiem czasu, nie bez wpływu wydarzeń I wojny światowej i rewolucji w Rosji, zubożał i zmuszony zarabiać na życie malowaniem obrazów, zaczął powielać dawne pomysły. Malował szybko i dużo, głównie na sprzedaż. Ta czysto komercyjna działalność dotknęła właśnie najbardziej morską dziedzinę jego twórczości. To ona zawsze najbardziej podobała się publiczności i paradoksalnie, od niej artysta zaczął odcinać kupony popularności. Zamiast techniką olejną zaczął coraz częściej posługiwać się akwarelą, gwaszem i pastelami, a płótno zastępować tekturą.

W momencie odzyskania przez Polskę niepodległości po I wojnie światowej i uzyskaniu dostępu do Bałtyku, niewielki skrawek polskiego wybrzeża zaczęli dosłownie szturmować polscy artyści, poszukując nowych tematów do obrazów, kierowani odruchem spontanicznego patriotyzmu. W grupie tej znalazł

się również Soter Jaxa-Małachowski. Po Morzu Czarnym i Morzu Śródziemnym przysła kolej na malowanie pejzaży znad Bałtyku. Najbardziej zapadły w pamięć potomnych jego pejzaże marynistyczne malowane w plenerze w okolicach Gdyni i na Helu.

Nic z rewolucjonisty

Chociaż Soter Jaxa-Małachowski zasłynął jako malarz morza, w ciągu swej długiej kariery artystycznej podejmował również inne tematy. Należały do nich pejzaże górskie i podgórskie, nokturny, czyli krajobrazy nocne, widoki miejskie - szczególnie Wenecji i Krakowa - oraz portrety, najczęściej osób z kręgu rodziny artysty. Był malarzem niezwykle aktywnym i pozostawił po sobie znaczącą spuściznę. W samym Centralnym Muzeum Morskim w Gdańsku znajduje się 18 jego prac. Są to najczęściej widoki polskiego wybrzeża, sceny z życia rybaków oraz przedstawienia portów morskich, w tym Gdyni i Gdańska. Jeden z obra-

zów przedstawia bitwę morską, temat stosunkowo rzadki w twórczości artysty.

Niewiele wiadomo o jego życiu prywatnym. Zawarte w wieku 34 lat małżeństwo było trwałe, chociaż okazało się bezdzietne. Artysta osiągnął komercyjny sukces, który pozwolił mu uciec od kłopotów finansowych, które dla niego, potomka zamożnej rodziny, nieprzyzwyczajonego do walki o byt, mogły okazać się trudnym życiowym doświadczeniem. Soter Jaxa-Małachowski zmarł w Krakowie w 1952 roku.

Przez całą swoją długą karierę artysta pozostawał poza modnymi trendami w sztuce. Nie uległ secesji z jej upodobaniem do dekoracyjnych i płaskich plam barwnych, a i później, w okresie międzywojennym, pozostał nieczuły na rewolucyjne zmiany dokonujące się w malarstwie. Oprócz warszawskiego Towarzystwa Zachęty Sztuk Pięknych, nie należał do żadnego stowarzyszenia artystycznego o ściśle wytyczonym programie. Wypracował własny styl, którego cechą charakterystyczną był realizm połączony

z dobrym opanowaniem warsztatu malarza i wrażliwością na kolor.

Groźny żywioł

Jednym z najciekawszych obrazów artysty ze zbiorów Centralnego Muzeum Morskiego w Gdańsku jest malowane olejem na płótnie przedstawienie bitwy morskiej. Obraz powstał w pierwszym dwudziestoleciu XX w., a więc wtedy, gdy Jaxa-Małachowski był „w szczytowej formie”. W centrum kompozycji widoczny jest tonący pancernik, wokół mniejsze jednostki wojenne. Na falach kołyszą się łodzie ratunkowe z rozbitkami, w wodzie widzimy też tonących marynarzy. Nad płonącym pancernikiem unoszą się dwupłatowe samoloty. Dramatyczne napięcie, jakie wyczuwamy patrząc na obraz, osiągnął artysta stosując realistyczne środki wyrazu. Zwraca uwagę miękki, malarski modelunek sylwetek okrętów, które zdają się tonąć w lekkiej mgiele. Nie jest to tylko zabieg stylistyczny, mający uchronić artystę przed mozołem oddania

Fot. Mirosław Brucki



„Bitwa morska”, pocz. XX w., płótno olej, Centralne Muzeum Morskie w Gdańsku.

wszystkich detali przedstawionych jednostek. Niewyraźne sylwetki okrętów są raczej konsekwencją panującej przedburzowej pogody, gdy ciężkie, ołowiane niebo, rozświetlone po prawej złotawą łuną bijącą z płonącego pancernika, powoduje, że toń morska zdaje się być nieprzyjazna, chłodna i ciemna. Morze zostało tu przedstawione jako groźny żywioł. Spienienie i przelewanie się wody, ich zmienna barwa, mogły być uchwycone tak wiernie tylko przez kogoś, kto obserwował je od dzieciństwa, bo wychował się nad morzem. Artysta poradził też sobie bezbłędnie z tym, co innym malarzom często sprawia trudność, z zachowaniem właściwych proporcji portretowanych jednostek i ich naturalnym usadowieniem na wodzie.

Morze w pastelach

Nie zawsze poruszał artysta tak pesymistyczne tematy. Większość jego obrazów to pogodne w nastroju, niemalże idylliczne pejzaże, które szczególnie podobały się wczasowiczom wypoczywającym nad morzem, ponieważ kojarzyły się z beztrudną letnich wakacji. Wiele z tych prac to łatwo rozpoznawalne portrety określonych miejsc. Takim jest np. obraz „Orłowo” prezentujący jeden z najbardziej charakterystycznych i urokliwych fragmentów polskiego wybrzeża. Na pierwszym planie widzimy rozłożyste drzewo, którego korona, niczym olbrzymi parasol, rozpościera się nad rozległym, lekko i z wdziękiem namalowanym krajobrazem. Dzień jest słoneczny i bezwietrzny, a gładka jak lustro tafla wody wcina się pomiędzy zakomponowany po przekątnej klifowy brzeg na pierwszym planie, a wąski pas łądu w głębi, wzdłuż linii horyzontu.

Kolejny z prezentowanych obrazów to „Brzeg morski”. Zarówno jego temat, jak i kompozycja są dla artysty bardzo charakterystyczne. Tu, jak i w wielu innych jego pracach występuje motyw lekko wzburzonego morza z wysoką falą na pierwszym planie, która dekoracyjnie rozlewa się na płaskim, piaszczystym brzegu. Aby osiągnąć efekt przezroczystości wody morskiej, artysta używa dużo bieli, a matową farbę temperową w pastelowych odcieniach zieleni i błękitu nakłada gładko i cienko.

Zapis Helu

Ostatnie dwa omawiane obrazy Sotera Jaxa-Małachowskiego powstały w He-



„Kutry helskie”, 1926 r., tektura, pastel, gwasz, Centralne Muzeum Morskie w Gdańsku.



„Łodzie rybackie”, 1934 r., papier, pastel, Centralne Muzeum Morskie w Gdańsku.

lu. Przedstawiają ten sam fragment niewielkiego portu rybackiego, tylko trochę inaczej skadrowany. Pierwszy, p.t. „Kutry helskie” ukazuje widok na morze zamknięte nieco powyżej połowy wysokości kompozycji przez molo, do którego zacumowano trzy pomalowane na biało jednostki. Drugi - „Łodzie rybackie” przedstawia w zasadzie to samo miejsce, tylko oglądane z perspektywy brzegu, na którym spoczywają wyciągnięte z wody łodzie i rzucony na piach sprzęt rybacki. Oba obrazy powstały w różnym czasie,

co świadczy, że artysta często odwiedzał Hel. Z upodobaniem malował i rysował charakterystyczne helskie łodzie rybackie, umiejętnie odtwarzając ich kształty i szczegóły budowy.

Liliana Giełdon

Ilustracje:
© Centralne Muzeum Morskie
w Gdańsku

Światowy zjazd podwodniaków

250 gości z 20 krajów świata przyjdzie w maju do Gdyni na jubileuszowy, 45 Międzynarodowy Kongres Podwodniaków.

- To ogromne wyróżnienie dla naszego kraju - mówi kmdr. ppor. rez. Edward Olewiński, prezes Bractwa Okrętów Podwodnych, które będzie gospodarzem spotkania.

Bractwo istnieje od 26 lat. W tej chwili skupia 110 członków byłych załóg polskich okrętów podwodnych i ich sympatyków. Organizacja, zachowując autonomię, działa w ramach Ligi Morskiej i Rzecznej.

Stowarzyszenie polskich podwodniaków dwa razy do roku wydaje biuletyn pt. „Podwodnik”, za pośrednictwem którego, a także poprzez spotkania z młodzieżą i okazjonalne akcje (np. rejsy śladami polskich okrętów podwodnych z drugiej wojny światowej) stara się kultywować i upo-

wszechniać podwodniackie tradycje. Za zasługi na tym polu zostało uhonorowane „Pierścieniem Hallera”, najwyższym odznaczeniem Ligi Morskiej i Rzecznej.

Bractwo Okrętów Podwodnych bierze też aktywny udział w działalności Międzynarodowego Stowarzyszenia Podwodniaków (ISA), które zrzesza podwodniackie organizacje z całego świata. ISA co roku, za każdym razem w innym kraju członkowskim, organizuje międzynarodowe kongresy. W 2007 roku odbył się on we Francji. W tym roku, w dniach 14 - 17 maja, podwodniacy przyjadą do Gdyni. Widoczną oznaką tego, że to Polska tym razem będzie ich gościć, jest specjalny puchar przechodni, który Polacy otrzymali

od Francuzów. Na zakończenie spotkania w Gdyni zostanie on przekazany organizatorom następnego zjazdu - Amerykanom. Do pucharu dołączona zostanie upamiętniająca je plakietka z napisem: „Gdynia 2008”. Dlaczego akurat to miasto zostało wybrane na miejsce spotkania podwodniaków z całego świata?

- Główny powód to jubileusz 90-lecia powstania Polskiej Marynarki Wojennej, której główną bazą jest właśnie Gdynia - wyjaśnia Olewiński. - Ale to także okazja do pochwalenia się naszymi podwodniackimi tradycjami. Może nie jesteśmy największą podwodną potęgą, ale w czasie drugiej wojny światowej nasze okręty zapisały piękną kartę.

Kongres trwać będzie trzy dni. W tym czasie podwodniacy będą rozmawiać o historii, teraźniejszości i przyszłości broni podwodnej. Polacy planują też pokazać swoim zagranicznym kolegom Trójmiasto i Kaszuby. Nie obędzie się oczywiście bez wyjścia w morze, a na zakończenie spotkania odbędzie się uroczyste ekumeniczne nabożeństwo za podwodniaków, którzy odeszli na wieczną wachtę.

Pod białą-czerwoną banderą pływało jak do tej pory 20 okrętów podwodnych. W momencie wybuchu drugiej wojny światowej Polska dysponowała pięcioma jednostkami tego rodzaju. W czasie kampanii wrzesniowej nie odnotowały one żadnych sukcesów, a jednak działania dwóch z nich przeszły do legendy. *Wilk* jako pierwszy przedarł się do Anglii. Za nim, po brawurowej ucieczce z internowania, podążył *Orzeł*, który potem zaginął w czasie jednego z patroli w niewyjaśnionych do dziś okolicznościach. Trzy pozostałe okręty: *Żbik*, *Sęp* i *Ryś* zostały internowane w Szwecji, gdzie spędziły całą wojnę.

W czasie wojny pod polską banderą pływały jeszcze trzy inne okręty podwodne: *Jastrząb*, *Sokół* i *Dzik*. *Jastrząb* został przypadkowo zatopiony przez aliantów, zanim zdołał cokolwiek zdziałać przeciw nieprzyjacielowi. Za to *Sokół* i *Dzik* udowodniły, ile są warte. W czasie służby na Morzu Śródziemnym, ze względu na swoją skuteczność, zasłużyły na miano „straszliwych bliźniaków”.

Obecnie polska flota dysponuje (w czynnej służbie) pięcioma okrętami podwodnymi. Największą flotą podwodną świata ma marynarka amerykańska. Pod banderą Stanów Zjednoczonych pływa ponad 70 atomowych okrętów podwodnych.

Tomasz Falba

Fot. Rafał Rusiecki



Kmdr ppor. rez. Edward Olewiński, prezes Bractwa Okrętów Podwodnych, z dumą prezentuje podwodniackie berło.

Największa bitwa morska

Amerykańska flota inwazyjna.

Poczwórna klęska Japończyków

Bitwa o Zatokę Leyte rozegrała się w dniach 23-26 października 1944 roku u wybrzeży Filipin. Zmierzyły się ze sobą floty Japonii i Stanów Zjednoczonych. Niewiele o niej w Polsce wiadomo. Niemal na palcach jednej ręki policzyć można publikacje, które się na ten temat ukazały w ciągu ostatnich dwudziestu lat. To zdumiewające zważywszy, jakie miała znaczenie dla przebiegu drugiej wojny światowej na Pacyfiku.

Była to największa bitwa morska wszech czasów. Po obu stronach wzięło w niej udział blisko 300 okrętów (dokładnie 216 amerykańskich, 2 australijskie i 64 japońskie, nie licząc całej masy jednostek pomocniczych) i kilkaset samolotów. Tylko bitwa jutlandzka z czasów pierwszej wojny światowej może jej dorównać w liczbie okrętów (starło się 151 jednostek brytyjskich z 99 niemieckimi), ale nie wytrzymuje porównania, jeśli chodzi

o udział lotnictwa, którego w bitwie jutlandzkiej prawie w ogóle nie było.

Poczwórna bitwa

W batalii o Zatokę Leyte Amerykanie zadali ostateczny cios japońskiej flocie. Od tego momentu przestała się liczyć w zmaganiach na Oceanie Spokojnym.

Po raz ostatni w historii, w klasycznym artyleryjskim pojedynku, starły się ze sobą

wielkie okręty liniowe. W ten sposób zakończyło się kilkusetletnie panowanie na morzu tej taktyki walki. Teraz to nie pancerniki miały rozstrzygać wojny morskie, ale lotniskowce.

W czasie bitwy o Zatokę Leyte Japończycy po raz pierwszy na zmasowaną skalę użyli w walce kamikaze.

Można by jeszcze znaleźć przynajmniej kilka powodów, dla których warto zainteresować się przebiegiem tej bitwy.

Była np. jedną z najbardziej skomplikowanych operacji morskich w dziejach. Nie dość, że zaangażowane w nią były gigantyczne ilości okrętów i samolotów, to jeszcze rozgrywała się na czterech akwenach naraz (na Morzu Sibuyan, w Cieśninie Surigao, u wybrzeży wyspy Samar i u przy-

łądka Engano), stąd bywa nazywana „poczworną bitwą”. I choć wszystkie znajdowały się na wodach Filipin, to jednak odległe były od siebie o setki mil morskich. Jeśli dodatkowo weźmiemy pod uwagę, że wszystkie walki odbyły się w ciągu zaledwie trzech dni, będziemy mieli

obraz niesłychanie trudny do opisania. Być może ta trudność właśnie jest jednym z głównych powodów, dla których bitwa o Zatokę Leyte nie jest tak „popularna” wśród historyków, jak inne bitwy, które rozegrały się na Pacyfiku podczas drugiej wojny światowej.

Na tych wodach Amerykanie i Japończycy stoczyli największą bitwę morską II wojny światowej.



Infografika: ImageBIT (źródło: Wikipedia)

Pacyfik – rok 1944

Aby zatem nie pogubić się w przebiegu bitwy o Zatokę Leyte przedstawmy na początek sytuację militarną, jaka panowała jesienią 1944 roku na Pacyfiku. Japonia nie miała żadnych szans na zwycięstwo, nie zamierzała jednak tanio sprzedać skóry. Zanościło się na to, że wojna na Pacyfiku będzie trwać jeszcze wiele długich miesięcy, a Amerykanie będą zmuszeni zaciekle walczyć o każdą wysepkę, ponosząc przy tym gigantyczne ofiary. Przebieg wojny, jak wiemy, potwierdził te przypuszczenia. Dopiero zrzućenie bomb atomowych na Hiroszimę i Nagasaki zmusiło Japonię do bezwarunkowej kapitulacji.

Wróćmy jednak na Pacyfik w roku 1944. Aby wygrać wojnę, Amerykanie musieli najpierw zająć Filipiny. Po pierwsze dlatego, że było stamtąd blisko do Kraju Wschodzącego Słońca i łatwo było zgromadzić siły do ewentualnego desantu. Po drugie, zajęcie Filipin odciągało Japonię od dostaw surowców z Azji Południowo-Wschodniej, bez których nie mogła ona prowadzić działań wojennych. Dla Amerykanów zajęcie Filipin miało priorytetowe znaczenie, dla Japończyków zaś stanowiło śmiertelne zagrożenie. Nic dziwnego zatem, że obie strony starannie się do tego przygotowywały opracowując skomplikowane plany operacyjne, w realizację których zaangażowały wszystkie niemal dostępne siły i środki. Na miejsce lądowania Amerykanie wybrali Zatokę Leyte położoną w południowej części archipelagu filipińskiego, z szerokimi, piaszczystymi plażami.

Amerykanie kontra Japończycy

Desant rozpoczął się 20 października 1944 roku. W ciągu dwóch dni w Zatoce Leyte wylądowało 132 tysiące żołnierzy. Flota inwazyjna składała się z 700 różnego rodzaju jednostek pływających, zabezpieczanych przez ponad 1200 samolotów. Desant na Filipiny osłaniała też flota podzielona na trzy zespoły okrętów pod ogólnym dowództwem wiceadmirała Williama Halseya.

Główne siły amerykańskie (6 pancerników, 5 krążowników, 28 niszczycieli i 39 kutrów torpedowych) pod dowództwem kontradmirała Jesse Oldendorfa pilnowały wejścia do Cieśniny Surigao zamykającej od południa Zatokę Leyte. Na „zewnątrz”, od jej wschodniej strony, rozlokował się zespół 16 lotniskowców eskortowych osłanianych przez 21 niszczycieli pod komendą kontradmirała Thomasa Sprague’a. W pobliżu, gotowe do walki czekało też potężne zgrupowanie czterech zespołów lotniskowców, każdy liczący ponad 20 jednostek. Ich zadaniem było zabezpieczenie lądowania na Filipinach od strony północnej, szczególnie Cieśniny San Bernardino.

Japończycy nie mogli przeciwstawić Amerykanom podobnych sił. Dysponowali flotą ponad trzykrotnie mniejszą. Ich atutem miał być plan oparty na zaskoczeniu i zwodzeniu przeciwnika. Przyjętą miał być zespół lotniskowców pod dowództwem wiceadmirała Jizaburo Ozawy, który miał nadpłynąć od strony Japonii i udawać główne siły rzekomo idące na walną bitwę z Amerykanami. Kiedy ci zajęć się mieli ściganiem Ozawy, prawdziwe główne siły uderzeniowe, podzielone na trzy zespoły (pod dowództwem wiceadmirała Takeo Kurity, kontradmirała Teiji Nishimury i wiceadmirała Kiyohidy Shimy, miały od południa zaatakować zgromadzone w Zatoce Leyte amerykańskie okręty. Planowi nadano kryptonim „Sho-1” („Zwycięstwo-1”), choć szans na sukces nie było. W zgodnej opinii strategów i historyków zbyt wiele zależało w nim od szczęścia. W istocie więc, pomimo wielkich nadziei jakie pokładali w nim Japończycy, był raczej samobójczą misją w iście samurajskim stylu.

Zaskoczenia nie było

Zespół Kurity składał się z 5 pancerników (w tym największych, jakie kiedykolwiek zbudowano superpancerników *Musashi* i *Yamato* o wyporności ponad 70 tysięcy ton!), 12 krążowników ciężkich i lekkich, oraz 15 niszczycieli. Admirał zamierzał przejść przez Morze Sibuyan, przedostać się przez Cieśninę San Bernardino i od północy zaatakować amerykańskie okręty w Zatoce Leyte. Pech chciał, że zaraz na początku marszu, nieopodal wyspy Palawan, natknął się na dwa amerykańskie okręty podwodne. Nie tylko, że ich dowódcy natychmiast zameldowali o pojawieniu się Ja-



Amerykane lądują w Zatoce Leyte.



Unikatowe zdjęcie zespołu Kurity idącego na zatracenie.

pończyków (przez co w łeb wziął główny element ich planu, czyli zaskoczenie) to jeszcze zdołali zadać Kuricie pierwsze straty zatapiając jego flagowy krążownik *Atago*, krążownik *Maya* i uszkadzając kolejny *Takao*. Najgorsze jednak było to, że zespół Kurity został dostrzeżony wcześniej niż Ozawy, przez co ten ostatni przestał być „przyjętą”. Admirał nie zrezygnował jednak z misji. Ruszył dalej odpierając jednocześnie ataki amerykańskich samolotów, które pojawiły się nad

jego zespołem zaalarmowane przez wspomniane już okręty podwodne. Już na Morzu Sibuyan lotnicy zadali Kuricie najboleśniejszy cios zatapiając superpancernik *Musashi*.

Japończycy „odgryźli się” Amerykanom podrywając samoloty z lotnisk na Filipinach i skierowując je na amerykańskie lotniskowce. Udało im się na tyle uszkodzić jeden z nich, *Princeton*, że Amerykanie musieli go dobić torpedami własnych okrętów.

**Superpancernik Musashi
atakowany przez
amerykańskie lotnictwo
na Morzu Sibuyan.**

**Superpancernik Yamato.
Na tym zdjęciu widać doskonale
ogromne rozmiary okrętu.**



Halsey miał powody do zadowolenia. Po zebraniu meldunków od pilotów doszedł do przekonania, że zespół Kurity przestał być groźny. Była to pomyłka mogąca mieć duże konsekwencje dla dalszych losów bitwy. Na swoją obronę Halsey mógł tylko powiedzieć, że zrobił to pod wpływem informacji, że z północy nadciąga duże zgrupowanie japońskich lotnikowców. Halsey (jak zakładali Japończycy) uznał je w tym momencie za większe zagrożenie. W efekcie skierował przeciwko Ozawie swoje główne siły zostawiając dla Kurity otwartą na oścież Cieśninę San Bernardino.

Wyspy nie ucierpiały

Tymczasem do drugiej cieśniny: Surigao, zbliżały się dwa inne japońskie zespoły. Nishimura prowadził tam 2 pancerniki, 1 ciężki krążownik i 4 niszczyciele,

zaś Shima 2 ciężkie krążowniki, 1 lekki krążownik i 9 niszczycieli. Pierwszy, w nocy z 24 na 25 października, na miejsce dotarł Nishimura. Ponieważ został wykryty przez Amerykanów zanim doszło do bezpośredniego starcia, postanowił nie czekać na Shimę i od razu uderzyć na amerykańskie okręty. Choć brzmi to może brutalnie, Olandorf „potraktował” Japończyków podreżnikowo. Najpierw wysłał przeciwko nim kutry torpedowe, potem niszczyciele, na końcu zaś rozpoczął ostrzał artyleryjski z liniowo ustawionych burtami do Japończyków najcięższych okrętów (jednostki Nishimury mogły strzelać tylko z artylerii dziobowej). Niektórzy historycy uważają, że bój w Cieśninie Surigao nie zasługuje na miano bitwy, ale że właściwiej byłoby go nazywać po prostu masakrą japońskich okrętów. Sporo w tym prawdy. Z zespołu Nishimury ocalał tylko jeden okręt: niszczyciel *Shigure*. Sam Nishimura zginął na

pokładzie pancernika *Yamashiro*, który do końca siedł na czele zgrupowania.

Przybyły na miejsce Shima, zorientowany się w sytuacji, zarządził odwrót swojego zespołu. Ucieczka admirała z pola bitwy nie przyniosła mu chwały. Przy okazji omyłkowo storpedował znajdujące się nieopodal małe wysepki, które wziął za amerykańskie okręty. „Wyspom to nie zaszkodziło” - komentowano potem złośliwie. Podczas zawracania doszło też do kolizji jednego z krążowników Shimy z krążownikiem Nishimury. O tym jak wielkie było w czasie tej bitwy zamieszanie niech świadczy też fakt, że ofiarą amerykańskiej kanonady padł ich własny niszczyciel.

Totalna zagłada

Te dwa zwycięstwa: na Morzu Sibuyan i w Cieśninie Surigao nie oznaczały końca

bitwy o Zatokę Leyte. Halsey nie mógł jeszcze świętować. Jak już wspominaliśmy, zespół Kurity nie niepokojony przez Amerykanów, przeszedł Cieśninę San Bernardino i wzdłuż brzegów wyspy Samar szedł na południe nieuchronnie zbliżając się do Zatoki Leyte. Na szczęście dla Amerykanów, po drodze natknął się na prawie niechroniony zespół lotniskowców eskortowych Sprague'a. Sytuacja była groźna, bo amerykańskie okręty liniowe, po walce w cieśninie Surigao, nie miały wystarczającej ilości amunicji dla odparcia ewentualnego ataku silnego zespołu Kurity. Sprague pokazał wielki talent.

Gdyby Japończycy wykazali trochę więcej determinacji, mogliby łatwo posłać jego lotniskowce na dno. Przewaga ognia była miażdżąca. Sprague poderwał wszystkie zdolne do lotu samoloty. Do nierównego boju z Japończykami poszły też niszczyciele i eskortowce. Admirał postawił zasłonę dymną i na maksymalnych obrotach zaczął odchodzić na południe. Sprzyjała mu deszczowa pogoda, no i miał szczęście. Japończycy odpuścili i zawrócili z pola walki. Straty po stronie

amerykańskiej wyniosły: 1 lotniskowiec i 3 niszczyciele. Japończycy stracili 3 krążowniki.

Nic tak jednak nie pokazuje bezdziejności japońskiego położenia, jak sytuacja zespołu wiceadmirała Ozawy. Przez dłuższy czas robił wszystko, aby zostać „przypadkowo” odnaleziony przez Amerykanów. Kiedy już to się stało, niedaleko przylądka Engano, w północnej części Filipin, jedynym jego zadaniem była szybka ucieczka. Choć jego zespół robił na oko groźne wrażenie (w jego skład wchodziło 5 lotniskowców, w tym dwa przerobione z pancerników, 3 krążowniki i 8 niszczycieli) to w rzeczywistości niewiele był wart. A to z braku samolotów i doświadczonych pilotów. Większość nie potrafiła samodzielnie wylądować na pokładzie lotniskowca, więc po wykonaniu zadania mieli rozkaz kierowania się na lotniska lądowe na Filipinach. Zanosilo się na totalną zagładę zespołu Ozawy. I tak też się stało. Cztery najlepsze japońskie lotniskowce zostały zatopione jeden po drugim. Amerykanie nie stracili ani jednego okrętu. Na iro-

nie zakrawa fakt, że pochodząca z hiszpańskiego nazwa przylądka Engano znaczy w tym języku tyle co „uluda” albo „złudzenie”.

Szaleństwo kamikaze

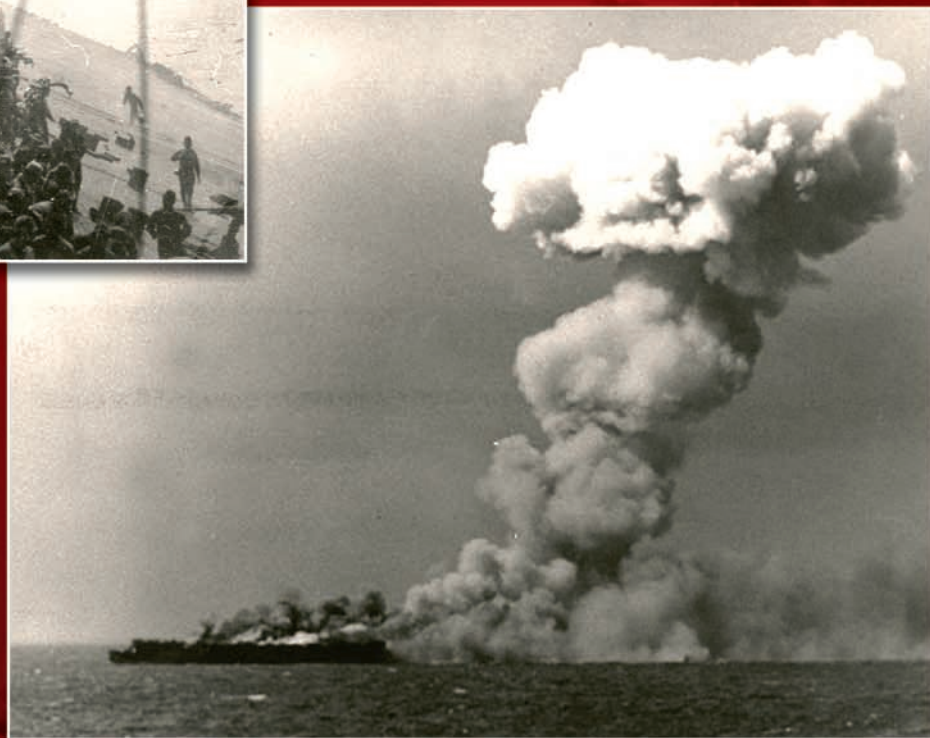
Bitwa o Zatokę Leyte zakończyła się całkowitym zwycięstwem Amerykanów. Japończycy stracili w niej 3 pancerniki, 4 lotniskowce, 10 krążowników ciężkich i lekkich oraz 9 niszczycieli, praktycznie także przestało działać ich lotnictwo pokładowe. Amerykańskie straty to: 1 lotniskowiec, 2 lotniskowce eskortowe, 3 niszczyciele i kuter torpedowy. W procentach proporcje te wyglądają jeszcze bardziej przygniatająco: Japończycy stracili prawie połowę wszystkich biorących w bitwie okrętów, Amerykanie zaś jedynie niespełna 3 procent. Dla tych pierwszych były to już straty nie do odrobienia.

W tej sytuacji Japończycy sięgnęli po środki nadzwyczajne. Po raz pierwszy użyto w bitwie o Zatokę Leyte kamikaze. Na nieszczęście dla setek młodych Japończyków atak ten zakończył się sukcesem. 25 października w trakcie bitwy u wybrzeży wyspy Samar kamikadze zatopili lotniskowiec eskortowy *St. Lo*. To szaleństwo nie mogło już jednak zmienić wyniku wojny. W marcu 1945 roku Amerykanie zdobyli stolicę Filipin. Droga do Japonii stanęła przed nimi otworem.

Tomasz Falba



Opuszczenie bandery na tonącym u przylądka Engano lotniskowcu Zuikaku.



Płonnie lotniskowiec Princeton.



Kłopotliwy Borowiak

Mariusza Borowiaka nikomu chyba przedstawiać nie trzeba. Ten 44-letni autor książek poświęconych historii Polskiej Marynarki Wojennej dobrze jest znany miłośnikom tej tematyki. Każda jego publikacja wzbudza wiele emocji wśród czytelników.

Borowiak pokazuje bowiem dzieje naszej floty ze wszystkimi jej blaskami i cieniami.

To właśnie on, jako jeden z pierwszych ujawnił, że dowódca Westerplatte załamał się w czasie legendarnej obrony tej placówki we wrześniu 1939 roku. On także pokazał, że dowódca sławnego okrętu podwodnego *Orzeł* stchórzył w obliczu wroga i symulował chorobę, aby zejść z jednostki. To Borowiak postawił tezę, że dowódca okrętu podwodnego *Wilk* popełnił samobójstwo, bo zasugerowali mu to jego... przełożeni.

Dorobił się opinii autora kontrowersyjnego. Nieraz zarzucano mu „szkalowanie” dobrego imienia Marynarki Wojennej i stawianie ryzykownych tez dla taniego poklasku. Kłopot z Borowiakiem polega jednak na tym, że jak do tej pory, nikt nie podważył jego teorii. I choć od publikacji jego pierwszych książek („Westerplatte. W obronie prawdy” i dwóch tomów „Małej floty bez mitów”) minęło wiele lat, nikt nie podjął się poważnej z nim polemiki.

Tymczasem Borowiak nie próżnował. Spod jego pióra wyszły kolejne znakomite książki - pierwsze polskie monografie poświęcone: legendarnemu obrońcy Wybrzeża w 1939 roku Józefowi Unrugowi („Admirał. Biografia Józefa Unruga”), historii polskich okrętów podwodnych („Stalowe drapieżniki. Polskie okręty podwodne w wojnie”) i zbrodni popełnionej przez ukraińskich nacjonalistów na polskich marynarzach z Floty Pińskiej („Zapomniana flota. Mokran”)”. Publikacje udowodniły, że nie jest on tylko łowcą sensacji, ale rzetelnym badaczem, z którym można się nie zgadzać, ale którego nie wolno ignorować. Dorobek Mariusza Borowiaka stawia go w tej chwili na czele badaczy dziejów naszej MW.

Dowód na to, że autor nie stracił formy, znajduje się w jego najnowszej pracy – wydanych przez wydawnictwo Alma-Press „Plamach na banderze”. Wracca w nich do starych wątków i je poszerza, ujawnia też nowe, nieznane dotąd szerszemu kręgowi odbiorców, fakty. Znajdziemy tam m. in. informacje o udzia-

le Polskiej Marynarki Wojennej w wojnie domowej w Hiszpanii, do której doszło w połowie lat trzydziestych. Okazuje się, że jedna z jednostek naszej floty ewakuowała z Hiszpanii do Polski zwolenników generała Franco. Udzielając im pomocy, Polska stanęła w jednym rzędzie z hitlerowskimi Niemcami, które także go wspierały. Borowiak pisze też o okręcie podwodnym *Ryś*, który w 1936 roku przeprowadził operację szpiegowską przeciw Związkowi Radzieckiemu w okolicach Leningradu oraz opisuje niezwykłą karierę Józefa Bartosika, polskiego oficera MW, który dosłużył się po wojnie stopnia admirałskiego w brytyjskiej flocie wojennej, zrywając w zamian za to swoje związki z krajem. Reszty zdradzać nie będziemy.

Zachęcamy do lektury. Tym bardziej, że to kolejna pozycja, która ukazuje się z logo „Naszego MORZA” na okładce. Dla pierwszych trzech Czytelników, którzy się z nami skontaktują, mamy trzy egzemplarze „Plam na banderze”.

Tomasz Falba



*Nagrodzona Oscarem
„Niewygodna prawda”
na płytach DVD*

Klimatyczna apokalipsa

Ocieplenie klimatu jest dla Ziemi jak bomba zegarowa. Jeśli rację mają ostrzegający przed skutkami tego zjawiska naukowcy, ludzkość ma najwyżej 10 lat na odwrócenie niebezpiecznych zmian pogodowych, które doprowadzają do niespotykanych wcześniej powodzi, suszy, huraganów i innych kataklizmów. Potem może być za późno, żeby zapobiec zniszczeniu całego systemu klimatycznego naszej planety...

Temat globalnego ocieplenia regularnie przewija się w ostatnich latach przez media, najczęściej w kontekście nietypowych lub gwałtownych zjawisk pogodowych nawiedzających różne rejony Ziemi. Później przycicha – aż do wystąpienia kolejnych anomalii. By pokazać, jak

wielkie jest to niebezpieczeństwo, amerykański reżyser telewizyjny Davis Guggenheim (współtwórca wielu popularnych seriali, m.in.: „24 godzin”, „Ostrego dyżuru”, „Agentki o stu twarzach” i „Deadwood”) oraz były wiceprezydent USA Al Gore zrealizowali 1,5-godzinny doku-

ment „Niewygodna prawda”, nagrodzony m.in. Oscarem dla najlepszego filmu dokumentalnego 2006 roku. Od niedawna obraz ten dostępny jest w Polsce na płytach DVD. Szkoda tylko, że polskie wydanie nie jest tak proekologiczne, jak amerykańskie, którego opakowanie wy-



konane zostało w 100 procentach z surowców wtórnych!

Misja wiceprezydenta

„Niewygodna prawda” jest filmową wersją wykładów, z jakimi od kilku lat jeździ po całym świecie Al Gore. Po prze-

granych w 2000 roku wyborach prezydenckich (wygrał je niewielką przewagą na Florydzie George Bush), wycofał się z polityki i całkowicie poświęcił działaniom na rzecz uratowania Ziemi przed nieodwracalnymi zmianami klimatycznymi.

- Zaczęłam zajmować się tym tematem pod koniec lat 60., zaalarmowany przez jednego z moich profesorów w college'u, Rogera Revelle – opowiada w filmie Al Gore. - Pomagałam także organizować pierwsze przesłuchania w tej sprawie w Kongresie pod koniec lat 70., po wybraniu mnie do Izby Reprezentantów. W latach 80. dyskutowałam o globalnym ociepleniu z przywódcami innych krajów świata i zorganizowałam międzynarodową sieć ustawodawczą, która miała się zająć właśnie tym tematem. Jako amerykański senator, a następnie wiceprezydent brałam udział w licznych rozmowach na ten temat, między innymi podczas Szczytu Ziemi w Rio de Janeiro w 1992 roku, czy podczas negocjacji związanych z Protokołem z Kyoto w 1997 roku. Każde z kolejnych badań naukowych potwierdzało i pogłębiało powody mojego niepokoju. Zaczęłam traktować konieczność uświadomienia światu tego globalnego kryzysu, jako rodzaj misji, jaką mam do spełnienia. Każdego dnia uczę się, jak bardziej efektywnie informować innych - dodaje były amerykański wiceprezydent.

Objazdowe show

Tak narodził się pomysł zorganizowania serii wykładów, w których z użyciem

najnowocześniejszych technik multimedialnych, w prosty i czytelny sposób Al Gore przekazuje zwykłym ludziom zaskakującą prawdę o tym, co nazywa „planetarnym stanem kryzysowym”. To swiste objazdowe show na temat globalnego ocieplenia, w ciągu kilku lat obejrzały tysiące ludzi na całym świecie. Zainspirowani wykładem Gore'a filmowcy namówili byłego wiceprezydenta do realizacji filmu dokumentalnego, który na kanwie jego wykładów zamysłowałby ludziom nadchodzące zagrożenia. Dzięki temu Al Gore ze swoją misją ratowania świata zyskał szansę trafienia już nie do tysięcy, lecz milionów osób na całym świecie!

Sam dokument jest równie porywający, jak sposób prezentacji tematu przez Alę Gore'a, grającego tu pierwszoplanową rolę. W zabawny, pełen zaangażowania i otwarty sposób film i jego bohater przedstawiają widzom problem, o którym zdawałoby się trudno mówić innym niż naukowy, językiem. Nic bardziej mylnego. Wyniki badań, ich analizy i dalsze prognozy, znane do tej pory tylko garstce naukowców, po przełożeniu na zwykły język i zilustrowaniu odpowiednio dobranymi obrazami, robią na widzach piorunujące wrażenie!

Przerażające statystyki

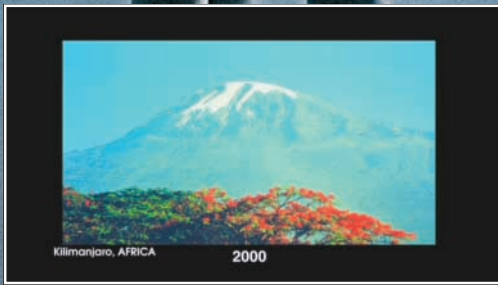
W ciągu ostatnich 50 lat, średnia światowa temperatura rosła w najszybszym tempie, jakie odnotowano kiedykolwiek w historii. Podobnie jest w przypadku

Czym jest globalne ocieplenie?

■ Jest spowodowane uwalnianiem się dwutlenku węgla i innych zatrzymujących ciepło gazów w atmosferę ziemską. Gazy te działają jak gruby koc, zatrzymujący ciepło słoneczne i powodujący ocieplenie. Powstają na skutek spalania paliwa przez samochody i elektrownie, a także zmniejszającą się powierzchnię lasów.

■ Jest problemem cywilizacji, powoduje bowiem poważne sztormy i susze, topnienie lodowców, podnoszenie się poziomu wód w morzach i oceanach, zmianę wzorców pogodowych, rozprzestrzenianie się chorób.

■ Naukowcy twierdzą, że jeśli nie ograniczymy emisji dwutlenku węgla, średnia temperatura może do końca stulecia wzrosnąć od 3 do 9 stopni.



Kilimanjaro, AFRICA 2000



Kilimanjaro, AFRICA 1970

wzrostu obecności dwutlenku węgla w atmosferze. Zresztą wykresy obu tych wartości, porównane na przestrzeni lat, są wyjątkowo zbieżne. Wzrostowi dwutlenku węgla zawsze towarzyszył wzrost temperatury na Ziemi. Nigdy jednak nie były one tak wysokie, jak w ostatnim półwieczu! Co gorsze, jeśli zrobić zestawienie np. 10 najgorętszych lat w historii świata, okaże się, że cała dziesiątka przypada na okres po 1990 roku! Skąd tak dokładne dane? M.in. z odwiertów przeprowadzonych w lodowcach Antarktyki, w których zachowały się np. pęcherzyki powietrza sprzed tysięcy lat. Szczegółowe badania lodowców Antarktyki dowodzą, że koncentracja dwutlenku węgla na Ziemi jest obecnie wyższa niż kiedykolwiek w ciągu ostatnich 650 tysięcy lat!

Znikające „śniegi Kilimandżaro”

I chociaż zmiany zachodzące w klimacie naszej planety to bardzo skomplikowane procesy, w dużym skrócie to właśnie nadmiar dwutlenku węgla w atmosferze jest podstawową przyczyną wszystkich kolejnych niekorzystnych zmian pogodowych.

Zacieranie się wyraźnych granic między poszczególnymi porami roku, następujące po sobie gwałtowne powodzie lub susze, silniejsze niż jeszcze kilkanaście lat temu żywiły - to wszystko następstwa wzrostu obecności dwutlenku węgla w atmosferze Ziemi.

- Jeśli wcześniej mogło nam się wydawać, że zmiany w przyrodzie zachodzą zbyt wolno, żeby je zauważyć, lub, że ziemia jest zbyt rozległa, a jej naturalne siły zbyt potężne, abyśmy mogli poczynić jakiś uszczerbek na jej kondycji - wiemy teraz, jak bardzo się myliliśmy - mówi Al Gore i przedstawia widzom niepodważalne dowody globalnego ocieplenia.

Widzimy m.in. zdjęcia pokrytego lodowcem szczytu Kilimandżaro sprzed 30 lat i współczesne, na którym po słynnych „śniegach Kilimandżaro” nie zostało już niemal śladu. Naukowcy mówią wprost - przy obecnym tempie topnienia, mogą one zniknąć zupełnie do 2020 roku! Podobnie zresztą jest z innymi górskimi lodowcami na całym świecie - czego fotograficzne przykłady możemy zobaczyć w „Niewygodnej prawdzie”.

Coraz cieplejsze morza i oceany

Jednym z najbardziej niepokojących skutków efektu cieplarnianego jest podnoszenie się temperatury wody w oceanach, na skutek m.in. topnienia lodowców na biegunie północnym i południowym. Prądy wodne opływające całą ziemię były bowiem do tej pory w naturalny sposób schładzane, gdy docierały do rejonów podbiegunowych i zwracały z powrotem. Obecnie pokrywa lodowa gwałtownie topnieje, co w niezwykle sugestywny sposób obrazują przedstawione w dokumencie zdjęcia satelitarne. Niesie to za sobą kolejne zagrożenie,

Co robić?

■ Częściowym rozwiązaniem problemu może być zwiększenie wydajności źródeł energii, ochrona przyrody, odnawialne źródła energii czy nowa polityka poszczególnych państw. Technologia, która mogłaby odwrócić skutki globalnego ocieplenia już istnieje. Należy podjąć natychmiastowe kroki, aby konstruować mniej zanieczyszczające powietrze pojazdy, produkować bardziej wydajne urządzenia elektryczne i oszczędzać energię w skali międzynarodowej.

■ Kluczem do kontroli globalnego ocieplenia może być rozwój nowych technologii związanych z czystą energią - elektrownie wiatrowe i słoneczne, hybrydowe silniki, i inne alternatywne źródła energii.

w postaci przenikania do oceanu dużej ilości wody słodkiej z roztopionych lodów, co owocuje zmniejszeniem zasolenia wody morskiej, a to z kolei zakłóca rytm prądów morskich i jeszcze bardziej przyspiesza podgrzewanie wody.

Jedną z epok lodowcowych w historii naszej planety spowodowana była stopieniem się ogromnego lodowca pokrywającego całą Amerykę Północną (pozostałością po nim są dzisiejsze wielkie jeziora).



„Niewygodna prawda”

Reżyseria: Davis Guggenheim

Obsada: Al Gore

Czas trwania: 93 minut

Obraz: 1.78:1 (anamorficzny 16:9)

Dźwięk: Dolby Digital 5.1 - angielski, polski (lektor)

Napisy:

angielskie, polskie, czeskie, chorwackie, greckie, hebrajskie, arabskie, serbskie, bułgarskie, węgierskie, rumuńskie, słoweńskie, islandzkie, portugalskie.

Dodatki:

- Były wiceprezydent Al Gore
- Realizacja „Niewygodnej prawdy”
- „I Need To Wake Up” – teledysk Melissy Etheridge
- Komentarze reżysera i producentów

ra). Ogromna ilość słodkiej wody, jaka dostała się wówczas do północnego Atlantyku, całkowicie zmieniła bieg oceanicznych prądów, przyczyniając się do zamrożenia dużej części ówczesnej Europy. Jeśli raz to się zdarzyło, może wydarzyć się ponownie – ostrzegają współczesni naukowcy. Jako przykład podają gwałtowną erozję lodów Grenlandii, która – jeśli się jej nie powstrzyma – może poważnie zagrozić całej północnej półkuli. Przedstawione w filmie symulacje tego, co może się stać po stopieniu lodów Grenlandii, są niemal apokaliptyczne. Takie miejsca jak Floryda, duża część Nowego Jorku czy nawet cała Holandia – po prostu przestałyby istnieć, całkowicie zalane wodą.

Tymczasem, jak pokazują statystyki, od 1978 roku powierzchnia lodu arktycznego zmniejsza się o 9 procent co dziesięć lat! W 2000 roku na Biegunie Północnym po raz pierwszy w historii zauważono... mewy. Natomiast inny żyjący na tym terenie gatunek – niedźwiedź polarny zagrożony jest wyginięciem. Coraz częstsze są bowiem przypadki utonięcia tych majestatycznych zwierząt podczas prób przedostania się z jednych dryfujących kawałków lodu na drugie.

Gorący problem

Już doświadczamy wielu negatywnych skutków globalnego ocieplenia. Nękające wybrzeża USA coraz liczniejsze i silniejsze huragany spowodowane są m.in. wyższą temperaturą wód, nad którymi

rodzą się te żywioły. Pokazana w dokumencie analiza zdjęć satelitarnych słynnej Katriny, która niemal całkowicie zniszczyła Nowy Orlean, ukazuje, że huragan znacznie osłabł, gdy dotarł do Florydy, by ponownie przybrać na sile pod wpływem ciepłych wód Morza Karaibskiego.

Rok 2005 – w którym realizowano „Niewygodną prawdę” – był najgorętszym rokiem od czasów, kiedy zaczęto mierzyć temperaturę atmosfery. Latem 2005 roku przekroczone zostały rekordy ciepła

w setkach miast na całym świecie. Dwa lata wcześniej - latem 2003 r. – gwałtowne fale ciepła spowodowały śmierć ponad 30 000 osób w Europie i 1 500 w Indiach. Czy proces ten można powstrzymać?

Al Gore przekonuje z ekranu, że jest jeszcze czas, aby wiele negatywnych zmian klimatycznych odwrócić...

Tomasz Konopacki
Zdjęcia: Imperial CinePix



Raje na Ziemi: Big Sur - dzikie wybrzeże Kalifornii



Wybrzeże Big Sur nazywane jest często najdoskonalszym połączeniem łądu i orza. To właśnie tu powietrze, woda, ziemia i roślinność stanowią azyl dla kondorów, sokołów, wielorybów, rekinów i fok.

Emisja

Wtorek, 15 stycznia, godz. 08.00

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

Środa, 16 stycznia, godz. 11.00

Wtorek, 22 stycznia, godz. 08.00, 13.00

Czwartek, 14 lutego, godz. 16.00

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

Piątek, 18 stycznia, godz. 10.00

Tuż przed tragedią: Pożar na pokładzie

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

Emisja

Środa, 16 stycznia, godz. 12.00

Tuż przed tragedią: Eksplzja na Morzu Północnym



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

Emisja

Piątek, 18 stycznia, godz. 20.00, 02.00

Środa, 23 stycznia, godz. 12.00

Wielkie konstrukcje: Świdry głębinowe

Na świecie rośnie zapotrzebowanie na energię, a firmy energetyczne stają przed coraz trudniejszymi zadaniami. W programie o budowie morskiego gazociągu, który dostarczy gaz do 5 milionów domów w USA.

Emisja

Śr., 16 stycznia, godz. 21.00, 00.00, 03.00

Środa, 23 stycznia, godz. 09.00, 14.00

Raje na Ziemi: Wyspa Southampton - arktyczna oaza w Kanadzie

Wiosną i latem kanadyjska Północ w spektakularny sposób budzi się do życia. Krótki okres światła i urodzaju przyciąga w te strony wieloryby, foki, karibu i niedźwiedzie polarne.

Emisja

Środa, 16 stycznia, godz. 08.00

Wielkie konstrukcje: Największe platformy wiertnicze

Kulisy jednego z najtrudniejszych i najniebezpieczniejszych zawodów. Spotkamy się z pracownikami ogromnej platformy wiertniczej na niebezpiecznych, otwartych wodach Morza Północnego.

Emisja

Śr., 16 stycznia, godz. 22.00, 01.00, 04.00

Środa, 23 stycznia, godz. 10.00, 15.00

Przechytrzyć śmierć: Pokazy rekinów

Spotkanie z Markiem Marksem, który codziennie ryzykuje życie z miłości do rekinów. Odrzucając opinie naukowców i lekceważąc groźby rybaków, Mark postanawia udowodnić, że żarłacz ludojad to niezrozumiane przez człowieka zwierzę.

Emisja

Sobota, 19 stycznia, godz. 12.00

Środa, 23 stycznia, godz. 08.00, 13.00

**Punkt krytyczny:
Akcja ratunkowa
rosyjskiego
batyskafu**



W wodach północnego Pacyfiku rosyjski miniokręt podwodny zaplątał się w rybackiej sieci. Ratownicy muszą uwolnić załogę, zanim skończą się zapasy tlenu. Rozpoczyna się walka z czasem.

Emisja

Sobota, 19 stycznia, godz. 20.00, 02.00

PREMIERA

**Opowieści frontowe:
Niszczyciele statków
handlowych**

Podczas II wojny światowej uzbrojone okręty niemieckie, zamaskowane jako statki transportowe, zatapiały łodzie wojsk alianckich i kradły zaopatrzenie. Jak Brytyjczycy poradzi sobie z tym problemem?

Emisja

Niedziela, 20 stycznia, godz. 20.30, 02.30

**Sejsmiczne sekundy:
Zatonięcie HMS Coventry**



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

Emisja

Wtorek, 22 stycznia, godz. 09.00, 14.00

PREMIERA

Pirackie skarby

Opowieść o przygodach pirata z XVII wieku, Samuela Bellamy'ego i losach jego statku *Whydah*. Na poszukiwania zatopionego pirackiego statku wyrusza ekspedycja współczesnych łowców skarbów.

Emisja

Niedziela, 20 stycznia, godz. 21.00, 03.00

Sobota, 26 stycznia, godz. 08.00

Sobota, 2 lutego, godz. 21.00, 00.00

Sobota, 8 lutego, godz. 21.00, 00.00, 03.00

**Punkt krytyczny:
Sydney-Hobart
- piekło na wysokich
falach**

Tragiczne wydarzenia podczas regat Sydney-Hobart w 1998 roku. W trakcie rozszalałej burzy 6 żeglarzy poniosło śmierć. Relacje świadków i materiały archiwalne ilustrują grozę żeglarskich zmagañ.

Emisja

Sobota, 19 stycznia, godz. 01.00

Pt., 25 stycznia, godz. 21.00, 00.00, 03.00

Wt., 12 lutego, godz. 21.00, 00.00, 03.00

**Zagadki śmierci:
Pirackie skarby
Jamesa Avery'ego**

W 1690 roku pirat James Avery zaatakował statek handlowy na Oceanie Indyjskim, kradnąc klejnoty o niespotykanej wartości. Avery to legendarna postać, ale czy istniał naprawdę? Kevin Rushby wyrusza tropem słynnego pirata.

Emisja

Niedziela, 20 stycznia, godz. 23.00, 05.00

PREMIERA

**Opowieści
frontowe:
Bitwa o Malte**

W 1941 roku Włochy przystąpiły do wojny. Ich pierwszym celem była kontrolowana przez Brytyjczyków Malta. Ani wojska brytyjskie, ani Maltańczycy nie mieli zamiaru oddać wyspy Włochom.

Emisja

Niedziela, 20 stycznia, godz. 20.00, 02.00

W poszukiwaniu rekinów

Dwóch nurków Rob Torelli i Mark Priest robi niezwykle zdjęcia pod wodą, utrwalając na taśmie filmowej fascynujące sceny z życia morskich zwierząt, m.in. rekinów z wybrzeży RPA, Nowej Gwinei i Australii.

Emisja

Pn., 21 stycznia, godz. 08.00, 13.00

**Wierzyć nie wierzyć?:
Trójkąt Bermudzki**

W tajemniczym Trójkącie Bermudzkim statki i samoloty znikają bez śladu. Grupa badaczy twierdzi, że znalazła przyczynę tego zjawiska. Autorzy programu postanawiają to sprawdzić.

Emisja

Czwartek, 24 stycznia, godz. 17.00

Rekiny

Wyprawa do świata pelagicznych gatunków rekinów, które bardzo rzadko można spotkać na otwartych oceanach. Wizyta na wyspach Galapagos, Hawajach i Bahamach w poszukiwaniu tych śmiertelnie groźnych i nieuchwytnych stworzeń.

Emisja

Piątek, 25 stycznia, godz. 08.00, 13.00

Powrót na *Titanica*



Doktor Robert Ballard prowadzi podwodne badania wraku *Titanica*. To rzadka okazja, by zobaczyć ten słynny liniowiec i poznać, w jakim stanie znajduje się spoczywający na dnie morza statek.

Emisja

Sobota, 26 stycznia, godz. 10.00
Sobota, 2 lutego, godz. 20.00

W potrzasku: Akcja ratunkowa na oceanie



Załogę statku *Camilla* w odległości 500 km od portu zaskakuje potężny cyklon. Na pomoc marynarzom wyruszają jednostki ratownictwa morskiego.

Emisja

Sobota, 26 stycznia, godz. 01.00

Tuż przed tragedią: *Kursk*



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

Emisja

Środa, 30 stycznia, godz. 20.00, 02.00

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

Piątek, 1 lutego, godz. 11.00
Sobota, 2 lutego, godz. 08.00

Duchy Bałtyku

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

Emisja

Sobota, 2 lutego, godz. 23.00
Piątek, 7 lutego, godz. 12.00

Hood i *Bismarck* - morska bitwa, część 1

W maju 1941 roku brytyjski okręt *Hood* otworzył ogień w kierunku niemieckiego pancernika *Bismarck*. Odpowiedź potężnych dział wroga wywołała pożar i eksplozję amunicji na brytyjskim okręcie. Z załogi liczącej 1418 marynarzy, jedynie 3 uszło z życiem.

Emisja

Niedziela, 3 lutego, godz. 19.00
Poniedziałek, 4 lutego, godz. 07.00
Środa, 6 lutego, 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

Pn., 4 lutego, godz. 20.00, 02.00
Poniedziałek, 11 lutego, godz. 17.00

Hood i *Bismarck* - morska bitwa, część 2

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

Emisja

Czwartek, 7 lutego, godz. 12.00
Niedziela, 10 lutego, godz. 19.00
Poniedziałek, 11 lutego, godz. 07.00

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

Czwartek, 7 lutego, godz. 17.00

Śr., 13 lutego, godz. 22.00, 01.00, 04.00

Hayden Turner – twarzą w twarz z naturą: Skrzyplocze



Co roku w maju i czerwcu, podczas pełni i nowiu Księżyca, skrzyplocze zbierają się na brzegach Zatoki Delaware, aby grupowo składać jaja. Hayden wyrusza z Waszyngtonu do Delaware, aby zdążyć na ostatnią pełnię w maju.

Emisja

Sobota, 9 lutego, godz. 13.30

Rekin doskonały

Cała prawda o żarłaczach ludojadach. W programie opinie ekspertów o zachowaniu, fizjologii i inteligencji tych rekinów i przerażające relacje osób, które stanęły twarzą w twarz z tymi drapieżnikami.

Emisja

Wtorek, 12 lutego, 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

Wtorek, 12 lutego, godz. 20.00, 02.00

Wielkie konstrukcje: Tunel pod kanałem La Manche



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

Emisja

Czwartek, 7 lutego, godz. 20.00, 02.00

Czwartek, 14 lutego, godz. 17.00

PREMIERA

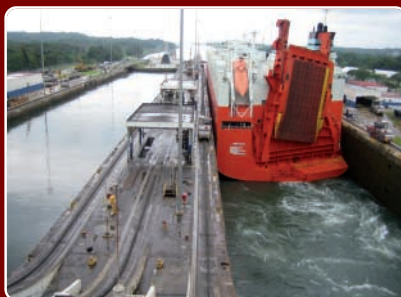
Atak rekinów: Na wodach „Czerwonego trójkąta”

Obszar zwany „Czerwonym trójkątem”, rozciągający się na długości 200 kilometrów wzdłuż wybrzeża Kalifornii, to miejsce, gdzie dochodzi do największej liczby ataków żarłaczów ludojadów na ludzi.

Emisja

Poniedziałek, 11 lutego, godz. 16.00

Wielkie konstrukcje: Kanał Panamski



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

Emisja

Pn., 11 lutego, godz. 20.00, 02.00

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

Piątek, 7 lutego, godz. 11.00

Planeta mięsożerców: Rekin ludojad

Wody Zatoki False Bay u wybrzeży Afryki Południowej zamieszkuje samica rekina ludojada, która wyrusza właśnie na trwające pięć tygodni poszukiwania pożywienia.

Emisja

Środa, 13 lutego, godz. 16.00

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

EUROSTER

Ocena możliwości stosowania elastycznych form zatrudniania dla konkretnego odbiorcy

Rozwiązanie problemu, jakim jest ocena możliwości stosowania elastycznych form zatrudnienia w konkretnej organizacji, wymaga opisanie poszczególnych kroków postępowania. Takie czynności mieszczą się w zakresie metodyki, która określa, jak należy postępować, aby osiągnąć cel. Poruszając się w tej konwencji, ocena możliwości to nic innego, jak określenie zbiorów czynności, które organizacja musi wykonać, aby z dużym prawdopodobieństwem odpowiedzieć na zadany problem.

Wybór najbardziej korzystnych dla danego przedsiębiorstwa form zatrudnienia zależy przede wszystkim od charakteru i specyfiki pracy.

Elastyczność kameleona

Współczesne organizacje chcąc konkurować w dynamicznie zmieniającym się otoczeniu, muszą pełnić dwie podstawowe funkcje: funkcję adaptacyjną i funkcję innowacyjną. Funkcja adaptacyjna w istniejącej rzeczywistości organizacyjnej oznacza, że firma będzie musiała wprowadzić mechanizmy, które pozwolą jej precyzyjnie odpowiedzieć na potrzeby i wymagania rynku, na którym funkcjonuje. Natomiast pełnienie funkcji innowa-

cyjnej polega na świadomym kreowaniu zmian wewnętrznych, w celu przygotowania się do ewentualnych okazji oraz do odpowiedniego oddziaływania na rynek, dla poszerzenia swoich możliwości. W tym przypadku można mówić o swego rodzaju kreowaniu rzeczywistości.

Organizacja chcąc wykorzystać możliwości tkwiące w niej i otaczającym ją rynku musi być zdolna do adaptacji do otoczenia. Kształt takiej organizacji będzie ulegał zmianom w miarę, jak środowisko i wymagania wobec niej będą się zmieniać. Taką organizację możemy wtedy porównać do kameleona potrafiącego nieustannie przystosowywać się do środowiska, w którym funkcjonuje, a opisać ją można za pomocą przede wszystkim takich cech jak elastyczność - powodująca dążność do ruchu, adaptacji i zmian wywoływanych przemianami w otoczeniu i nastawienia na różnorodność, czyli wykorzystywania kompetencji i punktów widzenia, jakie różnorodność wnosi do procesu rozwiązywania problemów rynku. Organizacja taka dąży do osiągnięcia różnorodności, w tym także do akceptacji dłuższego lub krótszego tygodnia i zróżnicowanego podziału godzin pracy w zależności od wymagań określonych zadań.

Pracownicy kluczowi

Każda organizacja chcąc we właściwy sposób kreować swój wizerunek na rynku oraz mająca na względzie prawidłowość, że efektywność działania organizacji zaczyna się od produktywności jej pracowników, powinna dokonywać analizy zasobów ka-



drowych, ich potencjału oraz stopnia jego wykorzystania. Potencjał pracownika jest łącznym działaniem zarówno cech jak i kompetencji konkretnego zatrudnionego, a więc jego: zdrowia, zdolności, wiedzy ogólnej i zawodowej, umiejętności praktycznych, poziomu rozwoju moralnego, motywacji do pracy i ciągłego rozwoju osobistego, zdobytego doświadczenia, zachowań przyczyniających się do zaspokojenia wymagań otoczenia, zwłaszcza w nowych sytuacjach zawodowych. Analizy potencjału kadrowego w przedsiębiorstwie dokonuje się w celu ustalenia, jak posiadany kapitał organizacji w postaci pracowników może wpływać budująco lub też destabilizująco na całą strukturę przedsiębiorstwa. Konsekwencją analizy potencjału kadrowego jest wiedza dotycząca słabych i silnych stron zasobów w kontekście efektów pracy i potencjału rozwojowego określonych grup pracowniczych.

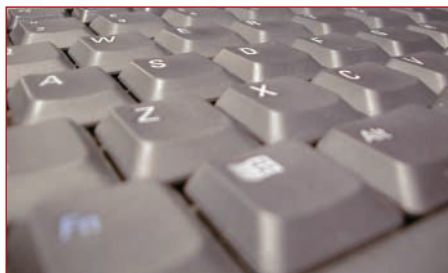
Drugi element procedury, to rekomendacja stanowisk o najwyższym stopniu kwalifikacji do wdrażania elastycznych form zatrudnienia. Kluczowi pracownicy organizacji – trzon firmy, to z reguły wysoko wykwalifikowani specjaliści i menedżerowie, którzy posiadają całą wiedzę wyróżniającą konkretną organizację. Osoby te są niezwykle cenne i trudno je zastąpić innymi. Wymaga się od nich długiej i wyczerpującej pracy, zaangażowania i dyspozycyjności. Ich tożsamość i cele życiowe określane są w dużej mierze przez pracę. To właśnie oni stanowią organizację, dzięki ogromnemu zaangażowaniu i jednocześnie uzależnieniu się od niej. Pozostałe stanowiska i osoby je zajmujące stanowią personel zadaniowy – elastyczny, w którym dokonujemy analizy pod kątem wprowadzenia elastycznych form zatrudnienia.

Trzecim elementem procedury jest badanie zasobów pracy, które opisuje rodzaj i charakter wykonywanych prac. Stanowi jednocześnie podstawę do identyfikacji grup pracowniczych, która doskonale wpisuje się w drugi etap procedury sprawdzającej możliwości wdrożenia elastycznych form zatrudnienia, jakim jest rekomendacja stanowisk o najwyższym stopniu kwalifikacji do wdrażania EFS.

Stanowisko pracy

Analiza pracy to jedno z narzędzi służących w naukach o zarządzaniu usprawnianiu procesów wytwórczych. Metoda ta

polega na obserwacji pracownika wykonującego czynności na danym stanowisku pracy. Analiza dotycząca stanowisk na wszystkich szczeblach (niskim, średnim i wyższym) zarządzania powinna prowadzić do stworzenia opisów stanowisk pracy, które stają się podstawą wartościowania tychże, wpływając na tworzenie polityki personalnej i polityki wynagrodzeń w organizacji. Analizę stanowisk pracy najogólniej można scharakteryzować jako systematyczny proces zbierania, analizowania i przetwarzania danych dotyczących wiedzy, umiejętności, uzdolnień i wszelkich innych cech potrzebnych do tego, by dobrze wykonywać pracę na danym stanowisku; zadania, czynności, standardy wykonania zadań, kontekst, w którym praca jest wykonywana oraz cechy osobowościowe, jakie musi posiadać osoba zajmująca to stanowisko - chodzić może na przykład o specjalne uzdolnie-



W określeniu mechanizmów, które pozwolą precyzyjnie odpowiedzieć na potrzeby i wymagania rynku, pomoże komputer...

nia lub zainteresowania, docelowe zdefiniowanie nie samych zadań, ale też produktu działań i procesów wykonywanych na danym stanowisku w celu uzyskania produktu.

W definicji analizy stanowisk pracy znalazło się stwierdzenie, że jest to proces gromadzenia danych. Oznacza to, że przeprowadzenie analizy polega na odpowiednim zebraniu danych od pracowników, po to, by stworzyć pełen obraz wszystkich stanowisk, wykonywanych na nich zadań oraz umiejętności i wiedzy potrzebnej na tych stanowiskach. Gdy mamy zdefiniowane standardy, logicznym etapem jest określenie, jakie umiejętności ma mieć osoba te czynności wykonująca, by tym standardom podołała. W efekcie analiza stanowisk ma przełożenie na te wszystkie dziedziny zarządzania zasobami ludzkimi, które zostały opisane wcześniej, a więc służyć lepszemu organizowaniu pracy i skuteczniejszemu zarządzaniu pracownikami.

Na podstawie opisu stanowiska pracy stworzymy profil kandydata, czyli zestaw kluczowych cech oraz ich natężenia, ocze-kiwanych od kandydata aplikującego na wybrane stanowisko. Następnym etapem jest analiza prawna rekomendowanych stanowisk do wdrożenia elastycznych form zatrudnienia. Kolejny etap procedury, to analiza kompetencji zatrudnionych osób na rekomendowanych stanowiskach.

Inną techniką używaną także do oceny personelu na interesujących nas stanowiskach jest portfolio personalne. Jest to metoda służąca do oceny jakości zasobów organizacji. Budowanie portfolio personalnego umożliwi ocenę sytuacji w wybranych komórkach organizacyjnych lub grupach zawodowych. Pozwala oszacować, w jakich obszarach organizacji wymagane są wzmocnienia (zatrudnienie dodatkowych osób, redukcja zatrudnienia).

Korzyści w firmie

Każde przedsiębiorstwo powinno rozwijać własne koncepcje odpowiadające jego specyficznym cechom i pozwalające sprostać wymaganiom branży. Wybór najbardziej korzystnych dla danego przedsiębiorstwa form zatrudnienia zależy przede wszystkim od charakteru i specyfiki pracy, zmienności zapotrzebowania na pracę, grup pracowników, rodzaju wykonywanej przez nich pracy, obszaru działalności przedsiębiorstwa oraz warunków otoczenia.

Dokonując wyboru różnych form zatrudnienia, dywersyfikując zatrudnienie na stałe i elastyczne, należy wybierać kryteria najbardziej istotne z punktu widzenia konkretnego przedsiębiorstwa. Właściwie dobrany model zatrudnienia w krótkim czasie zaowocuje wieloma korzyściami. W szczególności są to:

- obniżenie kosztów pracy w przedsiębiorstwie,
- optymalizacja stanu i struktury zatrudnienia do potrzeb przedsiębiorstwa, nawet w bardzo krótkich okresach,
- zwiększenie produktywności i efektywności zatrudnienia,
- ograniczenie ryzyka i kosztów rozwiązywania umów o pracę,
- ograniczenie rozmiaru świadczeń pracowniczych.

Dr Sylwester Marek Kania
Instytut Organizacji i Zarządzania
Uniwersytet Gdański



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

www.naszemorze.com.pl
w zakładce AUDIO/VIDEO.



Błotniak – reaktywacja!
Miniaturowa łódź podwodna

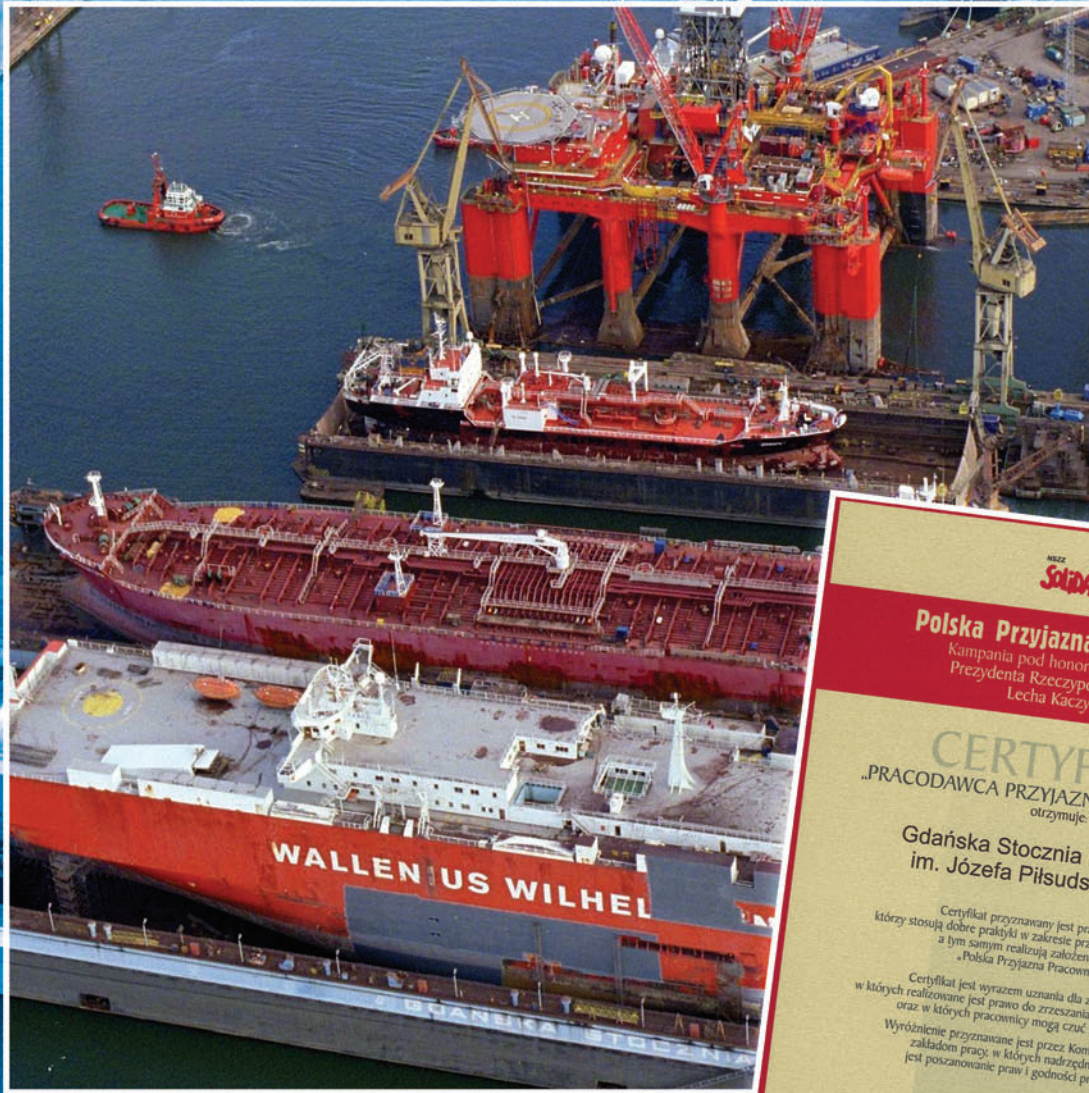


Wodowanie i chrzest
Eugeniusza Kwiatkowskiego



Marek Kański:
Przegląd wydarzeń miesiąca





„Wysoko oceniana zarówno przez załogę, jak i Państwową Inspekcję Pracy, Państwa firma osiąga dobre wyniki gospodarcze i tworzy nowe miejsca pracy.

W tym uroczystym dniu kieruję powinszowania i wyrazy szacunku dla kadry zarządzającej i wszystkich pracowników Stoczni. Jestem przekonany, że Państwa sukces będzie przykładem i inspiracją dla innych polskich przedsiębiorstw.”

*Prezydent Rzeczypospolitej Polskiej
Lech Kaczyński*