

Parada Statków Pasażerskich – Europa w naszym cyklu

www.naszemorze.com.pl

nasze

MORZE

maritime magazine

Specjalny dodatek dla marynarzy!



Cena 9,50 zł
(w tym 0% VAT)

Nr 5 (29) maj 2008
NR INDEKSU 211214

Informacje • Wywiady • Reportaże • Analizy



**Sensacyjne
zdjęcia
sprzed 70 lat.
Przez lata
zakazane.
Dziś wydobyte
na światło
dienne!**

NEGATYWY Z ZACHODU

ISSN 1895-4812



9 1771732 078056



Pierwszy gazowiec LNG z polskiej stoczni!

7 maja w Stoczni Północnej zwodowano **unikatowy w skali światowej statek**. Coral Methane to **pierwszy budowany w stoczni europejskiej** zbiornikowiec do transportu trzech rodzajów ładunków: LNG (płynnego gazu ziemnego), LPG (skroplonych gazów ropopochodnych) oraz etylenu. Dzięki napędowi spalinowo-elektrycznemu i wykorzystaniu LNG jako paliwa, będzie to **jeden z najnowocześniejszych i najbardziej ekologicznych statków towarowych** pływających po europejskich wodach. Więcej o statku i rynku LNG w następnym numerze miesięcznika „Nasze MORZE”

nasze
MORZE
maritime magazine

REMONTOWA



www.naszemorze.com.pl

Nr 5 (29) 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 Miluszevska
tel. (58) 307 15 54
ilona.miluszevska@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.plPiotr 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 3500 egz.



Wielkie małe zdjęcia...

Pamiętam, jak... nooo, dość dawno temu zaczytywałem się w opowieściach o (wy)czyznach polskich okrętów i ich żałóg na morzu w czasach drugiej wojny światowej. Wtedy byłem jeszcze nastolatkiem. Internet nie istniał, nie było też gier komputerowych, a w czarno-białej telewizji nadawano tylko 2 programy.

Z wypiekami na twarzy, całym sobą pochłaniałem kolejne tomy mniej i bardziej wartościowej morskiej literatury. Oczami wyobraźni śledziłem brawurową ucieczkę okrętu ORP *Orzeł* z Tallina. Zresztą, słynny film o tym wydarzeniu (czarnobiałe – a jakże!) w reż. Leonarda Buczkowskiego z 1959 roku z sentymentem oglądałem do dziś (o szykowanej ekspedycji do wraku „Orla” piszemy na str. 33). Pamiętam jak podziwiałem bohaterski rajd niszczyciela ORP *Piorun* na potężny niemiecki pancernik *Bismarck*, który umożliwił jego późniejsze zatopienie przez aliantów i jak miałem prawie łzy w oczach, gdy czytałem o dziesiątkowanym przez samoloty Luftwaffe i U-Booty polskim okręcie ORP *Garland* oślanającym sprzymierzeńców w tragicznym dla niego konwoju PQ 16 do Murmańska. Potrafiłem przez kilka dni nie wychodzić z domu (np. do szkoły – dopiero dziś mogę to przyznać w nadziei, że będzie mi to wybaczone) całkowicie zatapiając się w lekturze.

A nie mogłem się wprost oderwać od książek, które napisał Jerzy Pertek. Mam na myśli zwłaszcza „Wielkie dni małej floty” i „Drugą małą flotę”. Moją wyobraźnię, oprócz stylu autora pobudzały ich okładki i świetne ilustracje malarza – marynisty, Adama Werki, a jeszcze bardziej równie nieliczne, co zagadkowe, stare zdjęcia.

Pochłaniając książki tego znawcy i miłośnika morza z Poznania nie mogłem wiedzieć, że w jego zbiorach znajdowało się wówczas kilka tysięcy unikatowych fotografii, uzyskanych nie małym trudem zza żelaznej kurtyny, a dokumentujących dzieje marynarzy polskiej floty wojennej na Zachodzie w latach 1939 – 47. Mało kto wiedział wtedy i wie nawet jeszcze dziś, że Pertek wykonał tytaniczną pracę nad tym unikatowym zbiorem i że próbował go wydać w Polsce. Bezskutecznie.

Niedawno miałem okazję obejrzeć kilkanaście wybranych fotografii, zaledwie małą część z tego wielkiego zbioru. Są niezwykle. Nie zobaczymy na nich ceremonialnej pompy, czy nachalnej propagandowej wymowy pozowanych obrazków „ku czci”. Widzimy na nich syl-



wetki okrętów, ale także marynarzy krzątających się po pokładzie. Obserwujemy ich twarze, uchwycone w kadrze spojrzenia i gesty. Ten reporterski zapis chwil, nieupozowany, autentyczny, jest bardziej wymowny niż niejedna gęsto zapisana karta historycznej księgi.

Patrząc niedawno na te zdjęcia wróciłem myślami do lat, gdy tak łapczywie pochłaniałem „Wielkie dni małej floty”, jedną z tych niezapomnianych lektur, które ukształtowały mój i mojego pokolenia sposób myślenia o tym fragmencie naszej polskiej historii. To, co wtedy było grą wyobraźni, po upływie przeszło dwudziestu lat wróciło teraz w formie fotograficznego zapisu. Konfrontacja młodzieńczych wyobrażeń z prawdą namacalnego, reporterskiego przekazu okazała się bardzo pouczająca.

Patrząc na te zdjęcia myślałem też ze smutkiem o naszej dzisiejszej obojętności na to, co historycznie wartościowe. Myślałem o tym z jaką niefrasobliwością pozwalamy na niszczenie zabytków i śladów dziedzictwa Polski morskiej, jak łatwo przychodzi nam skazywać na zapomnienie to, co powinno być pamiętane, dla zachowania naszej tożsamości i dla przyszłych pokoleń. Ale myślę też z radością i nadzieją o tych, którzy walczą o przywrócenie tych unikatowych fotografii światu. O małej grupie entuzjastów, którzy mają wielkie serca...

Grzegorz.Landowski@naszemorze.com.pl



OD REDAKTORA

Wielkie małe zdjęcia... str. 3

MORZE LISTÓW

Kogo morze obchodzi? str. 5

WYDARZENIA

Morskie newsy str. 8
 Negatywy z Zachodu str. 12
 Prezes ma duży kłopot str. 18
 Menadżer, nie polityk str. 19
 Europejski Tydzień Stoczniowy str. 20
 Rybacy z kasą? str. 22
 Ramię w ramię z prawnikami str. 23
 Święto żeglarstwa str. 24
 Koncepcja – ludzie - kapitał str. 26
 Nowa siedziba ratowników morskich str. 30



Sensacyjne zdjęcia sprzed 70 lat

- Nawet najbardziej banalne i zwykłe zdjęcia pamiątkowe zawierają cząstkę dziejów Polski Morskiej, choćby przez uwiecznienie twarzy tych, którzy ją tworzyli. Każda fotografia ma swoją wartość - te mniej interesujące dla historyka czy shiplovera, będą wyjątkowo cenne dla dzieci, wnuków i innych krewnych uwiecznionych postaci – mówi Jerzy Matysiak, pracownik Biblioteki Raczyńskich.

Zdjęcia ze zbiorów Jerzego Pertka, najsłynniejszego polskiego pisarza marynisty, będzie można zobaczyć na wystawie w Gdyni.

PRZEWODNIK MORSKI

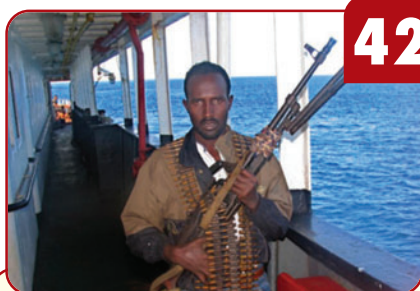
Co, gdzie i kiedy w morskim świecie? – część 4 str. 31

MORZE WYPRAW

Ekspedycja *Orzeł* str. 33

LUDZIE MORZA

Góral co pod wodą pływa str. 36
 Padło na Celarka str. 39



Akt przemocy

Le Pontant to luksusowy żaglowiec wycieczkowy (szkuner bermudzki) zbudowany w 1991 roku. Został zaatakowany 4 kwietnia br. w czasie rejsu z Seszeli do Aleksandrii w Egipcie. Na Zatoce Adeńskiej dwunastu piratów wdarło się na pokład statku. 30 członków załogi, w tym sześć kobiet, stało się zakładnikami. Francuzi, na których spadł ciężar rozwiązania kryzysu, rozpoczęli negocjacje z porywaczami. Ze źródeł zbliżonych do kręgów dyplomatycznych wyszło zapewnienie, że wszyscy zakładnicy są zdrowi, żywi, a ponadto porywacze dobrze ich traktują.

MORSKI ŚWIAT

Współczesne piractwo str. 42

MORZE GOSPODARKI

Żegluga w defensywie str. 47

MORZE PRAWA

Zwykły zarząd statkiem str. 54

POCZTÓWKA Z MORZA

Pech narybku str. 56

47



Żegluga w defensywie

Obserwowane strategie wypracowane dla walki z zawirowaniami ekonomicznymi przekonują, że branża jest elastyczna, potrafi się przystosować do trudnych warunków i raczej nie grozi jej regres w przewidywalnej przyszłości. Analizujemy rynek wycieczkowców.

ARCHIWUM MORZA

Ważne daty sprzed lat str. 64

MORZE TAJEMNIC

Na pomoc powstaniom str. 66

WSPOMNIENIE „MORZA”

Od latarni do baśni str. 70

MORZE OPOWIADAŃ

Nowojorskie targi str. 72

OBRAZY MORZA

Kolor nastroju str. 76

MORZE KSIĄŻEK

Conrad, piraci i Perepeczko str. 80

MORZE FILMÓW

Samobójcy z nieba str. 82

Zdjęcie na okładce:

ORP Sokół w bazie marynarki wojennej w Devonport w dniu 1 kwietnia 1944 roku, podczas uroczystego powitania okrętu i jego załogi przez szefa sztabu Kierownictwa Marynarki Wojennej kmdr Eugeniusza Pławskiego oraz komendanta Komendy Morskiej „Południe” kmdr Witolda Zajączkowskiego po powrocie okrętu z Malty. Zdjęcie wykonano po oficjalnych uroczystościach, podczas przejścia do basenu nr 5, gdzie okręt zacumował przy burcie ORP Wilk.

Fot. ze zbiorów Jerzego Pertka, autor zdjęcia nieznan

Kogo morze obchodzi?

Dwa lata temu „*Nasze MORZE*” zamieściło mój artykuł „Morze nie może już czekać” (nr 11 z 2006 r. – red.) – nie była to ocena rządu czy ministra nowo powołanego Ministerstwa Gospodarki Morskiej (...) - chodziło raczej o prezentację zamierzeń planów resortu i nadziei z tym związanych.

Nikt nie miał złudzeń, że nowa koalicja parlamentarna powołała w 2006 r. Ministerstwo Gospodarki Morskiej ze względów merytorycznych. Wprawdzie w czasie kampanii wyborczej w środowiskach morskich pojawiły się postulaty o konieczności utworzenia odrębnego resortu reprezentującego podstawowe sprawy portów, żegluga i rybołówstwa, ale żadna z liczących się partii nie traktowała tych postulatów poważnie. To nie ważyło na wyniku wyborów.

Resort Gospodarki Morskiej powołano ze względów politycznych i ambicioznych koalicjanta, który chciał mieć w rządzie jednego dodatkowego ministra.

Resort „przypadł w udziale” małej, ale dość głośnej partii – której główne zadanie polegało na określonej liczbie posłów w parlamencie dających przewagę w głosowaniach. Natomiast w sprawach merytorycznych wiadomo było, że decydować będzie główny koalicjant – zaś pozostałe dwie partie sprowadzać się będą do, jak to złośliwie określano, roli „przystawek”.

Była nadzieja

Niezależnie od tego dlaczego powołano Ministerstwo Gospodarki Morskiej oraz opinii o nowo mianowanym ministrze – środowisko morskie przyjęło ten fakt z zadowoleniem – rodziła się nadzieja, że w nowej strukturze projekty aktów legislacyjnych dotyczące gospodarki morskiej szybciej zostaną przyjęte przez rząd i uchwalone w Sejmie, że żegluga przynajmniej w części odzyska pozycję w gospodarce i uda się naprawić błędy i zaniedbania poprzednich ekip.

Nowo powołany minister gospodarki morskiej miał niestety dwie bariery, które decydowały o jego wynikach. Pierwsze, to brak doświadczenia i wiedzy o gospodarce - nie tylko morskiej, drugie - brak liczącego się zaplecza politycznego, zarówno w Sejmie, jak i w rządzie.

O ile pierwszą barierę usiłował nieraz skutecznie pokonać swą aktywnością (nie licząc paru wpadek nominacyjnych) i niebanalnymi pomysłami, o tyle druga okazała się nie do przeskoczenia.

Rząd zajęty był zupełnie innymi sprawami niż gospodarka morska – większość sejmowa forsowała uchwały przygotowywane przez ich klub parlamentarny, natomiast poparcie własnej partii też raczej było mizerne i koncentrowało się na budowie pozycji swojej i swojego lidera. Oczywiście opozycji nie zależało na pozytywnych wynikach prac rządu – w tym również w gospodarce morskiej.

Nowy minister nie potrafił skupić wokół swoich pomysłów i projektów ustaw nawet liczącej się grupy posłów z Wybrzeża. Animozje partyjne skutecznie blokowały jakiegokolwiek wspólne wystąpienie w interesie gospodarki rejonów, które reprezentowali.

Powołanie przez min. R. Wiecheckiego Stowarzyszenia „Bandera Polska” była niczym innym jak kolejnym lobby, którego głos nie znalazł w ogóle poparcia społecznego czy partyjnego.

Min. Wiechecki – w swym artykule „Bez pochwał” („*Nasze MORZE*” – sty-czeń 2008) wymienia szereg sukcesów swojego resortu - nie można mu tego odmówić - może nie było to to, czego się spodziewano, ale w końcu był szefem resortu niewiele ponad rok.

Nic lub prawie nic

Uważam że największym osiągnięciem (niestety krótkofalowym) była organizacja nowego resortu, ustalenie jego założeń i zadań, wyrwanie gospodarki rybnej z Ministerstwa Rolnictwa, wbrew

oporom „pazernego” na władzę szefa tego resortu. O zaniedbaniach i błędach w gospodarce rybnej (w tym również negocjacjach z Unią Europejską) nie ma o pisać – temat sam wart jest szerszego opracowania.

Drugim osiągnięciem było opracowanie i przedstawienie rządowi szeregu projektów ustaw związanych z żegluga, portami, pracą na morskich statkach handlowych, izbach morskich i podatku tonażowym.

Niestety tylko ten ostatni projekt do-czekał się rangi ustawy sejmowej. Ale bez innych ustaw żeglugowych, które pozostały na papierze, jest jak „kwiatek do kozucha” - piękny do oglądania i zupełnie bezużyteczny.

Żaden polski statek nie wrócił i nie wróci pod polską banderę bez dalszych aktów prawnych, zabezpieczających armatorom konkurencyjność polskiej bandery - w stosunku do otwartych rejestrów szeregu państw - w tym powiedzmy otwarcie nie tylko taniej bandery, lecz państw europejskich.

Przyjęcie ustawy o podatku tonażowym okrzyknięto wielkim sukcesem, przypomnijmy jednak że prace nad nim trwały przeszło 10 lat, mimo że jego wprowadzenie nie kosztowało Skarbu Państwa nawet jednej złotówki. W rezultacie niezrozumiałego oporu niektórych resortów, w szczególności Skarbu Państwa i Finansów, ustawa która miała wspomóc armatorów w powrocie pod polską banderę i w rezultacie przywrócić pewne zyski budżetowe – tułała się między resortami w kolejnych uzgodnieniach. Okrojono pierwotny projekt „otwartego rejestru statków”, który zawierał bardziej kompleksowe rozwiązanie – po ciężkim porodzie urodzono podatek tonażowy, który nie zatłwił nic lub prawie nic.

Pani Janina Mętrak, dyrektor Departamentu Transportu Morskiego w Ministerstwie Transportu i Budownictwa w 2005 r., oświadczyła, że głównym argumentem przeciwko wprowadzeniu podatku tonażowego była obawa Ministerstwa Finansów, że ten instrument nie „będzie spójny z obowiązującym systemem prawa podatkowego”. Nieważny jest interes państwa, nieważne stracone

wpływy, ważna jest czystość systemu podatkowego.

A czemu w końcu służą podatki?

Tak czy inaczej, ustawa o podatku tonażowym weszła w życie, była okazją do pochwał, znalazło się wielu autorów tego sukcesu. Na marginesie, ciekawy jestem, kto będzie przecinał wstęgę i oczekiwał odznaczeń na otwarciu Trasy Kwiatkowskiego w Gdyni, która ma szansę ukończenia po 30 latach od rozpoczęcia budowy.

To idzie nowe

Nowa większość Parlamentu i nowy rząd wybrany w 2007 r. miał inne pomysły na strukturę i funkcjonowanie centralnych organów administracji państwowej. Zwyciężyła idea „spójnej i czystej” organizacji zarządzania – w rezultacie ponownie zlikwidowano Ministerstwo Gospodarki Morskiej, a jego nikle zresztą kompetencje rozdzielono pomiędzy Ministerstwo Infrastruktury i Ministerstwo Rolnictwa – czyli od nowa i po staremu.

Nie wyciągnięto żadnych wniosków z dotychczasowych błędów, braku spójności i koordynacji działań w zakresie gospodarki morskiej. Ciekawe, że nawet prominentni działacze zwycięskiej partii, Tadeusz Aziewicz w Gdyni i Stanisław Pawłowski w Szczecinie, wypowiadali się (już po wygranych wyborach!) za likwidacją resortu Gospodarki Morskiej i bliżej nieokreśloną koordynacją spraw morskich i stoczniowych.

Zastanawiam się, czy podobne stanowisko będą reprezentowali przed przyszłymi wyborami zabiegając o głosy. Bo teraz nie była to sprawa ludzi morza.

W okresie powojennym nastąpiło 11 reorganizacji resortów zajmujących się sprawami morskimi, za ten dział odpowiadało 26 ministrów.

Czy można mówić o spójnej i ciągłej polityce morskiej państwa?

Znam wszystkie uzasadnienia tych reorganizacji. Wszystkie sprowadzały się do lepszej koordynacji gospodarki, spójnej struktury administracyjnej, likwidacji niepotrzebnych organów państwowych, zmniejszenia biurokracji, itp. Natomiast nie znam żadnej oceny skutków tych re-

organizacji, żaden autor (bliżej nieznan) tych decyzji, nie podjął merytorycznej dyskusji. Operowano ogólnikami i hasłami, stanowisko ludzi związanych z morzem było tu najmniej decydujące, nie było w tej sprawie żadnej konsultacji.

Na marginesie przypnę, że pierwsze próby rozbicia Ministerstwa Żeglugi podjęto w czasach kadencji ministra Stanisława Darskiego – i tylko jego dramatyczne rozmowy z ówczesnymi I Sekretarzem PZPR Władysławem Gomułą ocaliło resort. Warto przeczytać o tym w mądrej i ciekawej książce ministra – „W Służbie Żeglugi”.

Mały haust optymizmu

Tak więc mamy nowy resort infrastruktury – molołoch o ogromnych zadaniach – budowy autostrad, zamierzeń komunikacyjnych związanych z EURO 2012, nie kończącymi się problemami i strajkami na kolei i budownictwie i podsekretarzem stanu ds. gospodarki morskiej. Wszystko po staremu?

Jest jednak pewna zmiana, która pozwala na nutę optymizmu – szefem pionu gospodarki morskiej mianowano osobę z morskim wykształceniem, dyplomem, praktyką zawodową w administracji morskiej – i ponadto kobietę – pierwszą w historii Polski kierującą sprawami morskimi.

Mieliśmy już pierwszego kapitana – panią Danutę Walas - teraz mamy wiceministra - panią Annę Wypych-Namiołko.

Czego możemy spodziewać się po tej nominacji i co można życzyć nowej pani minister?

Już pierwszy wywiad zamieszczony w lutym w „Naszym MORZU” należy ocenić pozytywnie, sporo nowych pomysłów, kontynuacja rozpoczętych przez poprzedników procesów legislacyjnych. Wydaje się, że pani minister nie ma złudzeń, że będzie miała większy wpływ na politykę morską państw, podobnie jak jej poprzednicy. Realne możliwości sprowadzają się do funkcjonowania administracji morskiej i bezpieczeństwa żeglugi. W innych sprawach może tylko negocjować lub wnioskować.

Na zaangażowanie się w sprawy morskie swego szefa, ministra infrastruktury, nie może liczyć. Nie dlatego, aby był tym sprawom niechętny, po prostu nie będzie miał czasu i będzie rozliczany z innych spraw, jak chociażby autostrady.

Znalazło to także odbicie w podsumowaniach ministrów z działalności pierwszych 100 dni urzędowania. Po prostu nie było tam ani słowa o sprawach morskich – i trudno się temu dziwić.

(...)

Pani minister zakłada, że uzgodnienia resortowe następnych ustaw żeglugowych zajmą około roku, potem procedury sejmowe, uzgodnienia z UE i możemy mieć nadzieję, że pod koniec kadencji obecnego rządu ustawy wejdą w życie – ponura perspektywa.

Do tego czasu chyba nie będzie żadnego statku handlowego pod banderą polską (...). Zaniknie też rybołówstwo dalekomorskie. Nie trzeba będzie uruchamiać funduszy pomocowych dla armatorów, ulg inwestycyjnych itp. – po prostu nie będzie dla kogo.

Nowe z Unii?

Tymczasem w Unii Europejskiej zaszły daleko idące zmiany, które wpłynęły na jej stanowisko w sprawach morskich. Do UE weszły Cypr i Malta wraz z ogromną flotą zarejestrowaną pod ich banderami. Unia z dnia na dzień stała się największym „armatorem” na świecie. Nastąpił też poważny przyrost tonaży w „starych” krajach unijnych. Porty przeżywają okres boomu, nawet stocznie, które wegetowały przez kilkanaście ostatnich lat, mają pełne portfele zamówień, przedstawiając się na budowę bardziej „sophisticated” – wyrafinowanych statków pasażerskich, promowych itp.

Zmieniło się stanowisko Brukseli w sprawach różnych form pomocy dla armatorów. Unia przypomniła, że istnieje Maritime Economy – Gospodarka Morska – i konieczne jest wypracowanie wspólnej polityki morskiej, wspierającej ten dział gospodarki, w tym przede wszystkim przed konkurencją rynku daleko-wschodniego. Unia zaczęła popierać procesy konsolidacyjne armatorów, czego

najlepszym przykładem są fuzje Mearsk'a, który stał się największym kontenerowym armatorem świata i może skutecznie konkurować z gigantami dalekowschodnimi. (...)

Przy okazji należy przypomnieć, że jeszcze nie tak dawno niektórzy nasi członkowie działacze gospodarczy kwestionowali w ogóle pojęcie „gospodarka morską”. Miejmy nadzieję, że dokumenty i dyrektywy unijne wymuszają również u nas zmianę poglądów na gospodarkę morską i jej rolę w gospodarce kraju.

(...)

W ciągu ostatnich kilku lat w różnych układach organizacyjnych i orientacjach politycznych rządzących ekip, na wice-ministrów odpowiedzialnych za gospodarkę morską mianowano pięciu kapitanów żegluga wielkiej oraz kilku z innymi dyplomami morskimi. Nie mam zamiaru oceniać ich przygotowania i efektów działalności – to byli świetni fachowcy.

Jednakże z góry można założyć, że z tak okrojonymi kompetencjami, bez zaplecza i woli politycznej kierownictwa rządu, efekty ich działalności – mimo najlepszej chęci i wiedzy będą raczej skromne.

Można by raczej odnieść wrażenie, że nominacje te miały charakter symboliczny, a czasem załatwiały ambicje polityczne drobnych koalicjantów.

Gospodarka morską nijak nie pasowała do przyjętych struktur administracyjnych. Jednocześnie kierownicy życia politycznego (wielu z nich wywodziło się z województw nadmorskich) zdawali sobie sprawę, że takie traktowanie żegluga nie jest akceptowane przez ich wyborców z Wybrzeża, może sami rozumieć, że jest to niewłaściwe rozwiązanie.

Być może mieli też wyrzuty sumienia (jeśli politycy mają sumienie) z powodu niespełnionych obietnic wyborczych?

Tak czy inaczej, gospodarka morską jest jak przysłowiowy cień w pewnej części ciała – ani samemu wyjąć, ani komuś pokazać – a jednak uwiera.

Nominacje te miały jeszcze jedną zaletę – medialną. Na wszelkie krytyczne opinie środowisk morskich była jedna odpowiedź. Czego chcecie, przecież macie swego człowieka w kierownictwie

i to z liśćmi laurowymi na daszku i czterema złotymi paskami.

Konkurencja nie śpi

Nie wyglądało to zachęcająco jak na początek urzędowania nowej pani minister. Ale w końcu mamy nowy rząd, ze stabilną większością w parlamencie i sprawnego, aktywnego premiera, który gospodarce poświęca dużo więcej energii niż poprzedni. Możemy być pewni, że ten rząd będzie działał całą, 4-letnią kadencję i trudno będzie po jej zakończeniu powiedzieć, że czegoś się nie zrobiło, bo zabrakło czasu, przeszkadzała opozycja, itp. Z tym, że spraw morskich nie można odkładać. Wiemy z doświadczeń ostatnich lat, jak trudno nadrobić błędy zaniechania lub nieudolności poprzednich ekip.

Żegluga polska, a właściwie cała gospodarka morską nie działa na hermetycznie zamkniętym polskim rynku, ale w ostrej konkurencji międzynarodowej.

Polskie ładunki przechwytyują obce porty Hamburg i Bremen. Na wschód od nas powstają nowe centra przeładunkowe. Polskie towary przewożą w większości obce statki. Stocznie od kilkunastu lat nie zbudowały żadnego statku dla polskiego armatora (a wieluset milionowe dotacje wspierały budowę statków dla obcych armatorów).

W międzyczasie opracowano kilka wersji „Strategii Rozwoju”, do roku 2005, 2009, a nawet 2012, szereg projektów dotyczących ochrony konkurencyjności naszej żegluga. I co z tego?

Żaden z tych, zupełnie niezłych projektów nie doczekał się realizacji, żaden nie miał ustalonych terminów i decyzji wykonawczych. Żaden nie został oceniony, jeśli chodzi o ich realizację i nikt nie był za to odpowiedzialny.

Dziś nie czas na opracowywanie kolejnych strategii (oczywiście należy wprowadzać poprawki wynikające z aktualnej sytuacji), ale potrzebne są konkretne decyzje, projekty ustaw, rozporządzeń z terminami i wyznaczeniem osób odpowiedzialnych za ich wykonanie.

To może i powinien przygotować pion gospodarki morskiej w Ministerstwie Infrastruktury, ale musi to być poparte stanowiskiem posłów z Wybrzeża i decyzją premiera o przyspieszonym trybie legislacji i pod jego osobistym nadzorem.

Czy uda się to zrobić za kadencji pani minister? Doświadczenia z warszawskiej biurokracji uczą, że na tym stanowisku trzeba mieć grubą skórę i twarde łokcie, a sztormy i rafy biurokracji są nieraz bardziej zdradliwe niż na morzu.

Życzyć można pani minister kapitańskiej konsekwencji i wiele kobiecego sprytu.

Romuald J. Pietraszek

(Autor jest dr. prawa międzynarodowego i kpt. ż. w.)

Tytuł, śródtytuły i skrót pochodzą od redakcji.



NEWS

STOCZNIE

Barka *Bongo* z Navikonu

15 kwietnia przy nabrzeżu Euroterminalu w Świnoujściu ochrzczono i przekazano oficjalnie do eksploatacji barkę służącą głównie do przewozu drewna i produktów drewnopochodnych. Jednostkę, której nadano imię *Bongo*, zbudowała, na zamówienie szwedzkiego armatora MP Bolagen, operującego w rejonie Bałtyku, Stocznia Remontowa Navikon ze Świnoujścia, według projektu szczecińskiego biura projektowego i konsultingowego Inocean. Budowę, metodą półkoku, rozpoczęto w kwiet-

Fot.: Navikon



niu ubiegłego roku, a w październiku zwodowano obie części kadłuba o masie po 800 ton, by połączyć je na wodzie dokonując spawania w osłonie pływającego kesonu tunelowego.

Charakterystyka podstawowa barki

masa	1800 t
długość całkowita	98,00 m
szerokość	24,00 m
wysokość boczna	6,2 m
maks. obciążenie pokładu	8 t/m ²
nośność	8400 t
powierzchnia pokładu	1900 m ²
pojemność ładunkowa	14 400 m ³

Nowe holowniki z Damena

Stocznia Damen Shipyards Gdynia SA przekazała do eksploatacji 14 marca 2008 r. holownik typu ASD 3211, *Smit Rio Muni*.

Fot.: Damen Shipyards Gdynia SA



Jest to jednostka bliźniacza zdanego w październiku ub. roku holownika *Smit Bioko*, zbudowanego dla tego samego armatora, Smit Salvor B.V. (z grupy Smit Nederland BV) z Holandii, który zamówił je dla obsługi portów w Gwinei Równikowej. Holowniki te, pływające pod banderą Wysp Bahama, charakteryzują się długością 32,5 m, szerokością 10,64 m, zanurzeniem 4,74 m i tonażem pojemnościowym brutto 374 oraz nośnością 296 t. Każdy wyposażo-

Fot.: Piotr B. Stareńczak



Fot.: Piotr B. Stareńczak

ny jest w dwa rufowe pędniki azymutalne i dwa silniki napędu głównego (Caterpillar 3516B-HD, 16-cylindrowe, w układzie „V”) o łącznej mocy 4180 kW (5684 KM), dające maks. prędkość eksploatacyjną 13,1 węzła. Nadzór klasyfikacyjny nad budową nowych holowników z gdyńskiej stoczni holenderskiej grupy Damen prowadzili inspektorzy Lloyd's Register Polska. Holowniki dostarczane są z Gdyni do portu Malabo w Gwinei Równikowej przez załogi firmy Redwise z Holandii, specjalizującej się w dostawach statków i wynajmie „załóg chwilowych”.

Pierwszy kontenerowiec
ISD Polska

Przy wyposażeniowym nabrzeżu Kaszubskim Stoczni Gdańsk SA, odbyła się 18 kwietnia uroczystość zmiany bandery i zdanie kontenerowca armatorowi niemieckiemu. Matką chrzestną jednostki została Katja Zaumseil, która nadała jej imię - według oficjalnej informacji ze stoczni - *Penelope*. Jednak już na wcześniejsze próby morskie statek udawał się pod czarterową nazwą *CSAV Totoral* (jako *Penelope* był wodowany). Podczas kwietniowej ceremonii zmieniono banderę na Antiqua-Barbuda. Wśród uczestników uroczystości byli: armator Harm Vellguth - właściciel firmy KG Projex Schiffahrtsgesellschaft mbH & Co. KG, prezes ISD Polska Konstanty Litwinow, zarząd Stoczni Gdańsk i przedstawiciele towarzystwa klasyfikacyjnego.

Pierwszy kontenerowiec przekazany przez Stocznę Gdańsk od czasu jej przejścia przez ISD Polska, charakteryzuje się ładownością 2732 TEU (1222 w ładowniach i 1510 na pokładzie), przy czym może przewozić aż 500 kontenerów chłodzonych (400 na pokładzie i 100 w ładowni). Każda z pięciu ładowni statku (wszystkie przystosowane są do przewozu ładunków niebezpiecznych) posiada 2 luki. Statek napędzany jest wolnoobrotowym silnikiem disla, nawrotnym, typu MAN B&W 7S70 MC-C, zapewniającym prędkość do 21,6 węzła.

Techniczne wodowanie kontenerowca (symbol stoczniowy 6686/1), z pochylni B1, odbyło się 14 grudnia 2007 r. Było to pierwsze wodowanie Stoczni Gdańsk, w którym uczestniczyli przedstawiciele kierownictwa nowego właściciela - ISD Polska.

Według oficjalnej informacji dla mediów z czasu wodowania, statek ten „zaprojektowano wg koncepcji armatora” sugerując, że projekt powstał poza Stocznia Gdańsk. Zewnętrznie jednak jednostka niczym się nie różni od statków podobnej ładowności budowanych w ostatnich latach w Stoczni Gdynia SA i w Stoczni Gdańsk SA (i byłej Gdańskiej - należącej do Grupy Stoczni Gdynia), których projekt pochodził z biura projektowo-konstrukcyjnego Stoczni Gdynia.

Z kolei w informacji opublikowanej przez stocznę po zdaniu statku, ujawniono, że „statek

zaprojektowano w SG”, co kłóci się z wypowiedziami przedstawicieli zarządu i nowych właścicieli stoczni, którzy twierdzą, że biuro projektowo-konstrukcyjne w Stoczni Gdańsk dopiero czeka odbudowa i nie jest ono obecnie jeszcze w stanie opracowywać własnych, kompletnych dokumentacji technicznych i wykonawczych.

Projekt został zatwierdzony przez towarzystwo klasyfikacyjne Germanischer Lloyd. Głównym inżynierem budowy ze strony Stoczni Gdańsk był przy *CSAV Totoral* (ex *Penelope*) Andrzej Aksman, zaś głównym projektantem inż. Stanisław Jagiełło.

Charakterystyka podstawowa

długość całkowita	210,85 m
długość między pionami	195,95 m
szerokość	32,30 m
wysokość boczna	19,00 m
zanurzenie	12,00 m
nośność	35 600 m
ładowność	2732 TEU
tonaż pojemnościowy brutto	32 160
tonaż pojemnościowy netto	12 600
tonaż skompensowany (CGT)	22 066
moc napędu głównego	21 770 kW (29 598 kW)
prędkość eksploatacyjna	21,6 węzła

Kolejny z serii, ale inny

W Stoczni Gdynia SA odbyła się 15 kwietnia 2008 r. uroczystość chrztu statku i podniesienia bandery na samochodowcu PC/TC (Pure Car / Truck Carrier), któremu imię *Garnet Leader*



Sterowany w pełni elektronicznie silnik główny (bez wału rozrządu) na PC/TC Garnet Leader i statek w całej okazałości.

ader nadała Yael Ungar - żona właściciela firmy żeglugowej Ray Car Carriers Limited i udziałowca mniejszościowego Stoczni Gdynia - Ramiego Ungara. Nazwa statku została utworzona zgodnie ze schematem stosowanym dla samochodowców eksploatowanych przez japońskiego armatora NYK Shipping Ltd., w którego czarterze, pod banderą Wysp Bahama, oraz w zarządzie technicznym i załogowym Stamco Ship Management, jednostka się znalazła.

Samochodowiec o ładowności 6600 samochodów osobowych i nośności 21 300 t, jest

dwudziestą jednostką z serii 8168 (sześć pozostałe w dalszych zamówieniach).

Na tym statku zamontowany został w pełni sterowany elektronicznie silnik dwusuwowy wolnoobrotowy MAN Diesel typu 7S60ME-C7 polskiej produkcji - pochodzący z zakładów H. Cegielski Poznań. Jest to tzw. silnik *common rail*, bez wału rozrządu.

Charakterystyka podstawowa

długość całkowita	199,91 m
długość między pionami	187,90 m
szerokość	32,26 m
wysokość boczna	32,75 m
zanurzenie	10,00 m
nośność	21 020 t
wyporność	38 051 t
tonaż pojemnościowy brutto (GT)	57 692
tonaż pojemnościowy netto (NT)	21 037
tonaż skompensowany (CGT)	32 276
prędkość eksploatacyjna	ponad 20 węzłów
liczba pokładów wewnętrznych	13
łączna powierzchnia pokładów	ok. 5,5 ha
DOR rampy rufowej skośnej	150 t
DOR rampy burtowej prostopadłej	22 t

Statek został zaprojektowany w stocznym biurze projektowym pod kierownictwem generalnego projektanta Wojciecha Żychskiego i głównego projektanta Cezarego Kaczmarzkiego. Kierownikiem projektu był Przemysław Kaszubowski, kierownikiem biura budowy - Jacek Partyka, a głównym technologiem Piotr Rutkowski. Jakość wykonania nadzorował Grzegorz Bury. Budowa statku odbywała się pod nadzorem i według przepisów towarzystwa klasyfikacyjnego Det Norske Veritas (DNV). Jednostkę finansował armator, z gwarancjami Korporacji Ubezpieczeń Kredytów Eksportowych SA.

Garnet Leader stał się trzecim statkiem przekazanym w tym roku przez Stocznnię Gdynia SA, która buduje obecnie cztery statki: jeden kontenerowiec o ładowności 2700 TEU oraz trzy samochodowce ro-ro. Ogółem w 2008 r. Stocznia Gdynia SA planuje przekazać armatorom 8 statków o łącznej wartości ponad 481 mln USD. Posiada uprawomocnione kontrakty na zbudowanie (w latach 2008-2009) 15 statków o wartości sprzedaży około 800 mln USD i 15 mln euro.

Remonty w „pożyczonym” doku

Remontowa SA z Gdańska wydzierżawiła do końca 2008 roku mniejszy z dwóch suchych doków Stoczni Gdynia SA.

„Pożyczony” dok ma 240 m długości i 40 m szerokości. Umowę o dzierżawie podpisano 8

kwietnia, a pięć dni później wprowadzono do niego pierwszego „podopiecznego” Remontowej SA - masowiec PŻM *Mazury*. Jednostka, zbudowana 3 lata temu w Chinach, przeszła typowy remont dokowo-konserwacyjny. Kolejnym statkiem sprawozdanym przez Remontową SA do wydzierżawionego doku był chorwacki masowiec udźwigowiony, jeziorowiec (dawniej we flocie kanadyjskiego FedNav'u) - *Orsula*.

Pożar na doku

W pożarze, jaki wybuchł wczesnym popołudniem 25 kwietnia w Stoczni Marynarki Wojennej, mimo sprawnej akcji Straży Pożarnej, zginął niestety człowiek. Tuż po godz. 14 nad portem pojawił się słup gęstego, ciemnego dymu, wydobywający się z pomieszczeń nadbudówki małego samochodowca *African Sky* armatora All Trans Shipping & Trading z Libanu.

Według rzecznika prasowego komendanta gdyńskiej Straży Pożarnej, ogień został zaproszony podczas prac remontowych w nadbudowce. Spaliła się jej znaczna część. W akcji gaszenia pożaru na statku stojącym w doku pływającym Stoczni Marynarki Wojennej uczestniczyło łącznie 10 zastępów, czyli 35 osób. Pożar ugaszono po godzinie, następnie strażacy rozpoczęli oddymianie statku i poszukiwania ewentualnych ofiar. Około godziny 19 okazało się, że zginął 35-letni członek załogi narodowości ukraińskiej.



Częściowo wypalona sterówka samochodowca *African Sky*.

Nowy rekordzista wśród wycieczkowców

Fińska stocznia koncernu Aker Yards z Turku przekazała do eksploatacji trzecią jednostkę klasy „Freedom” - *Independence of the Seas*. Wszystkie nieznacznie różnią się tonażem pojemnościowym brutto i kolejno ustanawiały rekordy wielkości statków pasażerskich. *Independence*, odebrany przez armatora 17 kwietnia br., charakteryzuje się pojemnością 158 000 (poprzednie jednostki z serii - ok. 154 000). Nowy statek o długości 339 m i szerokości 38,6 m, mieści na swych pokładach do 4375 pasażerów i 1365 osób załogi.

Dział handlowy Aker Yards zajmujący się budową promów i wycieczkowców ma zamówienia o łącznej wartości 5,9 miliarda euro. Składają się na nie zlecenia na budowę trzech wycieczkowców dla Royal Caribbean, dwóch dla MSC Cruises i dwóch wycieczkowców dla NCL, a także dwóch „superpromów” ro-pax dla Stena Line, szybkiego promu dziennego dla Color Line, dwóch „cruise ferries” dla Tallink, szybkiego promu dla Viking Line i promu pasażersko-samochodowego dla Brittany



Ferries, a także trzech promów przelotowych, symetrycznych, napędzanych LNG dla Tide Sjo.

Aker Yards ASA ma 18 stoczni w Brazylii, Finlandii, Francji, Niemczech, Norwegii, Rumunii, Ukrainie i w Wietnamie, zatrudniających ok. 21 000 pracowników. Grupa Aker Yards buduje wycieczkowce we Francji i Finlandii.

NEWS

PORTY

Nowa linia kontenerowa w Porcie Gdańsk

19 kwietnia br. do gdańskiego portu zawiązał pojemnikowiec dowozowy *Delta St. Petersburg*, należący do niemieckiego armatora Beluga Group i eksploatowany (wycarterowany) przez Delta Shipping Lines, który rozpoczął regularnie obsługiwać Gdański Terminal Kontenerowy (GTK) z częstotliwością jednego zawińnięcia w tygodniu, w ramach serwisu „short sea shopping” na trasie Hamburg - Rotterdam - Gdańsk - St. Petersburg. Było to drugie zawińnięcie tego armatora od inauguracji serwisu.

Statek *Delta St. Petersburg* zbudowany w 2006 roku w holdenderskiej stoczni Vollharding Shipyards BV to jeden z czterech nowoczesnych kontenerowców eksploatowanych na tej linii. Jest to jednostka o ładowności 917 TEU (w tym 200 chłodzonych), wyporności 15 800 t, nośności 10 744 t, długości całkowitej 154,85 m, szerokości 21,50 m, wysokości bocznej 9,30 m i zanurzeniu 6,97 m. Prędkość eksploatacyjna wynosi 18 węzłów. Statek po-



Holenderska pogłębiarka nasiębierna ze smokiem wleczonym *Geopotés 15*, znana w Polsce z wcześniejszej pracy przy budowie Deepwater Container Terminal w Gdańsku - w Basenie Węglowym (III) portu gdyńskiego.

Fot.: Piotr B. Stareńczak



Fot.: D. Dulan / ZMPG SA

Fot.: Piotr B. Stareńczak

siada najwyższą klasę lodową 1A. Pozostałe trzy jednostki to *Delta Rotterdam*, *Delta Hamburg* i *Taipan* o zbliżonych parametrach. Agentem generalnym Delta Shipping Lines w Polsce jest Safe Shipping sp. z o.o. z Gdyni.

Pozyskanie nowego klienta jest bardzo ważne dla GTK po poważnej stracie, jaką było przeniesienie, od 31 stycznia br., wszystkich zawinięć statków z GTK do DCT Gdańsk (Deepwater Container Terminal) przez znaczącego armatora pojemnikowców dowozowych - fińskiego Containerships.

Rozbudowa parku maszynowego GCT

W kwietniu przy nabrzeżu gdyńskiego terminalu kontenerowego należącego do grupy Hutchison zamówił ciężarowiec *Zhen Hua 8* eksploatowany przez producenta suwnic Shanghai Zhenhua Port Machinery Co. Ltd z Chin - światowego lidera w produkcji portowych urządzeń przeładunkowych, który wyprodukował dotychczas ponad 2000 suwnic RTG i 1000 su-



Fot.: Piotr B. Stareńczak

nic nabrzeżowych. Gdynia Container Terminal (GCT) wzmocnił swoje wyposażenie o trzy nowe suwnice placowe na kołach ogumionych (RTG). Tego rodzaju suwnice można transportować znacznie mniejszymi statkami, ale wizytę dużego chińskiego ciężarowca zawdzięczamy temu, że przyплыł do Europy z czterema wielkimi suwnicami nabrzeżowymi (STS) dla portu w Bremie i przy okazji zabrał mniejsze dla GCT. Do dwóch dużych suwnic STS ma w roku przyszłym dołączyć w GCT trzecia.

Nowe suwnice RTG w GCT są urządzeniami najnowszej generacji, przeznaczonymi do obsługi placów kontenerowych i składowania pojemników w 6 rzędach, z 7 przejezdnych dla ciągników i z możliwością piętrzenia kontenerów w 5 warstwach. *Zhen Hua 8* został zbudowany w 1980 roku przez nieistniejącą już stocznice szwedzką Uddevallavarvet AB jako zbiornikowiec lub ropo-rudo-masowiec. Ma długość całkowitą 228,61 m, szerokość 42,35 m, wysokość boczna 13,50 m, zanurzenie 8,50 m i nośność 44 926 ton.

Rekordowy przeładunek kontenerów

Co prawda do gdyńskiego portu wpływały już większe kontenerowce - *MSC Bremen* czy *Maersk Brooklyn*, ale to na 210-metrowym kontenerowcu *MSC Diman* (zbud. w 1984 r. w stoczni Nippon Kokan KK w Tsu, o nośności 30 124 t, długości 209,47 m i zanurzeniu 11,52 m), który zamówił przy nabrzeżu Helskim Bałtyckiego Terminalu Kontenerowego (BCT) 25 kwietnia br., ustanowiono polski rekord wielkości przeładunku kontenerów przy obsłudze jednego statku przy jego jednym postoju w porcie. Jednostka przyплыła do Gdyni z Bremerhaven, by 27 kwietnia rano udać się do Kłajpedy. Przeładowanych zostało 1186 kontenerów o łącznym tonażu 23 621 ton.

Fot.: Piotr B. Stareńczak



MSC Diman przy BCT w Gdyni.

NEWS

ŻEGLUGA

Drugie życie kultowego Finnjet'a

Finnjet to jeden z najbardziej znanych statków i właściwie „ikona” żeglugi promowej. Jest też niemal legendą wśród *shiploverów*. Poświęcono mu liczne prywatne strony www i niejedno forum dyskusyjne (np.: www.finnjetweb.com). Jest także jednym z niezbyt wielu statków handlowych, które doczekały się popularnej wersji modelarskiej (modelu do sklepania jednej z czołowych firm produkujących takie modele - Revell), a także postaci zestawu klocków LEGO.

GTS *Finnjet*, kwalifikowany często jako pierwszy prom „cruise ferry” (niemal skrzyżowanie promu z wycieczkowcem), zbudowany został w 1977 r. przez fińską stocznice Wärtsilä w Helsinkach (po licznych przekształceniach własnościowych należąca obecnie do Aker Yards) dla Finlines (w 1986 r. zmienił barwy na Silja Line). Był w swoich czasach jednostką przełomową, o niemal rewolucyjnym znaczeniu dla okrętownictwa, a na pewno dla żeglugi promowej. Był wtedy największym pod względem tonażu pojemnościowego (GT 32 975), najdłuższym i najszybszym (30 w.) promem, a także jedynym napędzanym turbinami gazowymi. Do dziś, przy swoich 33 węzłach, uważany jest za najszybszy prom konwencjonalny.

Dla obniżenia kosztów eksploatacji przebudowano jego napęd główny na kombinowany - turbinowy i disłowski oraz dodano zespoły prądotwórcze oparte na silnikach wysokoprężnych w 1981 r. w stoczni Amsterdamse Droogdok



Fot.: Wikimedia

Maatschappij. Zmiany pozwoliły efektywnie użytkować prom przy niższych prędkościach i na tańszym paliwie w okresie zimowym. Nowy system przekładni, zainstalowany w 1994 r. w HDW Kiel, pozwolił na zwiększenie prędkości do 33 węzłów.

W zimie 2005/2006, *Finnjet* wyczarterowany został wydziałowi medycyny uczelni Louisiana State University Health Sciences Center w Nowym Orleanie i służył za akademik i kampus uniwersytecki dla studentów i pracowników uniwersytetu, którzy stracili miejsce pracy i mieszkania po przejściu huraganu Katrina. Pływający uniwersytet zacumowany był na zachodnim brzegu Missisipi, na przeczłwko Baton Rouge, przy moście Horacego Wilkinsonsa. Potem stał „na sznurku” na Bahamach.

Pod koniec grudnia 2007 roku statek został kupiony za ok. 11 mln USD od Sea Containers (byłego właściciela Silja Line) przez dynamicznie rozwijającego się, choć jeszcze małego, holenderskiego armatora wycieczkowców Club Cruise (według niektórych źródeł już 21 listopada br.) był oferowany początkowo do oddania w czarter, również z możliwością przebudowy przed sprzedażą. Nie wiadomo na pewno, czy ostatecznie Club Cruise nie przebuduje jednostki dla siebie, ale prom został już sprowadzony do Włoch w celu przebudowy w geneueńskiej stoczni T. Mariotti (gdzie pojawił się 18 lutego) na wycieczkowiec z miejscami dla 1600 pasażerów. Jest niemal pewne, że pozbawiony zostanie napędu turbinowego, a co za tym idzie prefiksu GTS przed nazwą statku.

Club Cruise to firma właścicielska, która oddaje swe statki w czarter operatorom, np. *Alexander von Humboldt* pływa w barwach Phoenix Seereisen z Niemiec. Obserwatorzy rynku spekulują, że *Da Vinci* może być kandydatem do oddania w czarter właśnie temu operatorowi wycieczkowców, jako następcą wycieczkowca *Maxim Gorkij*, z którego Phoenix rezygnuje od listopada 2008 (o czym już pisaliśmy na naszych łamach). To by mogło oznaczać, że *Finnjet*, w nowym wcieleniu, jako wycieczkowiec *Da Vinci* lub pod inną nazwą będzie powracał na Bałtyk, tak, jak inne statki Phoenix'a. Niektóre źródła podają jednak, że *Maxim Gorkij* zastąpiony zostanie przez wycieczkowiec *Astoria* (1981/GT 18 591).

Używane holowniki u nowych właścicieli

Gdyńskie przedsiębiorstwo żeglugowe Jan Stępniewski & Co. Ltd., zajmujące się holowaniami morskimi i eksploatacją małych uniwersalnych statków w żegludzie bliskiego zasięgu, kilka miesięcy temu sprzedało jeden ze swoich leciwych holowników, jednostkę o imieniu *Ir-bis* (nr IMO 5184980). Odkupił go gdański Comal - firma zajmująca się odbiorem i przechowywaniem olejów i paliw okrętowych oraz odpadów olejowych. Jednostkę odświeżono i przemianowano na *Wojtek*. Comal eksploatował dotąd tylko własne barki oraz jeden mały rzeczny pchacz do ich przemieszczania, zypominający motorówkę. Na holowniku *Wojtek* poznaliśmy nowy, obrany przez firmę znak armatorski sytuowany na kominie statku. Jest nim, umieszczony na białym tle, stylizowany węzeł płaski utworzony z „liniek” w kolorach linii, które występowały w dotychczasowym logu firmy - czarnym i czerwonym. *Wojtek* (ex *Ir-bis*) - holownik o długości 28,22 m, mocy napędu głównego 1000 KM, zbudowany został w 1960 roku przez hamburską stocznice Theodor Buschmann



Schiffswerft GmbH & Co. (nr budowy 77). Flotę firmy Jan Stępniewski & Co. Ltd. zasiliał w roku 1993. Armator kupił niedawno w Portugalii inny, używany holownik o imieniu *Felis* i remontuje go, głównie własnymi siłami, przy jednym z gdynskich nabrzeży. Holownik pojawił się w porcie gdynskim 18 kwietnia.

Felis (nr IMO 7208613 - ex *Barra De Viana* od 2007, ex *Barra De Aveiro* od 2003, ex *Mouriscas* - 1999, ex *Alberti*) przekazany został do eksploatacji w 1972 roku przez stocznnię R. Dunston (Hessle) Ltd. z Hessle w Wielkiej Brytanii (nr budowy S883). Należy do Leopard Shipping Ltd. - spółki zależnej firmy Jan Stępniewski & Co. Ltd. Podobnie, jak inne holowniki tego armatora, wykorzystywany będzie głównie w rejonie Bałtyku i Morza Północnego.

Felis - charakterystyka podstawowa

długość całkowita	32,64 m
długość między pionami	28,96 m
szerokość na wręgach	8,95 m
szerokość maks.	9,40 m
wysokość boczna	4,88 m
zanurzenie	4,268 m
tonaż pojemnościowy brutto	277
tonaż pojemnościowy netto	83
nośność	199
śruba	1 o stałym skoku
moc napędu głównego	1773 kW (2410 KM)
uciąg na paliwo	40 t
prędkość eksploatacyjna	13 węzłów

VIII International Economic Forum Gdynia 2008

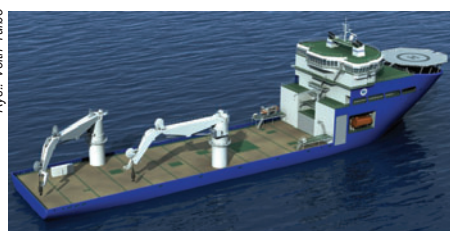
Kolejna edycja Międzynarodowego Forum Gospodarczego odbędzie się w Gdyni w dniach 28-29 maja 2008 r. Tradycyjnie na konferencję składać się będą trzy panele: paliwowo-energetyczny, turystyczny oraz panel gospodarki morskiej, który w minionym roku skupiał się na tematyce konteneryzacji w rejonie Bałtyku, a w bieżącym - na logistyce i portach, jako centrach logistycznych.

Największy z „voith-schneiderami”

Hiszpańska stocznia Astillero Barreras z Vigo buduje, na zamówienie norweskiego armatora

North Sea Invest AS, 145-metrowej długości i szeroki na 30 m, największy dotąd w świecie (i z największą zainstalowaną mocą napędu głównego) statek wyposażony w pędniki cykloidalne (Voith Schneider Propellers). Trzy pędniki Voith-Schneidera (VSP) zainstalowane będą na rufie statku, a dwa na dziobie - wszystkie typu VSP 36R6 EC/280-2. Napęd i zarazem stery w postaci VSP przenosząc będą łączną moc 19 000 kW (ok. 26 000 KM).

Statek konstrukcyjny dla przemysłu offshore (*offshore construction vessel - OCV*), wyposażony m.in. w dwa dźwigi z kompensacją nurzania oraz w lądowisko dla helikopterów, ma być gotowy w 2010 roku. Zaplanowano na nim m.in. system pozycjonowania dynamicznego DP2 oraz system stabilizacji przechyłów oparty na wykorzystaniu pędników cykloidalnych (*Voith Roll Stabilization - VRS*). Maksymalna prędkość statku ma wynosić 16 węzłów. OCV z barierrami będzie oferował miejsca dla ponad 120 osób załogi, inżynierów, monterów-oceanotechników i innych specjalistów.



Kolejny „polski” X-Bow

Na koniec maja lub początek czerwca przewidywane jest przekazanie armatorowi (Island Offshore) największego dotąd w świecie statku ze specyficznym, nowatorskim kształtem dziobu Ulstein X-Bow. Statek konstrukcyjny *offshore* wydokowano z zadaszonoego suchego doku Ulstein Verft 3 lutego br., ale było to już drugie jego wodowanie. Pierwsze, częściowo wyposażonego kadłuba odbyło się kilka miesięcy wcześniej w Gdyni. Montowany był w doku pływającym przycumowanym przy nabrzeżu Polskim przez gdańską firmę Maritim Shipyard. Przypomnijmy, że częściowo wyposażony kadłub pierwszego w świecie statku z tego rodzaju dziobem zwiększającym dzielność morską i prędkość statku przy dużej fali - *Bourbon Orca* - powstał kilka lat temu w tej samej polskiej stoczni.

Island Constructor, statek typu Ulstein SX121, ma 120,20 m długości całkowitej i 112,30 m - między pionami i 25,00 m szerokości, 10,00 m wysokości bocznej i 7,50 m zanurzenia przy nośności 8700 t, tonażu pojemnościowym brutto 8700 i CGT 11 622.



Miasto Gdynia, chcąc podkreślić swój morski charakter i żeglarskie tradycje, nadaje nowym ulicom odpowiednie nazwy. Podczas sesji Rady Miasta w połowie kwietnia ulicom w rozbudowujących się dynamicznie dzielnicach Chwarzno i Wiczlino nadano nazwy upamiętniające wybitne zasłużonych morskich patronów: Juliana Rummla, Kazimierza Jurkiewicza, Teresy Remiszewskiej, Mamerta Stankiewicza, Leonida Teligi i Zdzisława Pieńkawy. Kolejnym trzem ulicom radni nadali nazwy o wybitnie morskim charakterze - Linowa, Korсарzy i Barkentynowa. W Chwarznie znajdują się już ulice o nazwach jednoznacznie kojarzonych z morzem, m.in. Pokładowa, Kotwiczna, Żaglowa, Kliprowa, Jachtowa i Fregatowa.

Przypomnijmy, że Julian Rummel może być uważany za prekursora turystyki morskiej w Polsce (założył w 1928 r. w Gdyni oddział Morskiego Polskiego Towarzystwa Krajoznawczego); Kazimierz Jurkiewicz to były dyrektor Państwowej Szkoły Morskiej w Gdyni, a później m.in. legendarny kapitan *Daru Pomorza*; Teresa Remiszewska była pierwszą Polką, która (w 1972 r.) przepłynęła samotnie Atlantyk; Zdzisław Pieńkawa to jeden z najbardziej znanych polskich żeglarzy; Mamert Stankiewicz znany jest niemal wszystkim miłośnikom morza, jego postać opisał Karol Olgierd Borhardt w książce „Znaczy Kapitan”; nie mniej legendarną postacią stał się Leonid Teliga - pierwszy Polak, który (w latach 1967-1969) samotnie okrążył Ziemię.

Praktyki i akademicy o zatrudnieniu i szkoleniu marynarzy i oficerów

W dniach 20-21 maja 2008 r. odbędzie się w Hotelu Haffner w Sopocie 11. konferencja European Manning and Training Conference. Organizatorem konferencji jest Lloyd's List Events, a jedną z organizacji wspierających wydarzenie jest Krajowa Izba Gospodarki Morskiej. Więcej informacji na temat samej konferencji znaleźć można pod adresem: www.manningandtraining.com

Nowy kapitan Szczecina

Stanowisko Kapitana Portu w Szczecinie objął 1 kwietnia kpt. ż.w. Adam Białowas. Absolwent Wydziału Nawigacyjnego Wyższej Szkoły Morskiej w Szczecinie (specjalność: transport morski) ma wieloletnie doświadczenie i praktykę morską, w latach 1986-1994 wykładał w szczecińskiej Wyższej Szkole Morskiej nawigację, uczestniczył w licznych szkoleniach i kursach organizowanych przez IMO i EMSA. W Urzędzie Morskim w Szczecinie jest zatrudniony od 1994 roku. Kapitan Adam Białowas ma 50 lat, jest żonaty. Ma dwóch synów.

Nowi rektorzy

W Akademii Morskiej w Gdyni, 17 kwietnia 2008 r., wybrano na stanowisko rektora na kadencję 2008-2012 prof. dr. hab. inż. Romualda Cwilewicza. Natomiast 2 kwietnia profesor kpt. ż.w. Stanisław Gućma został wybrany rektorem Akademii Morskiej w Szczecinie na czteroletnią kadencję.

**pbs, rel, PioSta
Zebrał i opracował:
Piotr B. Stareńczak**

Sensacyjne zdjęcia sprzed 70 lat

Konservacja kadłuba
ORP *Piorun*.

Negatywy

z Zachodu

Wystawa pod patronatem „*Naszego MORZA*”

Wystawa w Klubie Marynarki Wojennej „Riwiera” odbędzie się w dniach 16 czerwca - 31 lipca 2008 roku i będzie jedną z form uświetnienia obchodów 90-lecia Polskiej Marynarki Wojennej oraz 55-lecia Muzeum Marynarki Wojennej - najstarszej polskiej placówki muzealnictwa morskiego. Przygotowanie wystawy stało się możliwe dzięki umowie sponsorskiej między „*Naszym MORZEM*” a Stowarzyszeniem Lastadia. Jest to kolejny, po wystawie „*Lodołamacze. Ocalić od zapomnienia*”, projekt realizowany we współpracy Lastadii z Gdańskim Towarzystwem Fotograficznym.

Kilkadziesiąt z tysiąca nigdy wcześniej niepublikowanych fotografii ukazujących życie załóg okrętów Polskiej Marynarki Wojennej w latach 1939 – 1947 ujrzy po latach światło dzienne. Zdjęcia pochodzą ze zbiorów Jerzego Pertka, najślynniejszego polskiego pisarza marynisty, znajdujących się w posiadaniu Biblioteki Raczyńskich w Poznaniu.

Za miesiąc będzie je można zobaczyć na wystawie w Gdyni.

Niewielka liczba fotografii ze zbioru Jerzego Pertka ukazała się w wydanym w 1947 roku na Zachodzie albumie „*Polska Marynarka Wojenna*. Od pierwszej do ostatniej salwy w drugiej wojnie światowej” (reprint tego wydawnictwa kilkanaście lat temu ukazał się w Polsce). Jednak olbrzymia większość nie została nigdy wcześniej opublikowana.

Zdjęcia przedstawiają marynarzy i okręty naszej floty wojennej od roku 1939 do mniej więcej 1947 (roku rozwiązania Polskiej Marynarki Wojennej na Za-

chodzie - red.). Na części fotografii znalazły się znane historykom wydarzenia, np. przekazanie przez Amerykanów Polskiej Marynarce Wojennej okrętu podwodnego ORP *Jastrząb*, powrót ORP *Sokół* ze zwycięskiego patrolu ze zdobycznymi niemieckimi banderami, konwój na Maltę, w którym wzięły udział ORP *Piorun* i *Garland*, czy poddanie się niemieckich U-Bootów w maju 1945 roku. Jednak większość to fotografie mniej oficjalne, np. wizyta Francuzek na ORP *Piorun* po inwazji Aliantów na Francję, opalający się

marynarze, czy zdjęcia pokazujące codzienną służbę na okrętach.

Mgła niepamięci

Nad zbiorem przez wiele lat pracował Jerzy Matysiak, pracownik Biblioteki Raczyńskich. Dzisiaj opowiada, że pierwsza informacja o posiadaniu przez pisarza nowych, ciekawych fotografii „z Zachodu” pojawiła się w konspekcie III wydania jednej z najsłynniejszych książek Pertka „Wielkie dni małej floty”, z maja 1956 r. Napisał tam, że ma m.in. fotografie z „Albumu Rzymskiego” (tak powszechnie nazywane było wydawnictwo „Od pierwszej do ostatniej salwy”, ponieważ wydane zostało przez Instytut Literacki w Rzymie – red.) oraz filmy i zdjęcia fotoreportera marynarki wojennej Pawła Płonki.

W sierpniu 1956 r. korespondencję z pisarzem nawiązał oficer Polskiej Marynarki Wojennej kmdr Michał Borowski, oferując pomoc i kontakty do kolegów (nawiązane w latach czterdziestych zostały przerwane, gdy „Wielkie dni małej floty” usuwano z bibliotek, a Polska Marynarka Wojenna z września 1939 roku i jej późniejsze losy na Zachodzie, znalazły się „na indeksie”). Gdy 21 września Pertek otrzymał od Borowskiego w prezencie „Album Rzymski” był bardzo wzruszony, bo od lat na niego polował. Album cieszył się w kraju wielką popularnością. Pertek tak pisał o nim w 1957 roku: „... Pierwsze – i wówczas chyba jedyne egzemplarze – przywieźli ze sobą do Kraju członkowie załogi Błyskawicy, kiedy... powróciła ona do Gdyni. Oglądałem go po raz pierwszy z niebywałym zainteresowaniem i wypiekami na twarzy. Jako autor niedawno przedtem wydanej, a opracowanej z bardzo skąpych, wycinkowych i fragmentarycznych materiałów książki o Polskiej Marynarce Wojennej w latach 1939-1945 („Wielkie dni małej floty” (...)) miałem teraz w ręku publikację podającą tyle szczegółów i danych, których przy pisaniu mej książki mi brakowało, zawierającą ponad pięćset świetnych niekiedy zdjęć, którymi można by wyposażać i tym samym wydatnie wzbogacić nowe wydanie książki. Niestety, choć polowałem nań wytrwale, zdobycie egzemplarza wówczas mi się nie powiodło, zresztą rychło zarówno on, jak moja książka i w ogóle zagadnienie naszych pięknych tradycji wojenno-morskich z lat 1939-1945 stały się źle widziane, zakazane i osnute mgłą niepamięci.”

Studiowanie zdjęć

W styczniu 1957 roku pisarz informuje Samopomoc Marynarki Wojennej w Londynie (współwydawcę „Albumu Rzymskiego”), o przygotowywaniu znacznie rozszerzonego (w stosunku do dwu pierwszych z lat 40.) wydania „Wielkich dni małej floty”. Prosi o udostępnienie znajdujących się na Zachodzie materiałów źródłowych (fotografii). Sekretarz SMW kmdr Jan Busiakiewicz odpowiada, że wszystkie znajdują się w Instytucie Sikorskiego lub w Muzeum Wojska Polskiego w Szkocji i raczej nie da się ich stamtąd wydobyć i przesać do Polski. Gdyby jednak do Anglii przyjechał z kraju któ-

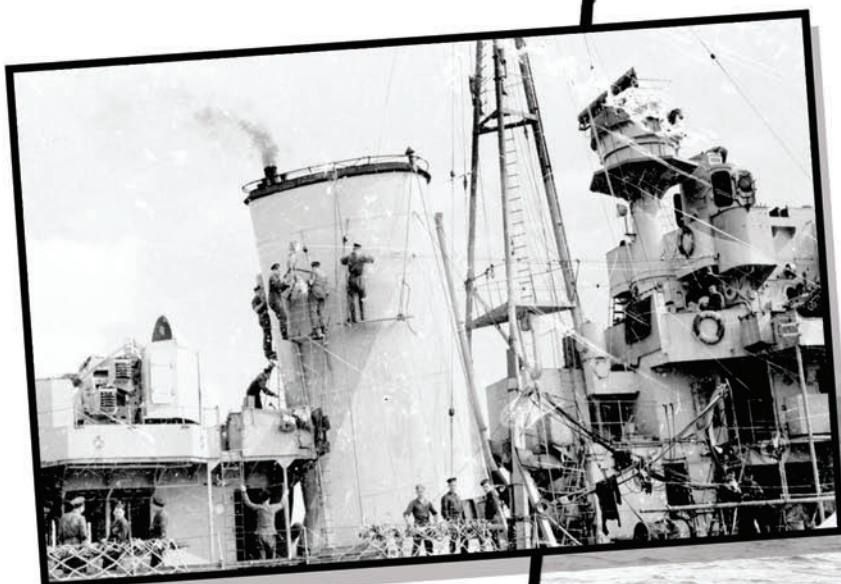
ryś ze znanych im przedwojennych oficerów PMW, wówczas mógłby przejrzeć cały materiał. „Niemniej jednak w dobrze zrozumianym interesie narodowym i marynarskim będziemy się starali zrobić to, co leży w naszych możliwościach”.

Pertek w poszukiwaniu zdjęć nawiązuje korespondencję z kmdrem Władysławem Kosianowskim, który opracował „Album Rzymski”. W styczniu 1958 r. Kosianowski pisze o konieczności wznowienia go i wydania w Polsce:

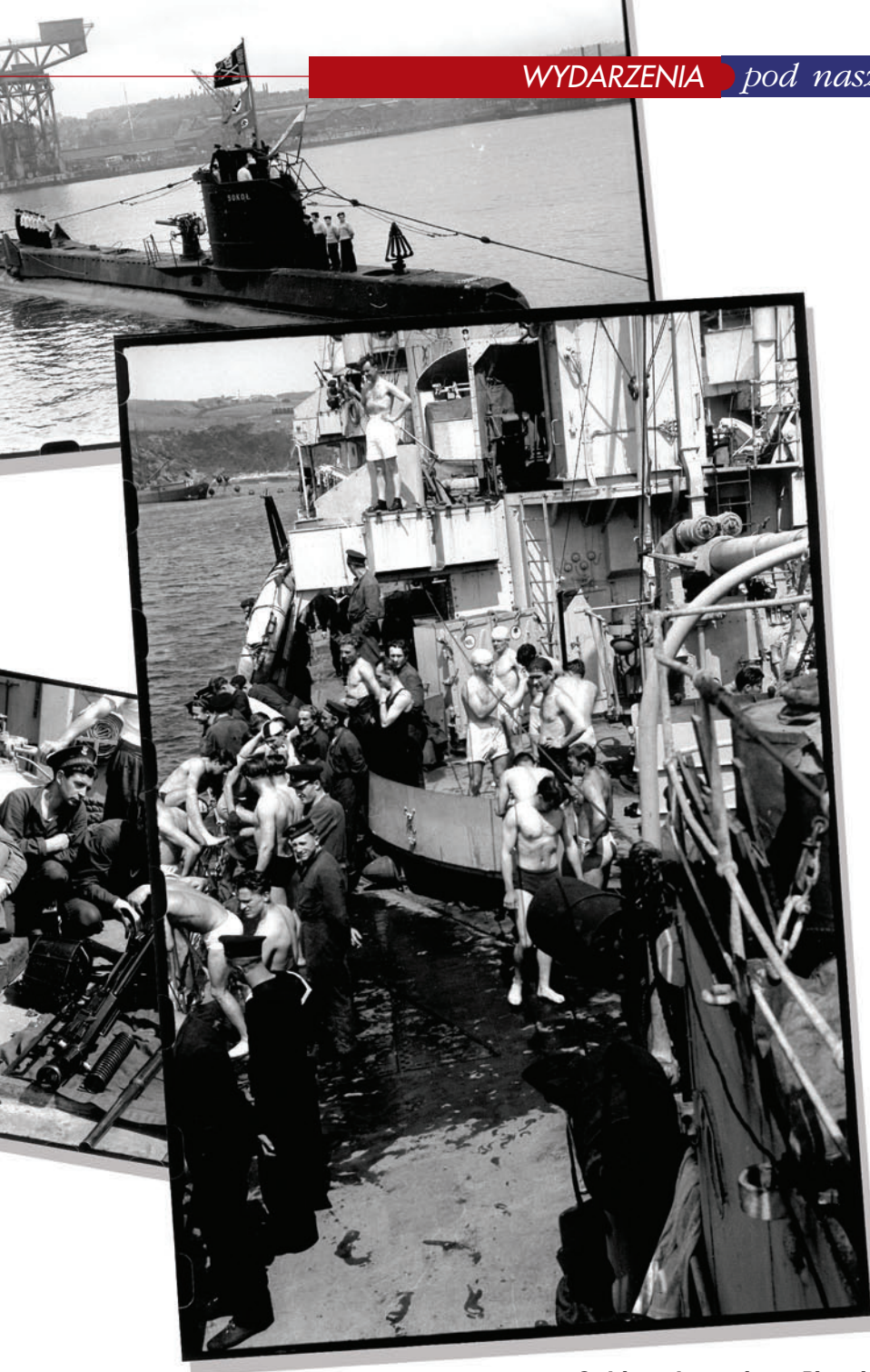
„...No więc jest istotnie wielka potrzeba wznowić album. Jak Pan pisze 100 000 egzemplarzy „Morza” nie wystarcza na popyt. Czyli jest pewność, że Album będzie nabywany w Polsce.”



Załoga okrętu.



Prace malarskie na ORP Piorun.



Codzienna krzątania na Piorunie.

Przy okazji pisze o swojej pracy nad „Albumem”: „(...) Uwięziłem siebie przez 7 dni w moim pokoju w pensjonacie, gdzie nie było już gdzie usiąść, bo rozłożone były ponad 4 tysiące zdjęć. Sortowałem je. Studiowałem. „Wykrywałem” co one oznaczają. „Chronologizowałem” je. No i wreszcie wyłoniła się koncepcja porządku, składu, ładu i hierarchii. (...) Ileż ja osobistego trudu włożyłem w to, żeby każdy marynarzyk mógł siebie w Albumie znaleźć. Ileż to razy trzeba było robić osobne grupy, aby i kucharze, i nawet trębacz, i kinematografista okrętowy znalazł się na jakimś zdjęciu. No i ma się rozumieć, żadna grupa słyszeć nie

chciała, aby była sfotografowana bez dowódcy. Czyli że taki Tymiński kłął mnie w żywy kamień, pot obcierał z czoła i znowu pozował (z uśmiechem na gębie), aby każda grupa była zadowolona i aby Kosianowski już się ze swoją ekipą foto-prasową odczepił”.

Pertek w listopadzie 1958 r. informuje Kosianowskiego, że ze względów technicznych niemożliwe jest wydrukowanie „Albumu” w starej postaci. Nie ma bowiem oryginałów wszystkich zdjęć tam zamieszczonych. „Także z tych względów sprawa reedycji wydaje się być nie do przeprowadzenia, może to być nowy album...”

Cały czas trwają działania, by fotografie z Zachodu, o które stara się Pertek, trafiły do kraju. W sprawę zaangażowanych jest kilka osób. Busiakiewicz informuje Pertka, że dotąd nie zdołał jednak załatwić wysyłki „całego materiału”. „Pocztą wysyłać nie chce, ... kpt. Borysewicz nie zabrał do kraju, kmdr Kaspercki dotąd nie przyjechał...”. Starania trwają też przez następne lata. 12 maja 1959 r. Busiakiewicz pisze: „Z wystaniem udziału Polskich Sił Zbrojnych oraz z wysłaniem wycinków z gazet, względnie pozostałych fotografii zwrócić oczekując stosownej okazji”.

„Zespół londyński”

Negatywy z Zachodu trafiły jednak do pisarza. Nie udało się ustalić, w jaki sposób i kiedy, czy była to jednorazowa przesyłka, czy też były przesyłane partiami przez różnych ludzi. Na pewno dostarczyła je Samopomoc Marynarki Wojennej. Nie wiadomo, czy Pertek miał je, zanim podjął decyzję o wydaniu krajowej wersji albumu, czy też otrzymał je później.

- Fotografii w formie negatywowej i pozytywowej jest w zbiorze Pertka kilka tysięcy. Jednym z zespołów jest ów tysiąc negatywów otrzymanych z Zachodu. Ten „zespół londyński” jest najcenniejszy, bo zawiera oryginalne negatywy. Nie jestem jednak pewien, czy wszystkie zostały przywiezione (przysłane?) za jednym razem. A może różne partie wpływały w różnym czasie? Nie wiadomo, czy są tu fotografie, które Kosianowski odrzucił wybierając materiał do swojego albumu, czy też inne – zastanawia się Jerzy Matysiak.

Próba wydania

W grudniu 1958 r. Pertek przesyła do Wydawnictwa Morskiego konspekt albumu o Marynarce Wojennej 1939-1945 z prośbą o zapoznanie się i rozważenie, czy wydawnictwo podjęłoby się wydania takiej publikacji. „Wstępny konspekt albumu fotograficznego o Polskiej Marynarce Wojennej 1939-1945” nawiązuje do „Albumu Rzymskiego”, ale proponuje pewne modyfikacje. Pisarz przedstawia do wyboru dwie koncepcje ujęcia tematu, rozważa ich wady i zalety. „Jeśli chodzi konkretnie o przewidziany układ, to w wariacie pierwszym przypominałby w znacznej mierze Album, przy czym można by się opierać na całych niekie-

dł partiami tego albumu, pod warunkiem wszakże uzyskania oryginalnych zdjęć do skliszowania. W wariacie drugim natomiast można by dać jako główny podział chronologiczny kolejne lata wojny, jako zasadnicze części albumu, w ich zaś ramach następowałby dalszy podział (...). Ogromną atrakcją albumu stanowiłby dobór oryginalnych zdjęć. Niżej podpisany dysponuje dużym zbiorem dotąd w Polsce w ogóle niepublikowanych zdjęć z działalności Polskiej Marynarki Wojennej w latach 1939-1945, co niewątpliwie dodatkowo podniosłoby wartość albumu". Autor przewidywał publikację najpóźniej z początkiem 1960 roku. Pod tekstem znajduje się dopisek skreślony ręką Pertka: „Niniejszy konspekt przedłożyłem Wyd. Morskiemu, a potem Wyd. Poznańskiemu późną jesienią lub zimą 1958 roku – bez rezultatu. 11.1.69”.

Nic się jednak nie dzieje. W 1963 roku Pertek, zabiegając o wznowienie „Wielkich dni...”, informuje Wydawnictwo Poznańskie, że zamierza kolejne wydanie „wyposażyć w nowy materiał ilustracyjny, składający się w dużej mierze z dotąd nigdzie nie publikowanych zdjęć”. W listopadzie następnego roku w liście do Wydawnictwa Morskiego, w którym tłumaczy różne opóźnienia swoim stanem zdrowia, Pertek podtrzymuje chęć wydania albumu PMW, nie potrafi jednak określić terminu.

Album nigdy się nie ukazał, nie udało się ustalić dlaczego. – Może wydawnictwa nie były zainteresowane? A może Pertek nie miał już siły tych materiałów opracowywać? – zastanawia się Matysiak.

A może powodem była niechęć ówczesnych władz (państwowych i wojskowych) do opisywania przedwojennej i działającej na Zachodzie Polskiej Marynarki Wojennej? Jej przykładem jest np. list komandora Michała Borowskiego do Jerzego Pertka z sierpnia 1960 roku: „Podczas tegorocznych „Dni Morza” odniosłem duże rozczarowanie. Sądzę, że Panu już poprzednio pisałem, że z okazji 40-lecia objęcia przez nas morza, czyniłem dłuższy czas trwające przygotowania, aby przy tej okazji, ja i moi koledzy, uczestnicy tego historycznego wydarzenia, zostali oficjalnie zaproszeni przez D-cę Mar. Woj. i specjalnie uhonorowani. Lec, niestety, w pojęciu obecnych władz Polska Marynarka Wojenna oficjalnie istnieje od... 15 lat, a co się działo przed owym czasem, to ich nic nie obchodzi. Owszem, zezwala się pi-

ORP Sokół wypływa z portu.



Załoga ORP Sokół.



Czyszczenie karabinu maszynowego.

sywać, a także wystawiać eksponaty muzealne, dotyczące bohaterskich walk polskich marynarzy podczas ostatniej wojny, lecz oficjalnie o tem nie można mówić. W rezultacie zaproszono tylko mnie (aby się ode mnie odczepić). Było projektowane nawet moje spotkanie z marynarzami, lecz wkrótce to odwołano, motywując tem, że: „marynarze Panu i tak nie powierzą”. Mówi się trudno, trzeba się z temi zarządzeniami, które otrzymano z Warszawy pogodzić! (...)”

Jerzy Pertek

Urodził się w Czersku 26 marca 1920 r. Od drugiego roku życia związany z Poznaniem. W 1937 r. podjął studia na Akademii Handlowej. Wojnę spędził częściowo w Poznaniu, Warszawie, Radomiu. Marynistyką zainteresował się wcześniej, do 1939 zgromadził pokaźną bibliotekę na ten temat. W czasie wojny, w Warszawie studiował niemiecką prasę i publikacje specjalistyczne usiłując wydobywać informacje o działaniach naszej Marynarki Wojennej. W 1945 r. wrócił do Poznania i zaczął publikować artykuły o działaniach na morzu w ostatniej wojnie, na łamach biuletynów Zachodniej Agencji Prasowej. Jako dziennikarz poznał Włodzimierza Steyera, który opowiedział mu wiele o Wrześniu i walkach na Helu. Po tym spotkaniu w ciągu dwóch miesięcy napisał „Wielkie dni małej floty” (1946). W latach 50. zajął się dawnymi tradycjami morskimi Polaków, których uwieńczeniem jest pozycja „Polacy na szlakach morskich świata”. Od końca lat 50. na rencie inwalidzkiej (od 16 roku życia chorował na stwardnienie rozsiane), zajmował się badaniem historii morskiej i publikowaniem książek i licznych artykułów. Ma w dorobku cykl o PMW 1939-1945: „Wielkie dni małej floty”, „Druga mała flota”, „Pod obcymi banderami”, „Mała flota wielka duchem” (właściwie suplement „Wielkich dni”). Monografie *Orla*, *Burzyi Batorego*. Cykl broszur o okrętach PMW 1920-1945. Pierwszą polską publikację o całości działań morskich: „Wojna morska 1939-1945”. Zmarł 8 lipca 1989 r.



Jerzy Matysiak poświęcił na opracowanie kolekcji niepublikowanych zdjęć z kolekcji Jerzego Pertka kilka lat.

Historyczna gratka

Negatywy przeleżały pół wieku w domowym archiwum. Po śmierci pisarza w 1989 r., jego spuścizna stała się obiektem zainteresowania Biblioteki Raczyńskich. Pod koniec następnego roku rozpoczęto jej opracowanie.

- W 1992 r. większość rękopisów została подарowana Bibliotece aktem notarialnym przez spadkobierczynie pisarza, żonę i córki. Utworzono wtedy, w ostatnim mieszkaniu pisarza, Izbę Pamięci – opowiada Matysiak. - Część zbiorów była już wtedy własnością Biblioteki, inne jeszcze nie. Interesujące nas negatywy nie weszły do pierwszej darowizny i pozostały własnością rodziny.

Negatywy zostały formalnie przejęte na własność Biblioteki w końcu roku 2001. Wówczas rozpoczęły się starania, by je upowszechnić. Z różnych powodów, m. in. problemów związanych z prawem autorskim, do tego nie doszło. Aż do tej pory.

- Na przełomie 2007 i 2008 roku, w wyniku pewnych zmian organizacyjnych powstała możliwość przeniesienia rękopisów do miejsca, w którym znajduje się księgozbiór, czyli scalenia rozpro-

szonego do tej pory w kilku budynkach Biblioteki, całego zbioru i zapewnienia mu takich warunków, aby możliwe stało się ukończenie wszystkich prac, prowadzonych przez poprzednie lata - tłumaczy pracownik Biblioteki Raczyńskich.

W tym czasie, interesujący się już od kilku lat omawianą kolekcją Lech Trawicki ze Stowarzyszenia Lastadia, które zajmuje się ratowaniem naszego dziedzictwa morskiego, wystąpił z propozycją zorganizowania wystawy fotografii zbioru. Biblioteka Raczyńskich była za.

- Do porozumienia doszło bardzo szybko – mówi Trawicki. – O tych zdjęciach wszyscy wiedzieli, ale nikt się do tej pory nie pochylał nad kolekcją. Wiedząc o niej starałem się zainteresować instytucje zajmujące się tematyką morską. Bez rezultatu. A przecież dla historyka jest to niezwykła gratka. Część z tych fotografii znalazła się w „Albumie”, inne porozrzucane są po różnych publikacjach Pertka, ale większość to rzeczy unikatowe, zupełnie nieznane. Powiązanie zdjęć z dokumentami, ze wspomnieniami, stworzy dopiero cały kompletny materiał historyczny. Tworzymy nowy produkt z oryginalnej odbitki w oryginalnej technologii. W ten sposób, można powiedzieć nieco górnolotnie, przedłużamy

istnienie tych negatywów, zachowujemy pamięć ludzi i zdarzeń. Zachowujemy nasze narodowe dziedzictwo. W większości są to zdjęcia zidentyfikowane. W pozostałych wypadkach czeka nas żmudna praca, żeby ustalić kogo, jaką sytuację, jaki okręt przedstawia.

- To cenna dokumentacja działalności PMW na Zachodzie – mówi Jerzy Matysiak. - Nawet najbardziej banalne i zwykłe zdjęcia pamiątkowe zawierają cząstkę dziejów Polski Morskiej, choćby przez uwiecznienie twarzy tych, którzy ją tworzyli. Każda fotografia ma swoją wartość - te mniej interesujące dla historyka czy shiplovera, będą wyjątkowo cenne dla dzieci, wnuków i innych krewnych uwiecznionych postaci.

Zapis prawdy

Adam Fleks, prezes Gdańskiego Towarzystwa Fotograficznego, który zajął się robieniem odbitek ze znalezionych negatywów, mówi, że fotografie musiało zrobić kilku, a może nawet kilkunastu fotoreporterów.

- Można to poznać zarówno po jakości zdjęć, jak i wielości wydarzeń, które przedstawiają. Jeden człowiek nie mógł być w tych wszystkich miejscach. Odbitki są w dosyć dobrym stanie, choć nie wszystkie były dobrze przechowywane. Mają ogromne znaczenie dla historii, myśmy je zobaczyli po raz pierwszy po prawie siedemdziesięciu latach od powstania.

Lech Trawicki z Lastadii - to dzięki jego uporowi fotografie ujrzą światło dzienne.

O znaczeniu zachowania fotografii z codziennego życia polskich marynarzy (zamieszczonych w „Albumie”) pisał już przed pół wiekiem sam Pertek: „... przeczytałem słowa, jakże niesłusznej krytyki nieszczęsnego – jak go tam nazwano – albumu. Że dużo tam o służbie kancelaryjnej, obozach demobilizacyjnych i pomocniczej służbie kobiet, a mało o walce i służbie okrętów, które prawdopodobnie istniały jako dodatek do tego wszystkiego. No cóż, moje zdanie jest zupełnie inne. Album nie jest oczywiście historią Marynarki Wojennej R.P.,

bo z pewnością wcale nie miał nią być, ale jest cennym dokumentem upamiętniającym wielką w stosunku do jej rozmiarów rolę odegraną przez „Polish Navy” w ostatniej wojnie, fundamentem do zapoznania się z całokształtem działalności naszej Marynarki Wojennej w latach 1939-1945, a przy tym wszystkim – mimo złudnych pozorów stworzonych przez albumowy charakter wydawnictwa – zawiera sporą garść informacji dla tego, który chce szukać, umie patrzeć i potrafi znaleźć.”

- Tyle lat po wojnie wszelkie materiały ukazujące naszych marynarzy, naszą historię są tym bardziej cenne – mówi Lech Trawicki.

Jego idee fix to zorganizowanie za 10 lat, na stulecie Marynarki Wojennej, wystawy tysiąca zdjęć związanych z historią polskiej obecności na morzu. Na razie kilkadziesiąt z kilkuset fotografii z kolekcji Pertka trafi na przygotowywaną przez Lastadię wystawę „Fala za falą – życie codzienne na okrętach Polskiej Marynarki Wojennej w okresie II wojny światowej”. Wystawa otwarta zostanie 16 czerwca w Klubie Marynarki Wojennej „Riwiera”.

- W tym czasie w Gdyni odbywać się będzie V Światowy Zjazd Marynarzy Polskich, na który przyjadą weterani służby na morzu. Może któryś rozpozna siebie lub kolegów na tych fotografiach? – ma nadzieję Trawicki.

Czesław Romanowski

Do tematu wrócimy w czerwcu.



Adam Fleks, prezes Gdańskiego Towarzystwa Fotograficznego z jednym ze zdjęć wywołanych z negatywów Pertka.

Nowe władze w gdańskim porcie

Prezes ma duży kłopot

Ryszard Strzyżewicz, ekonomista, skarbnik gdyńskiej Platformy Obywatelskiej, został nowym prezesem i dyrektorem zarządzającym Zarządu Portu Morskiego Gdańsk. Z funkcją pożegnał się Stanisław Cora, który pozostawił swemu następcy twardy orzech do zgryzienia.

Fot. Piotr B. Starończak



Prezes Ryszard Strzyżewicz podczas wycieczki po gdańskim porcie na Strażniku 4, 24 kwietnia br.

Ubiegły rok był dla gdańskiego portu zły, przeładunki spadły o 11,5 proc. Jednak początek tego roku był dramatyczny, w styczniu przeładowano tam osiem razy mniej towarów niż w styczniu 2007 r. Główny powód, to spadek przeładunku ropy, który z kolei jest konsekwencją faktu, iż port i inne państwowe spółki odpowiedzialne za przesył ropy, nie potrafiły porozumieć się z Rosjanami co do dalszego tranzytu tego surowca. W tej sytuacji nie dziwiły zapowiedzi prezydenta Gdańska, Pawła Adamowicza, szefa rady nadzorczej portu, o zmianie władz.

Sporą burzę wywołały starania zarządu portu, który chcąc ratować sytuację paliwową, nawiązał kontakt z rosyjsko-amerykańskim koncernem Łukoil Oil Company. Firma miałaby wybudować w gdańskim Porcie Północnym własną bazę przeładunkową ropy i paliw. Rocz-

nie można by tam było przeładowywać dostarczane ropociągami i niewielkimi tankowcami z Kaliningradu kilkanaście milionów ton paliw. Po przeładowaniu do większych tankowców rosyjska ropa byłaby transportowana na Zachód. Według analityków, byłaby to dobra inwestycja dla rozwoju portu.

Inicjatywę powołanego w listopadzie 2006 r. i kojarzonego z Prawem i Sprawiedliwością prezesa Stanisława Cory i jego współpracowników nieoczekiwanie skrytykowali... politycy PiS. Były premier Jarosław Kaczyński przy okazji wizyty na Pomorzu możliwość dzierżawy portowych terenów nazwał skandalem, mówiąc, że zarząd portu powinien zostać za to odwołany. - Z przykrością stwierdzam, iż na ten pomysł wpadły władze portu wskazane przez PiS - powiedział. Inni politycy tej partii twierdzi-

li, że planowana baza stanie się przyczółkiem spółki w Polsce i będzie narzędziem uzależniania energetycznego naszego kraju od Rosji. Pomorskie władze PO do pomysłu podchodziły ostrożnie, czekając na konkrety.

W marcu tego roku rada nadzorcza portu ogłosiła konkurs na nowy zarząd. Do jego wybrania doszło miesiąc później. Dotychczasowy prezes musiał ustąpić miejsca ekonomistcie, wykładowcy Uniwersytetu Gdańskiego i skarbnikowi gdyńskiej PO, Ryszardowi Strzyżewiczowi. Mimo uprzedniej krytyki „swego” prezesa, PiS przyjął wybór Strzyżewicza jednoznacznie - jako typowy przejaw partyjnej nominacji.

Jacek Kurski, szef PiS na Pomorzu, zarzucił nowemu prezesowi brak doświadczenia w gospodarce morskiej. To fakt, Strzyżewicz nie miał do czynienia z tym sektorem, był m.in. dyrektorem Departamentu Programów Rozwojowych Urzędu Marszałkowskiego, a ostatnio pełnił funkcję prezesa Grupy Zarządzającej Pomerania, wchodzącej w skład Agencji Rozwoju Pomorza. Prezydent Adamowicz, działacz Platformy Obywatelskiej, odparował, że przynależność partyjna nie była w ogóle przy wyborze brana przez radę nadzorczą pod uwagę. Co ciekawe, następcy bronił Stanisław Cora, mówiąc o nim jako „uczciwym i kompetentnym człowieku, mającym kwalifikacje, by kierować portem”.

Dodajmy, że z Agencji Rozwoju Pomorza wywodzi się także obecny prezes Portu Gdynia, wybrany na tę funkcję za czasów rządów Prawa i Sprawiedliwości, Przemysław Marchlewicz. On także nie miał doświadczenia w gospodarce morskiej, okazał się jednak dobrym menadżerem.

Jak nowy prezes zamierza uzdrowić sytuację w gdańskim porcie? Nie udało się nam tego dowiedzieć. Ryszard Strzyżewicz, mimo naszych usilnych zabiegów, nie znalazł czasu na rozmowę z „*Naszym MORZEM*”.

Czesław Romanowski

Z ostatniej chwili:

5 maja, na posiedzeniu Rady Nadzorczej Portu Gdynia SA, Przemysław Marchlewicz zrezygnował z ubiegania się o stanowisko prezesa na następną kadencję. Prezesem został wybrany jego dotychczasowy zastępca Janusz Jarosiński.

Menadżer, nie polityk

Z Mariuszem Szubertem, nowym dyrektorem Urzędu Morskiego w Słupsku rozmawia Hubert Bierndgarski

- Zaczniemy od polityki. Nie przeszkadza panu, że w słupskim Urzędzie Morskim zmiana na stanowisku dyrektora następuje za każdym razem, kiedy zmienia się władza w kraju? Za rządów SLD był dyrektorem nominowany przez działaczy tej partii, za rządów LPR ich działacz, a ostatnio osoba związana z PiS. Teraz władzę ma PO i na dyrektorskim fotelu pojawia się działacz PO.

- Nie przeszkadza. Jestem członkiem Platformy Obywatelskiej, ale przyszedłem tutaj jako menadżer, a nie polityk. Błędne jest obsadzanie stanowisk z klucza partyjnego osobami, które nie znają się na specyfice instytucji. Ja zajmowałem się zarządzaniem w firmach związanych z gospodarką morską. Podobnie będzie w Urzędzie Morskim w Słupsku. Żadnej polityki. To ma być dobrze zarządzana instytucja, która prawidłowo spełnia swoje podstawowe zadania.

- Czym zatem będzie się zajmował Urząd Morski pod kierownictwem Mariusza Szuberta?

- Naszym głównym zadaniem jest dbanie o infrastrukturę portową i ochrona brzegów morskich. Wiąże się to oczywiście z inwestycjami. Chcę położyć duży nacisk na fundusze unijne. Zamierzam personalnie wzmocnić działający w urzędzie wydział zajmujący się pozyskiwaniem tych funduszy. Mamy jeszcze trochę czasu, a pieniędzy na lata 2007-2013 jest dużo i warto z nich skorzystać. Niestety, po kilku dniach pracy widzę, że urzędnicy zamiast zajmować się inwestycjami, generują codziennie tony papieru związanego z dzierżawami. Planuję to zmienić. Moim zdaniem jak najwięcej terenów, które dzierżawimy, powinno trafić w ręce

lokalnych samorządów. Mam już nawet pierwsze deklaracje w tej sprawie. Jestem po rozmowach z burmistrzem Ustki i będziemy wspólnie zajmowali się komunalizacją usteckiego portu morskiego.

- O jakiej konkretnie inwestycji będziemy mogli usłyszeć w najbliższym czasie? Ostatnio pojawił się pomysł, aby przy brzegach stawiać sztuczne opaski, które ograniczałyby wyplukiwanie piasku z plaży.

- Otrzymaaliśmy właśnie mało zachęcające ekspertyzy od gdańskich naukowców, którzy nie popierają tego pomysłu. Z tego co wiem, chciano wstępnie zaplanować takie opaski w Jarosławcu, ale lokalni mieszkańcy się nie zgodzili. Pomysł zatem prawdopodobnie upadnie. Tak jak już wcześniej wspomniałem, będziemy zajmowali się komunalizacją portu morskiego w Ustce. Kończymy modernizację portu w Kołobrzegu. Walczę również o wpisanie na listę projektów inżynierskich portu morskiego w Darłowie. Z nieznanym nam przyczyn w ubiegłym roku inwestycje w Darłowie zostały wykreślone z listy kluczowych inwestycji w kraju. Chcemy, by wrócono do pomysłu.

- Niedawno pojawił się raport Najwyższej Izby Kontroli, która zajmowała się pracą urzędu za czasów dyrektora Bogusława Piechoty związanego z Ligą Polskich Rodzin. Wyniki kontroli są porażające. Będzie pan rozliczał poprzedników za błędy wskazane w raporcie?

- Raport na pewno nie przejdzie bez echa. Będę rozliczał z błędów. Nie będzie to jednak polowanie na czarownice. Nie mam zamiaru nikogo straszyć. Były błędy, będą konsekwencje. Szczególnie, jeżeli chodzi o dzierżawy. Tutaj kontrole-



Mariusz Szubert

47 lat. Mieszkaniec Darłowa. Żonaty, ojciec dwojga dzieci. Absolwent Wydziału Administracji Morskiej w Wyższej Szkole Morskiej w Gdyni. Przez 9 lat prezes zarządu firmy zajmującej się przetwórstwem rybnym. Później, przez cztery lata, inspektor Wydziału Inwestycji w Urzędzie Miejskim w Darłowie. Ostatnio pełnomocnik burmistrza Darłowa do spraw tworzenia Lokalnego Centrum Pierwszej Sprzedaży Ryb.

rzy wykazali najwięcej nieprawidłowości. Włącznie z tym, że tereny urzędu były dzierżawione przez pracowników. Tak nie może być. Zastanawiam się również nad małą reorganizacją kadrową.

- Jeszcze jedno pytanie na koniec. Od wielu lat wraca pomysł likwidacji Urzędu Morskiego w Słupsku i przekazanie podlegających mu terenów do Urzędów Morskich w Szczecinie i Gdyni. Popiera pan takie rozwiązanie?

- Nie popieram. Urząd Morski w Słupsku obejmuje swoim obszarem całe Śródkowe Wybrzeże. Podlega pod nas 6 portów morskich, które, gdyby przekazano je pod skrzydła Gdańska i Szczecina, trafiłyby na margines. Ta ważna społecznie i gospodarczo instytucja w regionie, powinna w nim zostać.

- Dziękuję za rozmowę.

EUROPEJSKI TYDZIEŃ STOCZNIOWY

W roku 2006 odbyły się obchody pierwszej edycji „Europejskiego Tygodnia Stocznioowego” zainicjowane przez Komitet Dialogu Społecznego Europejskiego Przemysłu Okrętowego, a realizowane przez krajowe stowarzyszenia przemysłu okrętowego - członków CESA (Community of European Shipyard Associations), czyli w Polsce - Związek Pracodawców Forum Okrętowe. W tym roku, w kwietniu, cykl imprez promujących polski przemysł okrętowy złożył się na drugą edycję „Tygodnia Stocznioowego”. Zapis tego tygodnia prezentujemy na zdjęciach.

PBS

Zdjęcia: Piotr B. Staniłczak



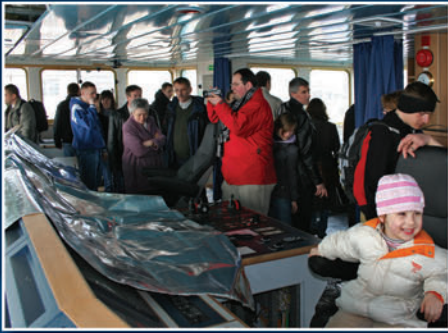
Wykładowca Wydziału Mechanicznego Akademii Morskiej objaśnia działanie stanowiska wirówek paliwa. Przy okazji dnia otwartego można było usłyszeć techniczne ciekawostki, np. że koncepcyjnie wirówki do oczyszczania paliwa wywodzą się z wirówek do mleka używanych w przemyśle spożywczym.

Pamiątkowe zdjęcie jednej z grup zwiedzających Stocznnię Północną z jej pracownikami w roli przewodników. W tle, przy nabrzeżu wyposażeniowym, budowany dla gdańskiego armatora wielozadaniowy statek Eugeniusz Kwiatkowski.



W Stocznii Północnej można było zobaczyć m.in. pierwszy budowany w Polsce gazowiec LNG.





Rzadką okazję do zwiedzania statku przygotowywanego do przekazania armatorowi miała jedna z grup zwiedzających Stocznnię Północną. Właściwie okrętu, nie statku, bo to jednostka paramilitarna, choć nie uzbrojona - FPV Hirta dla szkockiej agencji rządowej - okręt ochrony stref rybołówstwa (Fishery Protection Vessel).



Kolejny statek z serii zapoczątkowanej przez Kwiatkowskiego, jeszcze na lądzie, na płycie montażowej, z której nie będzie wodowany jak to dotąd bywało w tradycji Stoczni Północnej - przez zrzutowe wodowanie boczne, a przesunięty z nabrzeża na dok pływający, na którym odbędzie się właściwe wodowanie.



Zwiedzając stocznice można zobaczyć statki w zróżnicowanych stadiach budowy.



Pracownik ośrodka naukowo-badawczego OHO CTO pokazuje zwiedzającym „archiwalne” modele używane w przeszłości do wspomagania projektowania znanych statków polskiej budowy. Biały model na zdjęciu, to miniatura naszego największego szkolnego żaglowca Daru Młodzieży. Widoczny na samej górze, nieduży model pochodzi z początków badań modelowych w Polsce. Stanowił obiekt do „wprawek” i zdobywania pierwszych doświadczeń ośrodka badań modelowych w Gdańsku pod koniec lat 60. ubiegłego wieku. Jest to model statku naukowo-badawczego Profesor Siedlecki, przekazany polskim naukowcom przez holenderski ośrodek badań modelowych.

Pasowanie na stoczniońca niemal 180 uczniów Zespołu Szkół Budownictwa Okrętowego.



Wystawa przemysłu okrętowego w Muzeum Miasta Gdynia była ucztą dla oczu interesujących się modelarstwem okrętowym, ale stanowiła przede wszystkim przegląd możliwości i osiągnięć polskiego sektora stoczniowego.



Dzień Otwarty w Remontowej SA tym razem nie przyciągnął wielu zwiedzających - przeszkodziła mglista i nieprzyjemna pogoda. Ale, kto nie przyszedł - niech żałuje. Jedną z atrakcji była możliwość obejrzenia w całej okazałości (również w części podwodnej) statków, które znamy z naszych portów - np. widocznego na zdjęciu statku turystycznego trójmiejskiej „białej floty” - Lady Assa armatora Żegluga Gdańska, na którym minionego lata Bałtycki Terminal Kontenerowy zorganizował odbywający się pod patronatem „Naszego MORZA” rejs edukacyjny po porcie Gdynia.

W szkółce spawalniczej Stoczni Północnej każdy chętny, po ekspresowym przeszkoleniu, mógł spróbować swoich sił w jednej z nowoczesnych metod spawania (np. spawania w osłonie gazowej). Pani poradziła sobie wcale dobrze.



Nie kłusowałaś - zapłać

Rybacy z kasą?

Fot. H. Bierndgarski



15 kwietnia na całym Pomorzu ruszyły wypłaty odszkodowań dla rybaków, którzy w ubiegłym roku w czasie zakazu połowu dorsza stali w portach.

Rybacy z Ustki zgodzili się na przemienne połowy dorsza. Pod koniec kwietnia przez pięć dni wszystkie usteckie kutry stały w portcie. W tym czasie łowili rybacy z portów na zachód od Ustki.

Armator kutra o długości do 15 metrów otrzyma 24 633 zł. Właściciel statku o długości od 15 do 19,5 metra 28 tysięcy złotych, a od 19,5 do 25 metrów 32 tysiące złotych. Armatorzy kutrów powyżej 32 metrów odbiorą 33 400 zł. Dodatkowo każdy z członków załogi może liczyć na rekompensatę w wysokości 3565 zł. To zadośćuczynienie za dodatkowe dni zakazu połowu dorsza, które obowiązywały w 2007 roku.

Dane potwierdzające prawdziwość wniosków o rekompensaty są weryfikowane na podstawie ksiąg portowych poszczególnych portów rybackich, ksiąg połowowych oraz informacji z Centrum Monitorowania Rybołówstwa, którego pracownicy na bieżąco są informowani przez systemy komputerowe o położeniu określonego kutra.

Sprawdzanie wniosków to konieczność, bowiem nie wszyscy rybacy przestrzegali unijnego zakazu połowów. Z danych okręgowych inspektorów rybołówstwa morskiego wynika, że na nielegalnym połowie dorsza w ubiegłym roku przyłapano ponad 40 jednostek. Na ich pokładach znaleziono ponad 15 ton dorsza. Rybacy utrzymują, że podczas zakazu połowu w morze wychodziło około 80 procent polskiej floty rybackiej. Innego zdania jest Kazimierz Plocke, wiceminister do spraw rybołówstwa w Ministerstwie Rolnictwa i Rozwoju Wsi.

- Według naszych obliczeń odszkodowania będą się należały ponad 90 procentom wszystkich rybaków - wylicza Plocke. - Czyli tylko niecałe 10 procent kłusowało. I oni nie będą mogli liczyć na wsparcie finansowe.

Rybacy boją się jednak, że pieniądze, które otrzymają za ubiegły rok nie pomogą im przetrwać tegorocznego sezonu połowowego. Tym bardziej, że według szacunkowych danych zebranych przez pracowników Ministerstwa Rolnictwa i Rozwoju Wsi do końca marca tego roku rybacy odłowili już 60 procent rocznego limitu dorszowego.

Według oficjalnych danych ministerstwa, rybacy na łowiskach wschodnich wyłowili 3,2 tys. ton dorszy. To aż 31 proc. przyznanego Polsce limitu. Z kolei armatorzy połowiący dorsza na łowiskach zachodnich złowili zaledwie 46 ton ryby, czyli 2 proc. limitu. Jednak z przeprowadzonych kontroli wynika, że faktyczne połowy dorszy są o 90 proc. wyższe niż oficjalnie deklarują rybacy

Informacje o przekroczeniu limitów połowowych mają też unijni kontrolerzy, którzy rutynowo nadzorują pracę i wyniki połowowe naszych rybaków.

- Dlatego musimy się liczyć z całkowitym zamknięciem Bałtyku jako dorszowego łowiska - mówił podczas jednego ze spotkań z rybakami Kazimierz Plocke.

- Nie możemy pozwolić na to, aby kolejny rok stać na pusto w portach -

mówi Andrzej Tyszkiewicz, wiceprezes Związku Rybaków Polskich z Ustki. - Zaproponowaliśmy ministrowi własne rozwiązanie. Proponujemy przerwę w połowach tej ryby od 1 czerwca do 30 września 2008 r. z możliwością przedłużenia lub skrócenia postoju.

Rybacy chcą również, aby połowy dorsza do 30 maja br. odbywały się naprzemiennie na łowiskach wschodnich i zachodnich. To znaczy, że przez pięć dni łowiliby na przykład rybacy na zachód od Ustki, a przez kolejne pięć dni rybacy na wschód od tego portu. Ustalenia nie będą dotyczyć statków rybackich krótszych niż 10 metrów.

- Mamy nadzieję, że dzięki takim połowom w ostatnim kwartale zostanie jeszcze 10 proc. tegorocznej kwoty - dodaje Andrzej Tyszkiewicz.

- Bardzo się cieszę, że środowisko rybackie zamiast protestów przygotowało własne rozwiązanie problemu. Myślę, że będzie to rozwiązanie skuteczne - komentuje Plocke.

Plocke zgodził się również na propozycję rybaków, którzy są za wprowadzeniem indywidualnej odpowiedzialności rybaków, którzy przekraczają limity. Zapewnił również, że w 2009 roku znajdą się pieniądze na odszkodowania za przymusowe postoje w roku bieżącym.

Hubert Bierndgarski

Wojna o dorsza trwa

Ramię w ramię z prawnikami

Koniec blokowania portów i wyrzucania zgnitych, dorszowych głów pod siedzibą polskich ministerstw i unijnych urzędów. Polscy rybacy zmienili taktykę w walce o swoje prawa. Teraz ich problemami zajmować się będą prawnicy i specjaliści od prawa administracyjnego i morskiego.

W lipcu ubiegłego roku Unia Europejska wprowadziła na południowo-wschodnim Bałtyku (główne łowiska polskich rybaków) całkowity zakaz połowu dorsza. Obowiązywał do grudnia. Na rybaków złapanych na nielegalnych połowach dorsza nakładano wysokie kary.

Zdaniem środowisk rybackich zarówno kary, jak i ograniczenia w wypłacaniu odszkodowań są niezgodne z prawem. Dlatego wynajęli prawników.

- Silne prawo, które będzie chroniło nasze interesy to teraz jedyna szansa na przetrwanie – wyjaśnia Jerzy Wysoczański, prezes Związku Rybaków Polskich z Ustki. – Wstępnie chcieliśmy poprzez kancelarie prawne składać indywidualne wnioski przeciwko rządowi polskiemu. W końcu, po rozmowach, zmieniliśmy plan działania. Przekonano nas, że jedyną możliwością poprawy naszych warunków jest zmiana prawa.

Rybaczy wynajęli kancelarię Romana Nowosielskiego z Gdańska, który specjalizuje się w odszkodowaniach. Jest też

specjalistą od prawa morskiego. Jego pracownicy już przygotowali dwa wnioski do Trybunału Konstytucyjnego, w których wskazują dokładne błędy w ustawach i rozporządzeniach.

- Po pierwsze, rybacy wcale nie złamali prawa łowiąc w czasie unijnego zakazu - wyjaśnia Nowosielski. - Każdy, który zgłosił się do naszej kancelarii, miał ważną licencję połowową i nie miał przekroczonego rocznego limitu na dorsza. Wykonywali działania, na które pozwolił im rząd poprzez wydanie pozwolenia i przydział limitu dorszowego. Poza tym przedstawiciele rządu z ówczesnym ministrem gospodarki morskiej na czele, już podczas trwania zakazu pozwolili na połowy i zagwarantowali, że rybacy nie będą mieli z tego powodu problemów. Przepisy dotyczące kar dla rybaków są niejednoznaczne i zawierają dużo błędów. Dlatego chcemy, aby ustawą o rybołówstwie morskim i towarzyszącym jej rozporządzeniom przyjrzał się Trybunał Konstytucyjny.

Prawnicy Romana Nowosielskiego kwestionują również ograniczenia w wypłacaniu odszkodowań za zakaz połowu dorsza. Ich zdaniem Unia Europejska wprowadzając zakaz powinna automatycznie określić rodzaje odszkodowań. Tym bardziej, że nie było żadnego przepisu cofającego rybakom licencje połowowe.

- W tym przypadku najprostszym rozwiązaniem byłaby zmiana rozporządzenia z lutego tego roku i wypłata odszkodowań wszystkim rybakom - mówi Roman Nowosielski. - Wiemy jednak, że nie ma na to zgody politycznej. Pozostaje skierowanie sprawy do Trybunału Konstytucyjnego.

Wśród 20 rybaków, którzy trafili do gdańskiej kancelarii Nowosielskiego znalazł się jeden, który indywidualnie chce zmusić Unię Europejską do działania.

- Od stycznia 2008 mamy całkowity zakaz połowu łososia pławnicami. - mówi Grzegorz Szomburg, armator kutra JAS-99 z Jastarni. - Unijni urzędnicy zapewniali, że do tego czasu przeprowadzone zostaną specjalne badania związane z rzekomą szkodliwością tych połowów (UE wprowadziła zakaz, ponieważ unijni specjaliści uznali, że połowy te zagrażają będącym pod ochroną morświnom). Zapisy o badaniach pojawiły się nawet w unijnych rozporządzeniach. Do dzisiaj ich nie rozpoczęto. Dlatego poprzez kancelarię prawną wzywam unijnych urzędników do wypełnienia zapisów ujętych w rozporządzeniach. Dokładnie nie wiemy, że pławnice nie szkodzą morświnom, zapewne wie o tym również Unia i dlatego nie uruchamiają badań.

Rybaczy czekają teraz na decyzję Trybunału Sprawiedliwości. Jeżeli wyniki będą dla nich pozytywne zamierzają indywidualnie skarżyć państwo polskie za poniesione straty moralne i ekonomiczne.



Fot. H. Bierndgarski

- Silne prawo, które będzie chroniło nasze interesy, to teraz jedyna szansa na przetrwanie - przekonuje Jerzy Wysoczański, prezes Związku Rybaków Polskich z Ustki.

Hubert Bierndgarski.

Pod naszym patronatem

Motorówki oglądali przede wszystkim miłośnicy ekstremalnej rozrywki.

Święto żeglarstwa

Premiery nowych jachtów, setka wystawców i tysiące zwiedzających. Tak w tym roku wyglądała kolejna edycja targów Polyacht w Gdańsku. Gdyby jeszcze dopisała pogoda...

Żeglarstwem interesuje się w Polsce ponad 2 mln osób. Nasz kraj uchodzi za „jachtowe zagłębie”. Rocznie polskie stocznie budują 23 tys. jachtów i motorówek wartych ponad 100 mln euro. Nic dziwnego, że w kraju organizowanych jest kilka ważnych żeglarskich imprez o charakterze handlowym. Jedną z nich są Gdańskie Targi Sportów Wodnych Polyacht, które w tym roku odbyły się w dniach 10 - 12 kwietnia. Choć była to 13 edycja imprezy, okazała się pechowa wyłącznie z powodu nie najlepszej pogody. Nie zawiedli zwiedzający - w ciągu trzech dni targi, odbywające się pod patronatem „Naszego MORZA”, odwiedziło kilkanaście tysięcy osób.

Co wpada w oko

- Zastanawiam się nad kupnem jachtu - mówi Mariusz Kowalkowski z Gdań-

ska. - Przyszedłem się rozejrzeć, może coś wpadnie mi w oko?

Pan Kowalkowski miał co oglądać. W targach wzięła udział setka wystawców. A ponieważ równoległe z Polyachtem odbywały się jeszcze trzy inne imprezy o charakterze turystycznym można śmiało powiedzieć, że Trójmiasto rozpoczęło w tym roku sezon w halach Międzynarodowych Targów Gdańskich.

Wśród wystawców znaleźli się m.in. producenci sprzętu wodnego, stocznie, organizatorzy wypoczynku, szkoły morskie, firmy czarterowe, stowarzyszenia i instytucje żeglarskie. Wielką popularnością cieszył się Salon Jachtów na Wodzie zorganizowany na terenie gdańskiej mariny - po raz pierwszy w ramach tych targów. Zobaczyć tam można było jednostki będące chlubą polskiego przemysłu jachtowego. Wśród nich m.in. te zbudowane przez jedną z najlepszych krajowych stocz-

ni jachtowych Galeon ze Straszyna pod Gdańskiem. Obok siebie stało dumnie kilka jachtów motorowych. Ich wygląd i wyposażenie zapierały dech w piersiach.

- Wystawiliśmy tutaj większą część naszych dużych jednostek. Nasza produkcja zaczyna się od czterometrowych łodzi - mówi Aleksandra Brzozowska, która pokazała nam luksusowe wnętrza budowanych przez Galeon jednostek. - 80-90 procent naszych klientów pochodzi z Zachodu, ale także z Rosji, Grecji czy Dubaju. Wiedząc, że klient weźmie 20 jachtów danego typu, jesteśmy w stanie dostosować je do jego potrzeb. Także przysłowiowy pan Kowalski u nas kupuje. Niezbyt często, ale jednak.

Godne jachty

„Niezbyt często”, bo obejrzany przez nas Galeon 530 HT (16 metrów długo-

ści, dwa silniki Volvo Penta po 675 KM kosztuje, bagatela, 2,6 mln złotych. Na nieco mniej, „zaledwie” 330 tys. zł, wyceniony był jacht żaglowy Tango 30 (9,5 metra długości, powierzchnia ożaglowania 51 m. kw.). Jednostka budziła spore zainteresowanie zwiedzających. Udział w gdańskich targach był bowiem jej polską premierą, choć jest budowana przez rodzimą stocznnię Tango Yachts. Do tej pory sprzedano, głównie do krajów skandynawskich, kilkadziesiąt jachtów tego typu. Nic dziwnego, że do przetestowania jachtu z miejsca zgłosiło się kilku chętnych, w tym my. Nie zawiedliśmy się. Tango 30 okazał się godny zainteresowania. Jednostka znakomicie spisuje się na wodzie.

- To uniwersalny jacht – zapewnia jej dealer Wiesław Krupski. - Znakomicie może na niej spędzić wolny czas rodzina z małymi dziećmi, ale i ktoś o zacięciu regatowym. Obszerne kokpit i spora prędkość (10 węzłów) to dwa największe atuty tego jachtu.

Tango 30 nie był jedynym jachtem, który miał premierę podczas gdańskich targów. Swoje najnowsze dziecko, jacht żaglowy Oceanis 43 (13 metrów długości, 91 m. kw. ożaglowania), pokazała największa na świecie stocznia jachtowa

Chantiers Beneteau z Francji. Natomiast Premium Boats Poland z Gdyni zademonstrowała jacht motorowy Meridian 391 (12,5 m. długości, 2 silniki Mercury po 740 KM).

- Czy warto brać udział w takich targach jak te? - zastanawia się Grzegorz Długokęcki z Premium Boats Poland. - Odpowiedź, przynajmniej dla nas, jest prosta. Warto, bo to po prostu znakomita okazja do robienia interesów. Po każdej tego rodzaju imprezie sprzedajemy kilka sztuk jachtów.

Targowa marina

Również Zbigniew Kucewicz, szef sprzedaży Princess Yachts Poland, która to firma prezentowała w gdańskiej marini luksusowy *Princess of Poland*, był zadowolony: - Pogoda nie dopisała, ale nie narzekamy. Wiele osób wiedząc, że tutaj będziemy, umówiło się z nami na obejrzenie jednostki. Uważam, iż warto się tutaj zaprezentować.

Pogoda zdecydowanie zawiodła. Przez trzy dni nad gdańską mariną nie zaświeciło słońce, a pierwszy dzień targów był tak wietrzny i deszczowy, że tylko największym pasjonatom żeglarstwa chciało się tam dotrzeć. Na szczęście później

było lepiej. Drugiego dnia w pewnym momencie zabrakło wręcz wejściówek dla chętnych do obejrzenia cumujących jednostek. Dużą popularnością cieszyły się krótkie rejsy jednym z luksusowych jachtów motorowych prezentowanych przez Galeon.

Z Polyachtu zadowoleni są także jego organizatorzy. Jak nam powiedziała komisarz targów Dorota Solochewicz tegoroczną edycję tej imprezy uznać można za sukces. A jeszcze lepiej ma być w przyszłym roku.

- Zamierzamy „wyjść” z hali i całe targi przenieść na teren gdańskiej mariny – zdradza Solochewicz. - Polyacht 2009 stanie się w ten sposób jeszcze bardziej żeglarski i, w co nie wątpię, przyciągnie jeszcze więcej wystawców i zwiedzających.

Wiadomość ta z pewnością ucieszy wielu miłośników żeglarstwa, którzy utyskiwali, iż Polyacht staje się w większej mierze imprezą turystyczną, na której można „zaklepać” sobie wycieczkę np. do Chorwacji niż stricte żeglarską, gdzie prezentuje się przede wszystkim różne typy jednostek pływających.

Tomasz Falba
Czesław Romanowski

Fot. Tomasz Falba



Salon Jachtów na Wodzie zorganizowano po raz pierwszy.

Fot. Czesław Romanowski



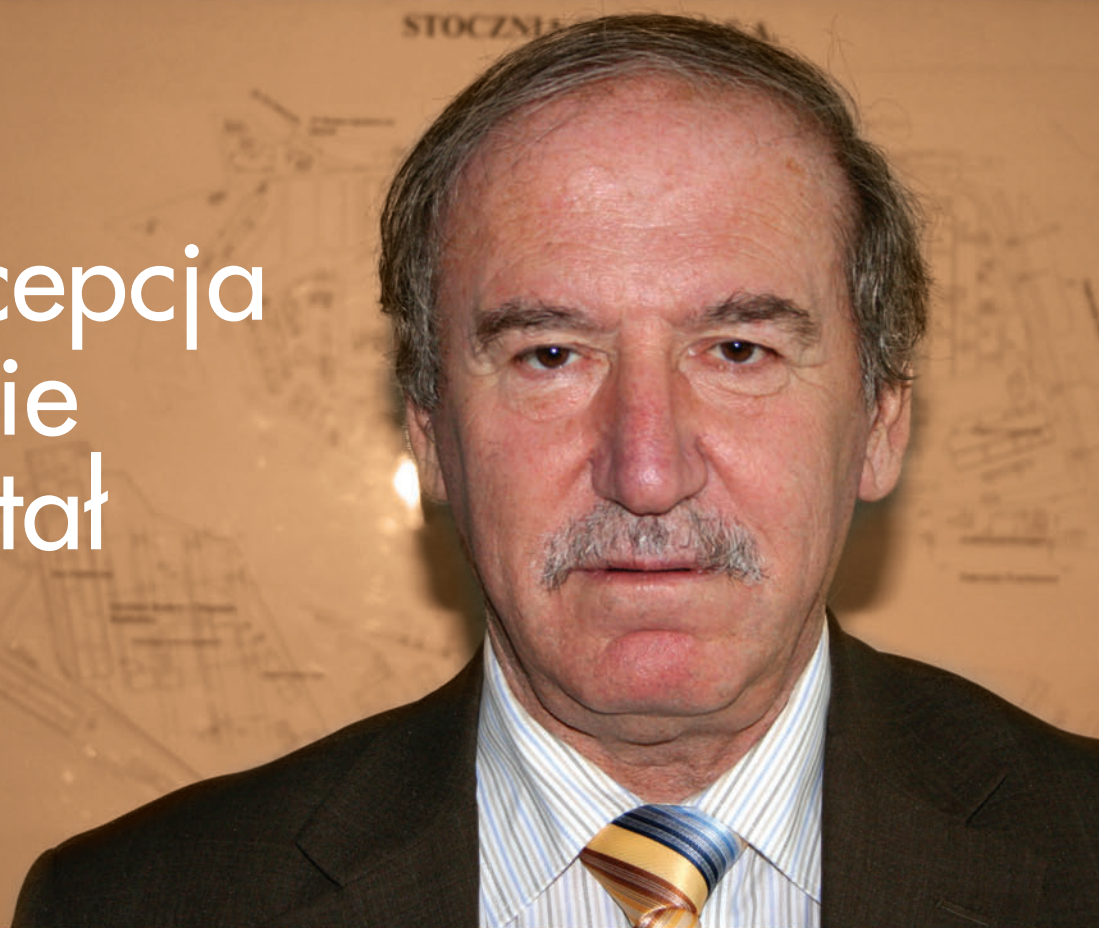
Luksus niczym na wycieczkowcu...

Fot. Tomasz Falba



Na Polyachcie prezentowano łodzie różnych typów.

Koncepcja Ludzie Kapitał



Fot. Piotr B. Stareńczak

Z Bożydarem Metschkowem, wiceprezesem i dyrektorem generalnym Stoczni Gdańsk SA rozmawia Piotr Stareńczak

- Jak Stocznia Gdańsk powinna wyglądać za kilka, kilkanaście lat?

- Kilkanaście lat to zdecydowanie zbyt odległa perspektywa. Myślimy o okresie kilku lat. Nawiasem mówiąc zmiany, które teraz planujemy powinny być dokonane kilkanaście lat wcześniej. Stocznia powinna wyglądać jak zaawansowane stocznie na Zachodzie i Dalekim Wschodzie, kompaktowe, o znacznie lepszej wydajności. Stocznia Gdańsk powinna przekształcić się w stocznnię mającą wydajność nie o kilka czy kilkanaście procent większą od obecnej, ale nawet kilkukrotnie większą. Wtedy będzie szansa istnienia dla stoczni, szansa ulokowania się w odpowiednim sektorze rynku.

- **A konkretniej? Jakiej wielkości statki stocznia będzie budować? Jaka będzie metoda wodowania? Na spotkaniach nowego zarządu z przedstawicielami załogi i mediami prezentowano rysunki pokazujące wodowanie przez dok pływający.**

- Czy to będzie płyta montażowa, dok suchy, dok pływający, dok kryty – zadaszony, czy otwarty - to wszystko są warianty. Stocznia ma ich w tej chwili w opracowaniu wiele. Żadna z prezentowanych wersji nie jest jedyną, definitywnie wybraną. Warianty są kolejno rozważane pod kątem wydajności, pod kątem ekonomicznym, z uwzględnieniem założonego programu produkcyjnego. Po rozważeniu wszystkich wariantów, po uwzględnieniu ostatecznego programu produkcyjnego (a brane są pod uwagę także konstrukcje stalowe wielkogabarytowe), zapadnie decyzja - jak, dokładnie stocznia ma wyglądać.

Tak czy inaczej będzie to stocznia kompaktowa. Dok lub np. płyta montażowa, z której statki przesuwane byłyby na dok pływający służący wodowaniu, to tylko miejsce końcowego montażu kadłubów - końcowy etap w procesie technologicznym budowy kadłuba, nie decydujący nawet. Na tym ostatecznym etapie montażu kadłuba powstaje mniej więcej

1/3 wartości statku, a przynajmniej 2/3 powstają w przedpolu, gdzie mamy prefabrykację i obróbkę detali. Tam jest serce stoczni, w większym stopniu decydujące o jej efektywności.

Może powstać wrażenie, że wybór kształtu ostatniego etapu montażu kadłubów i sposobu wodowania, to pierwszorzędną decyzją, najbardziej istotną, ale ja powiedziałbym, że decyzja o ostatecznym etapie montażu kadłubów uzależniona jest od prefabrykacji. Tam zachodzą najistotniejsze „zdarzenia” w procesie produkcyjnym.

- Jak ma wyglądać program produkcyjny?

- Wybrany ostatecznie w znacznej mierze zależy od decyzji Komisji Europejskiej. Chodzi o limity CGT - tonażu skompensowanego. Rozmowy się toczą. Staramy się rozmawiać rozsądnie. Nasze stanowisko nie jest usztywnione. Mamy nadzieję, że te rozmowy przyniosą pozytywny skutek w krótkim czasie.

Ale decyzji jeszcze nie ma. Nie tylko dla nas, dla całej branży okrętowej w Polsce. Dopiero, gdy ta decyzja zapadnie, będzie można określić dokładnie program produkcyjny nie dotyczący typów statków, a ich ilości, czy łącznego tonażu skompensowanego.

- Czy dopuszczają Państwo w ogóle taką opcję, że nie będzie się w Stoczni Gdańsk budować statków, a jedynie konstrukcje stalowe i wieże wiatrowe?

- Tej możliwości nie dopuszczamy. Właściciel jest przekonany, że budując statki można zarabiać. To oznacza, że stocznia powinna je budować na odpowiednim poziomie technicznym i technologicznym, bo tylko wtedy produkcja będzie opłacalna. Budowa statków jest podstawowym elementem całej działalności inwestora w Stoczni Gdańsk.

Jak już mówiłem, czekamy na decyzję Komisji Europejskiej. Na pewno nie będzie taka, że w ogóle nie będzie nam wolno budować statków. Jest tylko pytanie - jaki będzie limit ilościowy dla produkcji? Czy to będzie dla nas ogranicze-

nie, czy też np. limit, który nie będzie nas w ogóle ograniczał.

My też mamy swoje założenia i nie będziemy statków budować w jakiejś „przerażającej” ilości, bo moc produkcyjna stoczni jest też ograniczona fizycznie. Stocznia ma dalej istnieć i budowa statków jest oczywistością. Takie zadanie wyznaczili sobie nowi inwestorzy i właściciele.

- Z dotychczasowych wypowiedzi kierownictwa Stoczni i ISD Polska można było wnioskować, że Stocznia Gdańsk stawia na budowę dwóch głównych grup statków: towarowych - kontenerowców oraz jednostek dla sektora offshore. Jaka logika biznesowa za tym stoi? Czy nie są to wątpliwe kierunki? W kontenerowcach konkuruje się bezpośrednio ze stoczniami Dalekiego Wschodu, a Zachodnia Europa generalnie tę konkurencję przegrywa. Mało stoczni zachodnioeuropejskich buduje takie statki. W Polsce koszty pracy będą rosnać przybliżając się do poziomu zachodnioeuropejskiego, więc będzie spa-

dać rentowność ich budowy. W wypadku jednostek offshore, generalnie mniejszych od towarowych, potrzeba mniej stali. Poza tym o wielkości przychodów ze sprzedaży tych statków decyduje projekt oraz wyposażenie. Stocznie norweskie utrzymują, że cena częściowo wyposażonego kadłuba jednostki offshore, zbudowanego dla nich w Polsce, stanowi zaledwie 20 proc. ostatecznej ceny gotowego statku.

Skąd, przy tak planowanym profilu produkcyjnym, efekt synergii mający jakoby wynikać z tego, że w jednych rękach znalazł się producent statków i dostarczająca mu blachy okrętowa huta - co podkreślano dotąd nie raz, gdy tłumaczono „po co ISD kupiła stocznnię”?

- Faktycznie. Jest taka dyskusja. We wspomnianych argumentach są elementy odpowiadające rzeczywistości. Ale tylko elementy... Skoro wszystkie te obawy i wątpliwości są słuszne, to dlaczego Japonia, która nie jest krajem trzeciego świata i na pewno nie jest krajem niskich

Stoczniove dźwigi pracują. Jaka przyszłość czeka stocznnię?

Fot. Piotr B. Sierenczak

Bożydar Metschkow

Urodził się 16.08.1939 w Kasanlak, w Bułgarii. Profesor nadzwyczajny. Absolwent studiów okrętowych ze specjalizacją technologia budownictwa okrętowego. Po studiach pracował w stoczni Warnemünde, która dzisiaj należy do Akera. Był m.in. głównym technologiem montażu kadłubów na pochylniach. Kolejne lata przepracował na wydziale okrętowym Uniwersytetu w Rostocku. Tam się doktoryzował i uzyskał habilitację. Następnie, po zmianach politycznych w Niemczech, założył własne biuro inżynierskie, w którym realizował zlecenia wielu stoczni niemieckich, w tym Meyer Werft, która budowała i buduje statki pasażerskie. Uczestniczył w wielu projektach europejskich. Od 15 lat wykłada technologię budowy okrętów i obiektów oceanotechnicznych na Politechnice Szczecińskiej. Wykłada też na Politechnice Gdańskiej.



14 marca zwodowano w Stoczni Gdańsk pierwszy w tym roku statek - wielozadaniowiec CombiDock II.

kosztów, buduje kontenerowce? Dlaczego największe mocarstwa w światowym budownictwie okrętowym - Japonia, Korea Południowa, Chiny budują kontenerowce? Chyba nie po to, by generować straty...

- No tak, ale - przepraszam - tam jest zupełnie inna skala produkcji kontenerowców. Już sama „seryjność” czy „taśmowość” produkcji pozwala obniżyć koszty.

- Tak, jeżeli chodzi o portfel zamówień stoczniowych, Europa ma tylko ok. 10 proc. udziału w rynku. Ale z drugiej strony rozwój flot w poszczególnych typach jest nierównomierny. Produkcja np. drobnicowców, wręcz zanika. W budowie innych statków notujemy wzrost rzędu kilku lub kilkunastu procent rocznie. W kontenerowcach jest to 5 do 8 proc.

Wracając jeszcze do mojej odpowiedzi pytaniem na pańskie pytanie. Dlaczego największy europejski koncern stoczniowy - Aker - buduje kontenerowce? W tych najnowocześniejszych stocznjach niemieckich, nota bene niedawno sprzedanych kapitałowi rosyjskiemu, Aker nie jest koncernem jednorodnym. Potrafi też generować straty. Ale powstały one w jego stocznjach budujących chemikaliowce, a nie w tych, które budują kontenerowce. Wycieczkowce i promy budowane przez Akera w Finlandii i Francji też nie przynoszą zachwycających zysków. Teraz o kolejnej okoliczności. Straty pojawiają się wtedy, gdy wydajność

i efektywność jest za niska. Czy stopa życiowa w Polsce będzie wzrastać - to jedna strona medalu, natomiast drugą kwestią jest - jak zarobki będą się mogły do tego dostosowywać. Na pewno będą adekwatne do wzrostu wydajności pracy. W porównaniu do poziomu zachodnioeuropejskiego, wydajność w polskim sektorze stoczniowym jest co najmniej dwa, jeśli nie trzy razy mniejsza. Jeżeli się uda zmniejszyć tę różnicę tylko o połowę, możemy mówić, że osiągniemy mniej więcej poziom lat 90. w stocznjach europejskich. Większe zarobki są możliwe wtedy, gdy będzie większa wydajność.

Stoczniowiec w Europie Zachodniej w jednej godzinie pracy wytwarza trzy razy więcej niż pracownik stoczni polskiej, a Polak zarabia tu tylko dwa razy mniej. Jest rezerwa. To wcale nie znaczy, że stoczniowcy w Polsce pracują mniej intensywnie. Pracują może nawet intensywniej niż ich koledzy w stocznjach zachodnioeuropejskich. Ale wydajność zależy nie tylko od zaangażowania i wkładu pracy. Wszystko to stanowi potencjał do poprawy sytuacji. To jest nasz atut.

Wydajność i efektywność uzależniona jest od wielu czynników. Tradycja, historia rozwoju technologii, kultura pracy, mentalność, stan techniczny i zaawansowanie wyposażenia stoczni, organizacja pracy... Poziom techniczno-technologiczny wszystkich stoczni polskich jest z lat 70., a nawet 60. Są one fizycznie i moralnie przestarzałe i wyeksploatowane. Potrzebują inwestycji i modernizacji.

Gdy wydajność i efektywność się poprawią, kontenerowce na pewno nie będą przynosić strat.

Flota kontenerowa rozwija się dynamicznie i na nowe kontenerowce będzie nadal popyt. W tym sektorze nie musimy się obawiać w najbliższych latach nasycenia. Dlatego jest w naszych planach orientacja na tego typu statki. Co nie oznacza zamknięcia dla innych typów.

Amerykanie mówią: Jeśli jest dobra koncepcja, to się zawsze da zorganizować pracowników i kapitał. Jak się nie ma koncepcji, to ludzi i kapitału nie da się pozyskać, albo zostaną one zmarnowane.

I dokładnie o to chodzi. Nowy właściciel Stoczni Gdańsk najpierw postarał się opracować koncepcję, a później zaczyna decydować, w jakim konkretnie kierunku ma pójść modernizacja - w co zainwestować.

- W polskich środowiskach branży okrętowej daje się jednak słyszeć

głosy powątpiewania w intencje ISD Polska. Niektórzy sądzą, że nowy właściciel stoczni nie jest silnie przekonany o „konieczności” wyboru statków jako głównej linii produktów Stoczni Gdańsk. Jakby Pan odpowiedział na takie opinie?

- Na Stocznję Gdańsk, ze względu na uwarunkowania historyczne, patrzy się w Polsce szczególnie. Chyba uważniej, z większą wnikliwością. Odpowiedziałbym pytaniem - dlaczego ISD kupiło stocznję, a nie ziemię? Dlaczego nowy właściciel nie kupił ziemi w głębi Polski, choćby w okolicach Huty Częstochowa, albo nawet w Gdańsku (a są tu jeszcze miejsca na działalność przemysłową). Gdyby chodziło tylko o konstrukcje stalowe, to ISD mogłoby je budować przecież np. w Częstochowie. Gdyby chodziło tylko o dostęp do wody (transportu wodnego), ISD kupiłoby działkę: ziemię w innym rejonie tego portu lub w innym polskim porcie. Jednak intencją ISD jest budowa statków i dlatego kupiono stocznję. Grupa ISD od samego początku deklarowała, że widzi możliwości zarabiania na budowaniu statków w Polsce. Warto inwestować w produkcję okrętową i w inne sektory, w konstrukcje stalowe i wieże elektrowni wiatrowych. A po co? By zmniejszyć lub wyeliminować straty socjalne. By wszyscy pracownicy Stoczni utrzymali miejsca pracy, jeśli nie przy produkcji okrętowej, to przy innej. Bo po unowocześnieniu stoczni, po uzyskaniu wzrostu wydajności pracy i efektywności i produktywności całej stoczni, dla budowy takiej samej ilości statków jak dotąd, potrzebnych będzie mniej ludzi. Trzeba więc znaleźć dla pozostałych inne zajęcie. Stąd nie tylko statki w naszym planowanym programie produkcyjnym.

- No właśnie, jak zmienia się stocznja?

- Jeżeli chodzi o strukturę organizacyjną, jest już w toku przekształceń - bardzo gruntownych i głębokich. Pierwszy ważny element uzdrowienia stoczni będzie zakończony jeszcze przed modernizacją techniczną.

A dlaczego statki dla branży *offshore*? Dlatego, że stocznja w przeszłości, nie posiadając płynności finansowej, musiała zadowalać się zamówieniami od armatorów lub innych zleceniodawców, którzy dostarczali materiały i dokumentację. Tak się złożyło, że były to dotąd głównie statki *offshore*. Stocznja nie musiała i nie mogła tego finansować, nie mając płynności finansowej. Teraz ją ma.

Materiały i robocizna stanowiące ok. 60 proc. wartości statku są teraz pod jednym dachem (z hutą w grupie ISD Polska i stoczną – P.S.). Koncepcja na najbliższy okres jest taka, by budować statki o jak najwyższym stopniu wyposażenia. By to osiągnąć, trzeba spełnić pewne warunki: zorganizować m.in. własne biuro projektowo-konstrukcyjne oraz szeroką kooperację z dostawcami. Samodzielne sporządzanie dokumentacji ma zasadnicze znaczenie dla stoczni, która występuje na rynku niezależnie. Dzięki temu będzie się można odpowiednio ulokować w sektorze *offshore* na rynku europejskim czy globalnym. Nie osiąga się tego w mgnieniu oka. To jest proces. Już rozpoczęty. Zaczęliśmy rozbudowywać nasze biuro projektowe i szkolić pracowników. Niedługo pojawią się nowe narzędzia i skryształizuje ostateczny schemat organizacyjny.

- Czy od chwili przejęcia stoczni zawarte zostały jakieś nowe kontrakty, na nowe rodzaje statków, z nowymi klientami?

- Mamy dwa ciekawe kontrakty na gazowce dla armatora włoskiego, zawarte przed przejęciem stoczni przez ISD Polska, ale realizowane już w całości przez Stocznnię Gdańsk z nowym właścicielem. Przy ich budowie korzystać będziemy z coraz mniejszej ilości materiałów powierzonych. Przy drugiej z tych

jednostek już w 100 proc. korzystać będziemy z własnych zakupów materiałów i wyposażenia. Jest to projekt zewnętrzny. Biuro projektowe, zredukowane w związku ze współdziałaniem ze Stoczną Gdynia, nie było jeszcze gotowe sporządzić pełnej dokumentacji technicznej i roboczej.

- Co da się powiedzieć o znaczeniu sektora stoczniowego dla Polski?

- Warto podkreślić, co zawsze powtarzałem moim studentom, że w Polsce nie ma drugiej takiej branży, która miałaby tak wysoką pozycję w światowych rankingach jak branża okrętowa. Trzeba pamiętać, że branża ta ma znaczenie strategiczne. Rynek budowy statków to jeden z najważniejszych i największych rynków światowych.

W Polsce, głównie w mediach, nie docenia się przemysłu okrętowego. Wartość sprzedaży, przerób branży okrętowej oczywiście nie jest tak duży, jak np. w przemyśle naftowym, ale nie ma tu różnicy rzędów wielkości. Wartość produkcji okrętowej w świecie jest zaledwie 2-3 razy mniejsza od wartości sprzedawanej ropy! Dlatego ta branża jest tak istotna.

Docenia to Unia Europejska. Przez programy i dokumenty jak LeaderShip 2015 deklaruje wolę utrzymywania i wzmacniania sektora stoczniowego i konkurencyjności stoczni europejskich na rynku globalnym.



Fot. Piotr B. Stareńczak

Potencjał i chęci już są, czas na restrukturyzację

W Polsce za długo się zastanawiano jak i czy w ogóle trzeba stocznie prywatyzować. Mimo, że istniały przykłady szybkiej, sprawnej prywatyzacji w innych krajach. Ewentualne restrukcje, ograniczenia zdolności produkcyjnej stoczni w Europie nie świadczą o złej woli instytucji europejskich, tylko trosce o szanowanie pieniędzy publicznych i uczciwą konkurencję. Nieefektywne, ciągle dotowane przedsiębiorstwa przyczyniają się do obniżenia konkurencyjności przemysłu w dłuższej perspektywie.

- Kiedy możemy się spodziewać ostatecznych decyzji Komisji Europejskiej?

- W zasadzie nie ma większych przeszkód, by decyzja w sprawie Stoczni Gdańsk zapadła szybko. Jednak „hamulcowym” jest tu opóźniony proces prywatyzacji pozostałych dużych polskich stoczni. A KE najprawdopodobniej będzie chciała zdefiniować politykę wobec całego polskiego przemysłu okrętowego jednocześnie, a nie dla każdej stoczni oddzielnie. Dla przykładu restrukturyzowana branża okrętowa w byłej NRD była rozpatrywana w całości, z prośbą, by tamtejsze stocznie między sobą dopracowały podział limitów produkcyjnych, nie przekraczając sumy przeznaczonych dla nich wszystkich. Być może Unia będzie chciała podobny model działania zastosować w przypadku polskiego przemysłu okrętowego.

- Dziękuję za rozmowę.

- Dziękuję.

18 kwietnia odbyła się w Stoczni Gdańsk uroczystość przekazania kontenerowca CSAV Totoral armatorowi niemieckiemu.



Fot. Piotr B. Stareńczak

Nowa siedziba ratowników morskich

By chronić!

We wrześniu w Ustce ruszy budowa nowej Stacji Ratownictwa Brzegowego. Stary budynek, w którym obecnie przebywają ratownicy morscy, nie spełnia wymogów nakładanych przez przepisy. Nowy obiekt powstanie w zachodniej części portu. Już w maju rozpoczynają się prace planistyczne. Inwestycja warta ponad półtora miliona złotych zakończy się na początku 2009 roku.

Budynek, w którym obecnie mieszkają i pracują ratownicy powstał w 1867 roku. To właśnie wtedy, po licznych katastrofach morskich rozpoczęto na polskim Wybrzeżu budowę stacji ratowniczych. Obiekty podobne do tego w Ustce znajdują się również w innych portach morskich, jednak tylko w Ustce budynek nadal wykorzystywany jest przez ratowników. Pierwotnie znajdowała się w nim stajnia dla koni i garaż na wóz z łodzią wiosłową oraz drugi z wyrzutnią liny ratowniczej. Teraz w garażu stoją pojazdy ratownictwa brzegowego i pontony. Na poddaszu, w przebudowanych pomieszczeniach mieszka pięć osób (ratownicy pracują w systemie dwutygodniowym – red.). Okazuje się jednak, że pomieszczenia są za małe i sprzęt niezbędny przy ratowaniu nie mieści się już w garażach i magazynach. Jest to szczególnie uciążliwe w okresie letnim, gdyż baza znajduje się w atrakcyjnej dla wczasowiczów części portu.

- Nie opłaca się modernizować starego obiektu, dlatego chcemy wybudować nowy, bardziej nowoczesny. Dostaliśmy na ten cel dofinansowanie, półtora milio-

na złotych – mówi Marek Długosz, dyrektor oddziału Morskiej Służby Poszukiwania i Ratownictwa w Gdyni, pod które podlega usteka placówka. – Wstępnie pieniądze mieliśmy wykorzystać do końca tego roku, ale udało się nam przedłużyć umowę. Szacujemy, że nowa stacja w Ustce rozpocznie działalność w czerwcu 2009 roku.

Teren, na którym znajdzie się nowa baza będzie miał 1400 metrów kwadratowych. W budynku mają znaleźć się nowoczesne pomieszczenia socjalno-mieszkalne dla ratowników oraz pomieszczenia do przechowywania sprzętu ratowniczego. W Ustce powstanie również Baza Zwalczania Rozlewów.

Ustecka stacja ratownicza wyposażona jest w morski statek ratowniczy R-17 *Powiew*, gotowy do akcji w ciągu 15 minut od zgłoszenia. Stacja ma także pontony ratownicze oraz specjalistyczny pojazd do ratownictwa brzegowego. W Ustce znajduje się również sprzęt do zwalczania rozlewów. Nieoficjalnie dowiedzieliśmy się, że wraz z uruchomieniem nowej bazy, pojawi się tam nowoczesny statek ratowniczy (m/s *Powiew* ma już ponad 30 lat).

Warto dodać, że pod koniec stycznia tego roku podobną, nowoczesną bazę uruchomiono w sąsiednim Darłowie. Inwestycja kosztowała milion złotych. Z pomieszczeń oprócz ratowników korzystają również pracownicy spółki Zarząd Portu Morskiego w Darłowie, którzy przenieśli tam swoje biura.

Ratownicy morscy

Do głównych zadań Morskiej Służby Poszukiwania i Ratownictwa należy poszukiwanie i ratowanie każdej osoby znajdującej się w niebezpieczeństwie na morzu, bez względu na okoliczności, w jakich znalazła się w niebezpieczeństwie oraz zwalczanie zagrożeń i zanieczyszczeń olejowych i chemicznych środowiska morskiego, czyli:

- utrzymywanie ciągłej gotowości do przyjmowania i analizowania zawiadomień o zagrożeniu życia oraz wystąpieniu zagrożeń i zanieczyszczeń na morzu,
- planowanie, prowadzenie i koordynowanie akcji poszukiwawczych, ratowniczych oraz zwalczania zagrożeń i zanieczyszczeń,
- utrzymywanie w gotowości sił i środków ratownictwa życia oraz zwalczania zagrożeń i zanieczyszczeń na morzu,
- współdziałanie podczas akcji poszukiwawczych, ratowniczych oraz zwalczania zagrożeń i zanieczyszczeń z innymi jednostkami organizacyjnymi,
- współdziałanie z innymi systemami ratowniczymi funkcjonującymi na obszarze kraju,
- współdziałanie z odpowiednimi służbami innych państw, w zakresie realizacji zadań statutowych.

Zadania, o których mowa powyżej, Służba SAR wykonuje na podstawie „Planu akcji poszukiwawczych i ratowniczych” (Plan SAR) oraz „Krajowego planu zwalczania zagrożeń i zanieczyszczeń środowiska morskiego”. Granice obszaru poszukiwania i ratownictwa, na którym Służba SAR wykonuje zadania, oraz zasady współpracy w dziedzinie ratowania życia oraz zwalczania zagrożeń i zanieczyszczeń na morzu z odpowiednimi służbami innych państw określają porozumienia zawarte między rządami zainteresowanych państw.

Fot. H. Bierndgarski



Budynek, w którym obecnie mieszkają ratownicy pochodzi z 1867 roku.

Hubert Bierndgarski

Co i gdzie w morskim świecie (4)

Festiwalowe tradycje

WRZESIEŃ

Bremeński Tydzień Morski

01-05 - Bremen i Bremerhaven, Niemcy
Organizowany co roku przez Bremenports GmbH & Co. KG tydzień morski (Maritime Woche) obfituje w dni otwarte w firmach morskich (m.in. stoczniach i terminalach portowych), przeglądy filmów o tematyce morskiej w najpopularniejszych kinach Bremy i Bremerhaven, wystawy o stricte morskim lub „statkowym” charakterze.

info: http://www.bremenports.de/1574_1

Sesja Naukowa Okrętowców - 2008

02-03 – Gdańsk, Polska
Międzynarodowa Sesja Naukowa Okrętowców 2008 (International Symposium on Shipbuilding Technology 2008) organizowana przez The Royal Institution of Naval Architects RINA oraz Towarzystwo Okrętowców Polskich KORAB we współpracy z Wydziałem Oceanotechniki i Okrętownictwa Politechniki Gdańskiej oraz Związkiem Pracodawców Forum Okrętowe. Tematyką konferencji będą pokrycia malarskie konstrukcji morskich (*Marine Coatings*).

Wereldhavendagen - polecamy

05-07 - Rotterdam (rejon Wilhelminapier, Parkkade, Boompjes i mostu Erasmusa), Holandia
Jeden z najciekawszych festiwali morskich i portowych w Europie. W ubiegłym roku obchodził jubileusz 30-lecia. Do centrum Rotterdamu sprowadza się duże statki. Jednostki uczestniczą w paradach, można je także zwiedzać (czasem także statki handlowe, przy nabrzeżu Parkkade). Bezpłatnymi autokarami podstawianymi w centrum miasta można odbyć przejażdżkę do wielkich terminali kontenerowych. Wereldhavendagen to także festyny, dni otwarte, zloty oldtimerów, etc.

info: www.wereldhavendagen.nl

(brak jeszcze programu imprezy)

Informacje o morskim Rotterdamie znaleźć można też pod adresami: www.rotterdam.nl oraz

http://www.portofrotterdam.com/en/recreation/exploring_the_port/self_guided_tours/index.jsp

Visserijdagen Den Oever 2008

05-08.09.2008 - Den Oever, Holandia
Zlot rybaków i łodzi rybackich; festyny, kiermasze, degustacje, etc.

info: www.visserijdagen.nl

Great Yarmouth Maritime Festival

06-07 - South Quay, Great Yarmouth, Wielka Brytania
Spektakularny Maritime Festival jest okazją dla celebrowania bogatych tradycji morskich, żeglarskich

i rybackich miasta Great Yarmouth. To festyn z morską muzyką (głównie koncertami szantowymi), jarmark z rzemiosłami morskimi i targ ze stoiskami pełnymi świeżych ryb. Można też zwiedzać odwiedzające festiwal statki.

info: <http://www.maritime-festival.co.uk>

Warmondse Schippertjesdagen

12-14 - Warmond, Holandia
Zlot małych jednostek żaglowych, motorowych i parowych, mini-holowników, etc.

info: www.schippertjesdagen.nl

Eems-Dollard Havenfestival 2007

13-14 - Eems, Holandia
Festyn morski i jeden z większych w Holandii zlotów historycznych i współczesnych jednostek pływających (m.in. holowników, statków rybackich, kabotażowych frachtowców, a nawet pogłębiarek) z możliwością ich zwiedzania lub odbycia mini-rejsów na ich pokładach.

info: www.havenfestival.com

Dzień otwarty na Seelotse

14.09 - Bremerhaven, Niemcy
Dzień otwarty i przejażdżki po porcie na „emerytowanym” statku służącym niegdyś pilotom.

info: www.seelotse.de

Akwakultura w głębi lądu

15-18 – Kraków, Polska
Międzynarodowa konferencja i targi akwakultury współorganizowane przez European Aquaculture Society i Polskie Towarzystwo Rybackie.

info: www.easonlin.org

SMM 2008

23-26 - Hamburg, Niemcy
23. edycja największych w świecie targów morskich, skupionych głównie na przemyśle okrętowym. Ponad 1800 wystawców z 50 krajów prezentować będzie produkty i usługi w 11 halach wystawienniczych (niektóre mieszczą więcej wystawców niż całe nasze Baltexpo) o łącznej powierzchni 85 000 m². Organizatorzy spodziewają się 45 000 zwiedzających z całego świata. Tradycyjnie, dość silna będzie na targach reprezentacja polska, nie wyłączając miesięcznika „Nasze MORZE”, który planuje specjalną, anglojęzyczną edycję promującą na targach głównie polską gospodarkę morską i technikę okrętową.

info: www.smm2008.com

Monaco Yacht Show 2007

24-27 - Port Hercules, Monaco
18. edycja targów jachtowych MYS, gromadzących nie tylko nowe, ale i już eksploatowane super i me-



gajachty żaglowe i motorowe oraz uczestników rynku luksusowych jachtów - projektantów, stocznie, brokerów, producentów wyposażenia.

info: www.monacoyachtshow.com

World Maritime Day

ostatni tydzień września - państwa członkowskie IMO (Międzynarodowej Organizacji Morskiej - agendy ONZ)

W tym roku Światowy Dzień Morza będzie się odbywał pod hasłem „IMO: 60 lat w służbie żegluga”. Nie ma jeszcze informacji o ewentualnych wydarzeniach w Polsce. Informacji o programie Światowego Dnia Morza szukać należy na witrynach PRS (www.prs.pl) oraz Urzędów Morskich.

info: www.worldmaritimeday.com

PAŹDZIERNIK

Od amfory do kontenera

01-03 - Université de Bretagne Sud, Lorient, Francja
Konferencja „From the Amphora to the Container: Packaging and stowage on ships, past and present” - historycy morscy i specjaliści gospodarki morskiej będą dyskutować o historii opakowań używanych w transporcie morskim od zarania obecności człowieka na morzu.

info: <http://www.univ-ubs.fr/solito/decouvrir/documents/container.pdf>

Interferry

05-07 - Hotel Sheraton, Hongkong
33. doroczna konferencja operatorów promów.

info: www.interferry.com

ECPTS 2008 - dla stoczniowych technologów

23-24 - Stralsund, Niemcy
III edycja konferencji „European Conference on Production Technologies in Shipbuilding”. Coś dla managerów i technologów większości polskich, nie zawsze nowoczesnych dużych stocznii.

info: www.ecpts.de

Euronaval

27-31 - Le Bourget, Paryż, Francja
Okręty wojenne i ich uzbrojenie. Jedna z największych w świecie wystaw morskiego przemysłu zbrojeniowego.

info: www.euronaval-show.com

LISTOPAD

Shipport China

05-08 - Dalian, Chiny
Multidyscyplinarna - okrętowa, portowa i żegluga - wystawa w Chinach.

info: www.shipport.cn

Taniej pływać...

18-19 - Radisson SAS Scandinavia Hotel, Kopenhaga, Dania

Konferencja poświęcona zagadnieniom ekonomicznej eksploatacji statków.

info: www.lrfairplayevents.com

GRUDZIEŃ

Festiwal Pomuchla

I niedziela grudnia - Łeba, Polska

Rok rocznie, w grudniu, na terenie Łeby i okolic gastronomicy prezentują różnego rodzaju wyroby z ryb, przede wszystkim z dorsza, czyli tytułowego pomuchla (z jęz. kaszubskiego). Jury któremu przewodniczą znane osoby (w ubiegłych latach Maciej Kuroń czy Robert Makłowicz) delektują się przyrządzanymi na tysiące sposobów rybami, które po werdykcie są rozdawane i sprzedawane publiczności. Zebrane przy okazji pieniądze przeznaczone są na cele charytatywne.

info: www.pomuchel.pl

Morski Salon w Paryżu

10-13 - Paris Expo, Paryż, Francja

Targi przypominające nieco profilem, wielkością i znaczeniem nasze Baltexpo.

info: www.salonmaritima.com

Przyszłość konteneryzacji w żegludze

27-28 - Crowne Plaza, Amsterdam, Holandia
Pierwsza edycja konferencji „The Future for Container Shipping Conference”.

info: www.lrfairplayevents.com

INNE WYDARZENIA

Dobre, obszerne zestawienia targów, sympozjów i konferencji morskich:

Baird - <http://www.baird-online.com/apps/company/events.php>

IMAREST - <http://www.imarest.org/events/calendar/default.asp>

Zestawienia innych wydarzeń morskich:

<http://www.maritimeheritage.net/calendar/default.asp>

**Omówienie i listę wydarzeń opracował:
Piotr B. Stareńczak**

Na zgłoszenia od organizatorów oraz sugestie Czytelników co do imprez, o które powinniśmy wzbogacić nasze zestawienie, nieustannie czekamy pod adresem: piotr.starenczak@naszemorze.com.pl lub sekretariat@naszemorze.com.pl

W poszukiwaniu historii

Ekspedycja *Orzeł*



Pojawia się prawdziwa szansa na odnalezienie wraku najstynniejszej jednostki w historii Polskiej Marynarki Wojennej – legendarnego okrętu podwodnego *Orzeł*. Wszystko wskazuje na to, że już pod koniec lipca na jego poszukiwania wyruszy na Morze Północne ekspedycja Morskiej Agencji Poszukiwawczej.

Czym jest MAP? To istniejąca od dwóch lat w Gdyni grupa, skupiająca kilkunastu pasjonatów nurkowania i historii opanowanych chęcią rozwikłania tajemnicy ostatniego rejsu *Orla* i wyjaśnienia przyczyny jego zatonięcia.

- Naszą dewizą jest łacińska sentencja „facta sunt verbis difficiliora”, co oznacza „czyny są trudniejsze niż słowa” - wyjaśnia filozofię działania organizacji jej prezes Krzysztof Piwnicki. - Od niemal siedemdziesięciu lat wszyscy mówią, że *Orla* trzeba odnaleźć. Uznaliśmy, że czas wreszcie przestać gadać i zrobić to naprawdę.



Hubert Jando
(pierwszy z lewej)
i **Krzysztof Piwnicki** liczą,
że odnajdą w końcu
wrak *Orla*.

Cel – zlokalizować!

Orzeł wsławił się ucieczką, we wrześniu 1939 roku, z Tallina do Anglii. Bez map. Wyczynu nie powtórzyła wówczas żadna jednostka. Nic zatem dziwnego, że do dzisiaj okręt uważany jest za chlubę polskiej MW. W oparciu o jego losy powstał film fabularny. Jego imię nosi dziś nasz największy okręt podwodny.

W swój ostatni, jak się później okazało, rejs polski okręt wyszedł 23 maja 1940 roku. Dzień powrotu do szkockiej

minowe zlokalizowane ok. 150 mil morskich na południe od wybrzeży Norwegii. Takie wnioski wyciągnęli po przestudiowaniu wszystkich dostępnych dokumentów. Jeśli mają rację, okręt, zapewne z wielką dziurą w kadłubie, spoczywa na dnie Morza Północnego na głębokości ok. 60 metrów.

MAP chce dokładnie przeczesać prawdopodobny rejon zatonięcia *Orla*. Grupa zamierzała zrobić to już w ubiegłym roku, ale do ekspedycji nie doszło po wycofaniu się głównego sponsora.

wości i aby zidentyfikować wrak wydobędą na powierzchnię jakąś jego część, zamierzają przekazać ją do Muzeum Marynarki Wojennej.

Wyjątkowy, ale pechowy

Orzeł zbudowany został za składek społeczeństwa w ramach tzw. Funduszu Obrony Morskiej na krótko przed wybuchem drugiej wojny światowej. Kiedy 10 lutego 1939 roku oficjalnie wpłynął do portu w Gdyni, gdzie akurat odbywało się święto Marynarki Wojennej, na jego przywitanie przyszło 30 tysięcy ludzi!

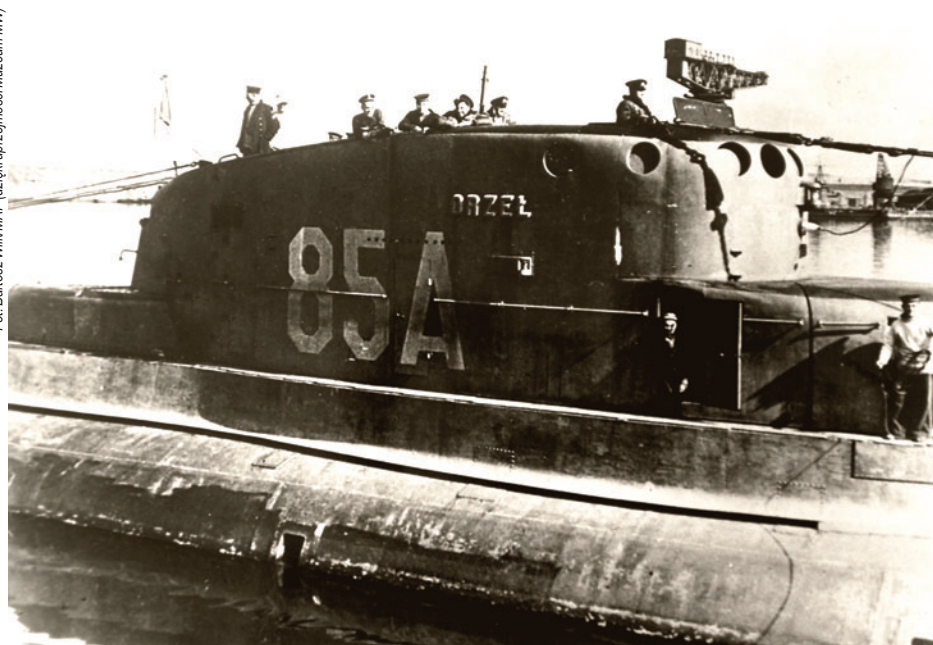
Było na co popatrzeć. *Orzeł* był okrętem dużym i nowoczesnym. Miał 84 metry długości, 12 wyrzutni torpedowych i silną artylerię. Na wodzie poruszał się z prędkością prawie 20 węzłów, pod wodą 9. Zasięg pływania: 7 tysięcy mil morskich. Okręt zaprojektowany został tak, by mógł operować daleko poza swoimi bazami.

Od samego początku ciążyło nad *Orlem* jakieś dziwne fatum. 15 stycznia 1938 roku, w czasie wodowania w holenderskiej stoczni we Vlissingen, jego kadłub nie chciał się zsunąć z pochylni. Panujący wówczas w Holandii mróz ściał smary, po których kadłub *Orla* miał się ześlizgnąć do wody. Z miejsca ruszyły go dopiero dwie lokomotywy. Niepomyślny okazał się także pierwszy próbny rejs polskiego okrętu. Wracający z niego *Orzeł* uderzył dziobem w jeden z portowych pomostów.

Okręt miał też pechowego dowódcę - kmdr ppor. Henryka Kłoczkowskiego. 1 września 1939 roku zastał go w Gdyni. Okręt wyszedł w morze z opóźnieniem bo, nie wiedząc czemu, Kłoczkowski zezwolił załodze, której rodziny tam mieszkały, spędzić noc poprzedzającą wybuch wojny, w swoich domach.

Orzeł miał patrolować sektor od latarni morskiej w Jastarni do ujścia Wisły. Kłoczkowski rozkaz wykonał połowicznie. Już 4 września, wbrew rozkazom dowództwa, podjął decyzję o opuszczeniu sektora i skierował *Orla* w okolice Gotlandii. Oświadczył też, że jest ciężko chory, bo zatrzał się jednym z posiłków, który zjadł w gdyńskiej kantine w przeddzień wybuchu wojny.

Załoga miała jednak podstawy, by sądzić, że ich dowódca kłamie i symuluje chorobę. Zwłaszcza, że szybko zauważono, iż ma w kajucie zapasy jedzenia. Marynarze zaczęli też podejrzewać, że tchórz i celowo unika walki z Niemcami.



ORP *Orzeł* do dzisiaj pozostaje największą legendą polskiej floty.

bazy w Rosyth wyznaczono na 8 czerwca. Kiedy *Orzeł* się tam nie stawił, nie nadał też komunikatu o ewentualnym opóźnieniu, 11 czerwca dowództwo polskiej floty uznało, że jest stracony. Uznano, że razem z nim na dnie Morza Północnego poległo 63 marynarzy.

Pomimo upływu czasu wciąż nie wiadomo na pewno ani co było przyczyną zatopienia polskiego okrętu, ani gdzie dokładnie spoczywa jego wrak. Problem bowiem w tym, że nikt nie odnotował faktu jego zatopienia.

Żadna hipoteza nie jest wykluczona. Anglicy uznali, że okręt zatonął 25 maja po wejściu na minę, Niemcy, że 29 maja został zniszczony przez jeden z ich samolotów. Ale wiadomo też na przykład, że *Orzeł* miał kłopoty z mechanizmami zanurzania. Mogły zawieść, okręt zanurzył się za głęboko i został zmiążdżony przez ciśnienie wody. Członkowie MAP są przekonani, że *Orzeł* wszedł na pole

Teraz ma być inaczej. Wyprawę, której koszt szacowany jest na ok. 90 tys. euro, sfinansować ma firma Balex Metal z Bolshewa koło Wejherowa, znany producent wyrobów stalowych. Badania zostaną przeprowadzone z pokładu, wynajętego specjalnie na tę okazję, statku badawczego Instytutu Morskiego w Gdańsku, *Imor*. Rejs ma się rozpocząć 29 lipca, a zakończyć trzy tygodnie później.

- Nasza wyprawa osiągnie skutek nawet jeśli nie odnajdziemy wraku *Orla* – uważa Hubert Jando, skarbnik MAP. - Będziemy bowiem wtedy mogli z całą pewnością wykluczyć naszą hipotezę jego zatonięcia. A to będzie duży krok do przodu.

Członkowie MAP liczą jednak, że uda im się zrealizować główny cel wyprawy. Twierdzą, że nic więcej ich nie interesuje. Przez szacunek dla poległych marynarzy nie zamierzają penetrować szczątków okrętu. Jeśli nie będzie innej możli-

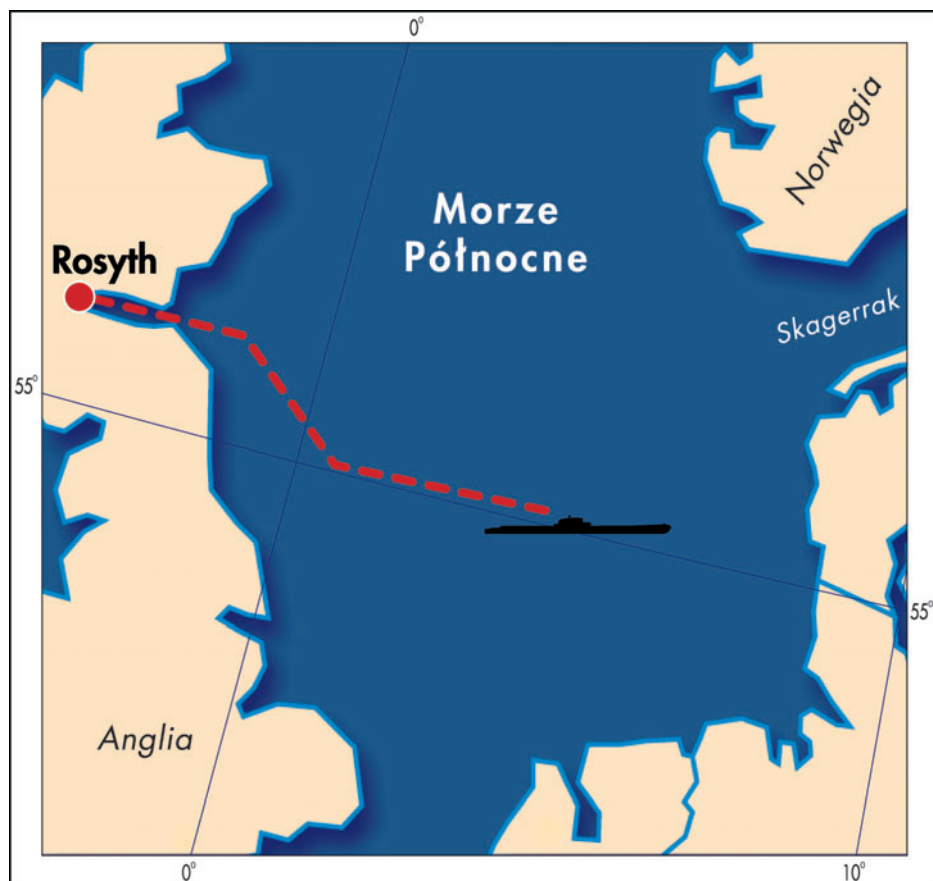
Obawy te potwierdził fakt odmowy zaatakowania nieprzyjacielskiego zbiornikowca *Bremen*, który pojawił się w peryskopie *Orla* 12 września. W takiej sytuacji dowództwo polskiej MW nakazało wysadzenie Kłockowskiego w którymś z neutralnych portów. Chociaż bliżej była Szwecja, postanowił zejść z *Orla* dopiero w dalekim, estońskim Tallinie. Okręt zawinął tam 14 września.

Kłockowski natychmiast opuścił jednostkę. Po krótkim pobycie w szpitalu pozostał w Estonii. Motywy jego postępowania nie są do końca jasne. Wiele dokumentów wskazuje, że podjął współpracę z radzieckimi służbami specjalnymi. Za swoje zachowanie został postawiony przed Morskim Sądem Wojskowym w Londynie. 3 sierpnia 1942 roku, na mocy jego wyroku, został zdegradowany do stopnia marynarza, wydalony z MW i skazany na cztery lata więzienia.

Ucieczka z Tallina

Po zawinięciu *Orla* do Tallina okręt został tam bezprawnie internowany. Estończycy zabrali wszystkie mapy i zaczęli go rozbrajać. Polacy nie zamierzali się jednak poddać. Postanowili uciec z portu i przedrzeć się do Wielkiej Brytanii.

W tym celu opóźniali prace przy rozbrajaniu okrętu. Dyskretnie nadpiłowali też cumy i zbadali wyjście z portu. W nocy z 17 na 18 września obezwładnili i porwali dwu estońskich strażników pilnują-



Ostatni kurs ORP Orla.

cych okrętu, odcięli dopływ prądu do oświetlenia nabrzeży i ruszyli przed siebie. Dowództwo nad okrętem objął kpt. mar. Jan Grudziński.

Orzeł nie miał map. Mógł wpaść na którąś z mielizn czy podwodnych skał.

Załoga nie знаła położenia niemieckich pól minowych. Jak się szybko okazało, okręt był ścigany nie tylko przez Estończyków i Niemców, ale też przez Rosjan. Zapas paliwa i słodkiej wody kurczył się w zastraszającym tempie. W miarę upływu czasu dawało o sobie znać także zmęczenie psychiczne załogi.

Na domiar złego, kiedy już przechodzili przez Cieśniny Duńskie, przestała działać radiostacja. Od tego momentu *Orzeł*, nie mogąc nadać sygnału rozpoznawczego, mógł zostać zaatakowany także przez aliantów. Na szczęście radio udało się naprawić tuż u szkockich wybrzeży. 14 października 1939 roku okręt w towarzystwie brytyjskiego niszczyciela *Valorous* wpłynął do bazy w Rosyth.

Pod brytyjskimi skrzydłami *Orzeł* odbył siedem samodzielnych patroli. W czasie jednego z nich, 8 kwietnia 1940 roku, u norweskich wybrzeży storpedował i zatopił statek *Rio de Janeiro*. Na jego pokładzie było 400 niemieckich żołnierzy. Dzięki temu sukcesowi alianci dowiedzieli się, że Niemcy szykują się do inwazji na Norwegię. Niestety, było już za późno na jakąkolwiek reakcję. Inwazja nastąpiła dzień po zatopieniu *Rio de Janeiro*.



IMOR - statek badawczy Instytutu Morskiego. Pierwsza polska jednostka przystosowana do badań przybrzeżnej i płytkich wód zalewowych.

Tomasz Falba

Ten „Buzdygan” trafił w naprawdę godne ręce

Góral co pod wodą pływa

Jakkolwiek banalnie to zabrzmiałoby, komandora podporucznika Leszka Dziadka na okręty podwodne zapędziła fascynacja morzem. A że pochodzi z Bielska-Białej, stolicy Podbeskidzia, to i nic dziwnego. Mówi się, że najlepsi marynarze z gór się biorą. A on właśnie został najlepszym żołnierzem Marynarki Wojennej, laureatem prestiżowej nagrody „Buzdygan” przyznawanej przez tygodnik „Polska Zbrojna”.

- Morze to dla nas, ludzi gór, egzotyka – opowiada dowódca ORP *Kondor* Leszek Dziadek. - Kiedyś każdy przyjazd nad Bałtyk był wielkim przeżyciem.

Fascynacja rozpoczęła się w szkole średniej, w sekcji żeglarskiej prowadzonej przez jednego z nauczycieli. Zaczynał od pływania żaglówką po Tresnej (częściowo zalanej, z powodu wybudowania zapory wodnej, wsi). Potem były egzaminy i kursy na stopnie żeglarskie w Harcerskim Ośrodku Morskim w Pucku. No i rejs jachtem po Bałtyku...

- ... i to był ten moment, kiedy zdecydowałem, że chciałbym pracować na morzu. Musiałem zobaczyć jak to jest, czy dam sobie radę, jak to wygląda...

Wyszło na to, że na morzu daje sobie radę i ciągnie go do wody w sposób definitywny. Po rejsie zdecydował, że po ukończeniu Technikum Samochodowego pojedzie na przeciwległy kraniec Polski, do gdyńskiej Akademii Marynarki Wojennej.



Kmdr ppor. Leszek Dziadek,
laureat „Buzdygana”.

nej. Pewne obiekcje zgłaszała mama, która zwyczajnie bała się o syna, bo, jak wyjaśnia z humorem ten ostatni: „wyjście w morze to jednak większe ryzyko niż siedzenie w biurze”. Oczywiście po jakimś czasie mama obecnego komandora nie tylko zaakceptowała decyzję syna, ale miała okazję zobaczyć wszystkie trzy typy okrętów, na których służył.

- Nie próbowałam stawiać mu na drodze do realizacji marzeń. Wiem, jak ważne jest w życiu robienie tego, co się lubi – zwierzyła się lokalnej „Gazecie Wyborczej”.

Świadomy wybór

W Akademii Marynarki Wojennej, jak to na wojskowej uczelni, dali Dziadkowi w skórę...

- ...jak wszystkim zresztą, bo przecież trzeba sprawdzić każdego, który tam wstępuje, czy da radę. Ludzie, którzy przyjdą tutaj przez przypadek szybko się wykuszają, to ciężki kawałek chleba. To musi być świadomy wybór. Ja po dwóch miesiącach nauki w Dywizjonie Okrętów Podwodnych wiedziałem, że chcę zostać na takich właśnie jednostkach.

Dlaczego? Tu także komandor Dziadek odwołuje się do egzotyki, czegoś nieznanego, tajemniczego i niezwykłego. Bo nie sztuką jest pływać NA wodzie. POD to jest dopiero wyzwanie.

- Musisz być fascynatem, żeby pływać na takich okrętach – wyjaśnia komandor.

Trzeba mieć w sobie dużo samozaparcia, żeby przystosować się do ciasnoty i zupełnego braku komfortu, co dokuca nawet bardziej niż kilkumiesięczna

często rozłąka z bliskimi. Kobbeny (*Kondor* jest właśnie tego typu okrętem) to małe jednostki podwodne, gdzie dwudziestu czterech chłopca je, śpi, żyje razem. Nie ma możliwości, nawet podczas miesięcznego rejsu, np. na Morze Śródziemne, oddzielić się od reszty załogi, znaleźć sobie samotny kątek, pobyć z własnymi myślami. Tak jak marynarze na jednostkach nawodnych, gdzie zawsze znajduje się jakiś zakamarek bez innych członków załogi.

- A taki czas samotności jest często potrzebny – przyznaje dowódca *Kondora*. - Ci, którzy mieli z tym kłopot – wykuszali się. Po trzech, czterech miesiącach, po pierwszym rejsie. Bo ciężko jest spędzać trzy tygodnie pod wodą, widząc te same twarze, przeżywać ciągle mijanie się na metrze kwadratowym, wachać wspólne zapachy, spać na tej samej koi. Do tego dochodzi jeszcze normalny ciężar obowiązków w marynarce wojennej, alarmy, brak snu. Tu nie pływasz jak we flocie handlowej – od portu do portu, u nas przejście do rejonu jest lżejszym zadaniem, ale najważniejszą częścią naszej pracy są ćwiczenia.

Dzień pracy pod wodą

W listopadzie 2007 r. *Kondor* brał udział w zabezpieczeniu szkolenia jednostek NATO, przygotowujących się do

działań w ramach NRF (Sił Odpowiedzi NATO) na wodach Kanału La Manche. „Załoga polskiego okrętu szkolili i sprawdzała okręty sił morskich NATO w zwalczaniu okrętów podwodnych, wykonywała m.in. pozorowane ataki torpedowe, nękała, prowadziła akcje blokadowe oraz inne działania, które utrudniały działanie egzaminowanym jednostkom nawodnym, starającym się o wejście do Sił Odpowiedzi NATO. Podczas ćwiczeń okręt przepłynął 2600 mil morskich, z czego 1500 mil pod wodą” – informuje Marynarka Wojenna. To za te ćwiczenia kmdr ppor. Dziadek dostał „Buzdygana”. A dokładnie, jak brzmiało uzasadnienie redakcji tygodnia „Polska Zbrojna”, za zabezpieczenie szkolenia jednostek NATO przygotowujących się do działań w ramach Sił Odpowiedzi NATO oraz aktywny udział w tym ćwiczeniu.

- Po prostu dobrze wykonaliśmy zadania – komentuje Leszek Dziadek. I tłumaczy: - Nie zawsze, a tak zapewne sądzi wielu, naszym zadaniem jest chowanie się przed jednostkami „wroga”. To zależy od rodzaju szkolenia. Czasami dobrze jak się okręt schowa, czasami jednak prowokujemy kontakt, przez np.



27 marca w Warszawie kmdr ppor. Leszek Dziadek odebrał z rąk ministra obrony Bogdana Klicha „Buzdygana” – coroczną nagrodą tygodnika „Polska Zbrojna”.

„pracę” radarem. W jednym ze scenariuszy *Kondor* miał przełamać blokadę. Kiedy zostaliśmy wykryci, przekazywaliśmy za pomocą środków łączności informacje na okręt, który prowadził blokadę i który próbował nakazać nam wyjście z zakazanego rejonu. Próbowaliśmy ich zmylić, okłamać, udawać, że nie rozumiemy. Na tym te triki polegają.

Jak wygląda codziennie życie na okręcie wojennym, na przykład podczas przejęcia na Morze Śródziemne, w rejon międzynarodowych ćwiczeń?

Kmdr ppor. Leszek Dziadek

Urodził się w 1972 roku w Białymstoku-Białej. Tam ukończył szkołę podstawową i Technikum Samochodowe. Służbę w marynarce wojennej rozpoczął w 1992 roku wstępując do Akademii Marynarki Wojennej w Gdyni. Po studiach na Wydziale Nawigacji i Uzbrojenia Okrętowego trafił do dywizjonu Okrętów Podwodnych. W 1997 roku objął pierwsze stanowisko służbowe – oficera nawigatora ORP *Dzik* (okręt podwodny typu Foxtrott). W 1998 roku został dowódcą działu łączności i obserwacji technicznej tegoż okrętu. Dwa lata później rozpoczął służbę na ORP *Orzeł* (okręt podwodny typu Kilo), gdzie dowodził działem nawigacyjnym. Od 2002 roku swoją karierę zawodową związał z pozyskiwanymi przez marynarkę wojenną okrętami podwodnymi typu Kobben. Najpierw został dowódcą pionu operacyjnego ORP *Sokół*, by w 2003 roku objąć stanowisko zastępcy dowódcy okrętu ORP *Sęp*. W 2006 roku, po ukończeniu studiów podyplomowych w Akademii Marynarki Wojennej, został dowódcą ORP *Kondor*. Pod wodą przepląnął ponad 10 tysięcy mil morskich (około pół długości równika), uczestniczył w misji antyterrorystycznej NATO na Morzu Śródziemnym, a na Atlantyku szkolili elitarne Siły Odpowiedzi Sojuszu jak zwalczać okręty podwodne.

Kmdr ppor. Leszek Dziadek jest żonaty i ma trójkę dzieci.

- Jak „normalny” dzień pracy: od ósmej do piętnastej staramy się prowadzić szkolenie, wykorzystuje się każdy moment, żeby ćwiczyć np. atak torpedowy.

Później jest czas wolny, żołnierze oglądają filmy na DVD, albo wideo, grają na playstation, lub bardziej tradycyjnie w karty i, rzadziej, w szachy.

- No i książki, na morzu nadrabiam zaległości.

To dowódca nasz

Jest, jak siebie ocenia, dowódcą raczej wymagającym niż takim „do rany przyłóż”.

- Ważne, by dowódca znał odpowiedź na pytania członków załogi. Nie powinien mieć wątpliwości, nie można go przyłapać na błędzie. Przełożony musi być tym, który wie co robi. Ja zawsze starałem się jak najlepiej pokazać, że potrafię.

O swojej załodze kapitan *Kondora* wspominał podczas odbierania z rąk ministra obrony narodowej nagrody „Buzdygana”: - Najważniejsze na okręcie podwodnym jest idealne zgranie załogi. Od dowódcy po kucharza. W przypadku błędu któregoś z nich, wszyscy mogą zginąć.

Komandor porucznik Sławomir Wiśniewski, szef Sztabu Dywizjonu Okrętów Podwodnych, którego Dziadek podczas ćwiczeń na Morzu Śródziemnym był zastępcą, potwierdza powyższe, łagodząc jednocześnie ów obraz twardego dowódcy: - Dobry dowódca wymaga od siebie i od podwładnych. Komandor Dziadek dba o swoją załogę, na uznanie zasługuje jego kultura w podejściu do podwładnych. On i jego załoga działają jak jeden organizm.

Na forum żołnierskim pod wiadomością o przyznaniu kmdr Dziadkowi tytułu „Najlepszego Żołnierza Marynarki Wojennej” ktoś (podwładny?, przyjaciel?) napisał: Znam Leszka Dziadka osobiście i choć wśród marynarzy wielu jest godnych nagród, to ten „Buzdygan” trafił w naprawdę godne ręce.

Podczas wspólnych ćwiczeń, jak te na Kanale La Manche czy Morzu Śródziemnym, marynarze okrętów biorących w nich udział odwiedzają się wzajemnie. Nasi mogą porównać swój sprzęt z tym „zachodnim”.

- Jeżeli chodzi o wielkość najwięcej podobieństw nasz Kobben ma z niemieckimi okrętami typu 206. Z tym, że nasze są dużo bardziej komfortowe. Potwierdzają to niemieccy oficerowie, których mieliśmy na pokładzie i którzy byli pod wrażeniem, że na tej samej przestrzeni

podobne sprzęty można rozmieścić w bardziej praktyczny sposób. Komfort życia, jeżeli można o tym tak mówić, jest lepszy. Więc to porównanie z Zachodem nie wypada najgorzej.

Leszek Dziadek niekoniecznie z zawodowej ciekawości obejrzał większość filmów o okrętach podwodnych. Zdecydowanie najlepszy jest według niego niemiecki „Okręt” („Das Boot”, opowiadający o losach załogi niemieckiego okrętu podwodnego w czasie drugiej wojny światowej - red.).

- Ja oczywiście nie byłem w takich warunkach, że ktoś mi rzucał bomby głębinowe na głowę, ale można sobie wyobrazić, że takie są właśnie ludzkie reakcje, jak te tam pokazane. Na Kobbenach możemy sobie wyobrazić panującą tam ciasnotę, bo będąc na Morzu Śródziemnym mieliśmy dokładnie takie same warunki: płynęliśmy na długi patrol, więc na przykład jedzenie, jak w filmie, wisiało dosłownie wszędzie.

Będzie trzeba zejść na ląd

Komandor Dziadek służył na wszystkich polskich okrętach podwodnych, oprócz *Bielika* (- Choć nim pływałem - zaznacza). Zaczynał na okręcie ORP *Dzik*, potem był ORP *Orzeł* i tak dalej. Z którego z nich ma najlepsze wspomnienia?

- Najbardziej podoba mi się na tym, którym teraz dowodzę – mówi. – Na ORP *Kondor*: Można powiedzieć, że dlatego, iż jest mój. W regulaminie służby okrętowej jest sformułowanie, że cała załoga mówi o okręcie „nasz”, a tylko dowódca może powiedzieć o nim „mój”. Pomimo, że jest własnością Rzeczypospolitej Polskiej. To wielki zaszczyt być dowódcą jednostki marynarki wojennej, a jeszcze większy – okrętu podwodnego.

To dowodzenie i pływanie może się, niestety, niedługo skończyć. Tak to jest w marynarce wojennej, że dowódca okrętu to końcowy krok w „pływającej” karierze. Potem czeka komandora praca w sztabie.

- No cóż, trzeba się rozwijać, nie można siedzieć w tym samym miejscu, bo człowiek gnuśnieje – wzdycha dowódca *Kondora*.

Wygląda to na pocieszenie się, bo zaraz dodaje, że dowódca okrętu to jedno z lepszych stanowisk, jakie można w marynarce wojennej piastować. Na pewno będzie tęsknić za morzem „na żywo”.

Czesław Romanowski



*Człowiek renesansu
buduje łodzie*

Padło na Celarka

Replika łodzi św. Wojciecha, wikingów czy pierwszego polskiego parowca – to trzy najbardziej znane dzieła Aleksandra Celarka. Jeden z najwybitniejszych polskich szkutników skończył właśnie sześćdziesiąt lat i nie narzeka na brak pracy.

To, że duży, biały dom przy wjeździe do Chałup, niewielkiej miejscowości położonej u nasady Półwyspu Helskiego, rozslawionej niegdyś przebojem Zbigniewa Wodeckiego, należy do Aleksandra Celarka, rozpoznajemy po stojących przed nim dwóch jachtach przykrytych plandekami.

Siedziba szkutnika to nie tylko mieszkanie. Pod jednym dachem znajdują się tutaj także warsztat szkutniczy i żaglownia. Przez otwarte na oścież drzwi zakładu dolatują do nas dźwięki szlifowania drewna i wbijania gwoździ. W środku kilku ludzi majstruje coś przy na wpół już zbudowanym, kadłubie jakiejś jednostki.

- To będzie szalupa dla *Daru Młodzieży* – wyjaśnia gospodarz tego miejsca. - Akademia Morska w Gdyni zamówiła u mnie takie dwie. Wodowanie odbędzie się w czerwcu.

Rozmowę co chwila przerywa dźwięk dzwonka telefonu – komórkowego i stacjonarnego. Dzwonią klienci, pytania zadają też pracownicy.

- Tego nie da się racjonalnie wytłumaczyć – mówi Aleksander Celarek, kiedy pytam, dlaczego został szkutnikiem. - Jeden zbiera znaczki, inny wędkuje, a na mnie padło budowanie łodzi. Nie buntuję się.

Laminat nie ma duszy

Mówi o sobie, że jest Kaszubą ze Śląska. Urodzony 60 lat temu we Wrocławiu szkutnik, z Kaszubami związany jest przez matkę, której rodzina od pokoleń, tak jak on teraz, mieszkała w Chałupach.

Z wykształcenia inżynier mechanik, ukończył Wyższą Szkołę Inżynierską w Opolu (dzisiaj Politechnika Opolska). Zaraz po studiach, w latach siedemdziesiątych, kierował oddziałem silnikowym stoczni rybackiej „Szkuner” we Władysławowie. Potem, aż do początku lat dziewięćdziesiątych, prowadził zakład szkutniczy i żaglomistrzowski Polskiego Związku Żeglarskiego zlokalizowany w tej samej miejscowości.

W 1992 roku rozpoczął pracę na własny rachunek. Specjalizuje się w budowaniu i remontowaniu wszelkich drewnianych jednostek pływających. Jest jednym z nielicznych przedstawicieli swojego fachu w Polsce. Zbudował dotąd około 50 drewnianych jachtów. W czasach, kiedy na rynku królują jednostki z laminatu, można uznać to co robi, za działalność unikatową.

- Laminat nie ma duszy - przekonuje szkutnik. - Robienie plastikowych, seryj-

nych jachtów z szafkami w środku bardziej przypomina stolarstwo niż szkutnictwo.

Celarek może godzinami wymieniać zalety drewnianych jachtów i łodzi. Uznawany za znawcę wszelkich tego rodzaju konstrukcji, twierdzi, że tego co robi nie można się nauczyć z książek. Trzeba to zgłębić w praktyce.

Jest autorem pracy „Kaszubskie łodzie”, w której opisał jak kiedyś kaszubszy rybacy budowali swoje jednostki i jak one wyglądały. Materiały do publikacji zbierał latami.

- Rozmawiałem ze starymi rybakami - opowiada. - Na liście moich informatorów, którą zresztą zamieściłem w książce, jest ponad dwadzieścia nazwisk.

Wyjątkową wiedzę i umiejętności Celarka cenią specjaliści z całego świata. Swoje artykuły szkutnik publikował na łamach najbardziej prestiżowych szkutniczych pism francuskich, angielskich, niemieckich, a nawet amerykańskich.

Zrobić sobie księcia

Historia to druga, obok szkutnictwa, wielka pasja Aleksandra Celarka. Kiedy je obie połączył, stał się sławny. Ma na koncie budowę replik kilku statków. Pierwszą, o której stało się głośno był *Sanctus Adalbertus*, 11-metrowej długości kopia łodzi żaglowej z X wieku. Na podobnej św. Wojciech wyruszył z Gdańska z misją chrystianizacji Prusów. Jednostka została wybudowana z okazji obchodów 1000-lecia Gdańska. Wykorzystano ją w filmie „Ogniem i mieczem” w reż. Jerzego Hoffmana, gdzie zagrała kozacką czajkę. Obecnie oglądać ją można w skansenie w Nadolu nad Jeziorem Żarnowieckim.

Kolejną repliką autorstwa Aleksandra Celarka, o której warto wspomnieć jest *Jomsborg*, nieco pomniejszona (15 metrów długości) replika łodzi wikingów z VII wieku, na 28 wiosel. Statek został wykonany na specjalne zamówienie miłośnika historii wikingów z Polski. Podobnie jak *Sanctus Adalbertus*, wziął udział w filmie, w „Starej baśni”, również w reżyserii Jerzego Hoffmana. Teraz cieszą się nim Norwedzy, którzy kupili łódź do Muzeum Wikingów na Lofotach.

Jednym z ulubionych dzieł szkutnika jest *Tola*, niewielka, bo zaledwie 8,5-metrowej długości, kopia barkasa z początku XX wieku. Barkasy to rodzaj łodzi żaglowej z Zalewu Wiślanego. *Tola* jest dzisiaj elementem ekspozycji Muzeum Rybołówstwa w Helu.



Łódź Wikingów zbudowana przez Aleksandra Celarka, w skali 1:1,5. Na jej chrzest w Chałupach przybyli Wikingowie z Polski, Czech i Danii.

Wszystkie wymienione repliki Celarek robił na zamówienie. Sam nie ma nawet jachtu. Dopiero ostatnio postanowił zrobić coś dla siebie. To „coś” stoi przed jego domem nie dokończone. Niemal 11-metrowy parowiac *Xiążę Xawery* nawiązujący nazwą do pierwszego polskiego parowca z lat trzydziestych XIX wieku. Statek wyposażony jest w amerykański silnik będący kopią silnika parowego z roku około 1880.

- Trudno powiedzieć, kiedy uda mi się go skończyć - mówi szkutnik. - Roboty jest jeszcze na kilka miesięcy. Ale

pewnie potrwa to znacznie dłużej, bo mogę pracować przy łodzi tylko, kiedy nie mam innych zamówień.

Szkutnik nie ukrywa, że pieniądze są ważne. Ale przekonuje, że jest w stanie wykonać drewnianą łódkę na niemal każdą kieszeń. Rozpiętość cen jest duża - od pięciu do kilkuset tysięcy złotych.

- W zamian daję klientowi niepowtarzalną jednostkę robioną pod jego indywidualne potrzeby - tłumaczy. - To fakt, że wymaga ona potem większej konserwacji, niż typowy jacht z laminatu, ale coś za coś.

Aleksander Celarek uzupełnia budżet zyskami z żaglowni, która wslawiła się m. in. wykonaniem kompletu żagli dla kilku, nie tylko polskich, znanych żaglowców, w tym *Zawiszy Czarnego*, czy *Pogorii*, a także takielunku dla rosyjskich fregat *Miri Druzba*.

Nudna polityka

W życiu mistrza z Chałup wszystko kręci się wokół żagli. Dosłownie. Szkutnik jest bowiem kapitanem jachtowym, ma na koncie przejście Atlantyku i rejsy po Karaibach. Jest także właścicielem prywatnej przystani w Chałupach..

Swoimi pasjami dzieli się z innymi. Był organizatorem pierwszych regat „Kaszubskich łodzi pod żaglami” - niezwykle emocjonujących wyścigów tradycyjnych kaszubskich łodzi rozgrywanych rok rocznie, od 30 lat, pod koniec lipca. Był inicjatorem niezwyklej morskiej pielgrzymki rybaków organizowanej na uroczystość św. Piotra i Pawła. Rybacy z miejscowości położonych nad Zatoką Gdańską odbywają ją na kutrach, motorówkach i łodziach żaglowych.

Pomimo tego Celarek bywa nazywany „samotnikiem z Chałup”. Nie należy bowiem do żadnej branżowej organizacji, żadnego cechu. Robi po prostu swoje. Wspomina, że raz skusił się na podjęcie oficjalnej działalności publicznej. Za rządów AWS-u, choć do niego nie należał, dał się namówić do startu w wyborach na radnego powiatu puckiego. Choć je wygrał i został radnym, nieraz później zastanawiał się, czy dobrze zrobił.

- Okazało się, że polityka to potwornie nudne zajęcie – mówi. - Nie twierdzę, że prywatyzacja szpitala w Pucku nie jest ważnym problemem, ale czy akurat ja się muszę tym zajmować? Doszedłem do wniosku, że nie. Ja się muszę zajmować budową łodzi.

Tomasz Falba

Pierwszy po II wojnie światowej polski parowiec *Xiążę Xawery* – w budowie.



Fot. Krzysztof Mystkowski / KFP

Replika łodzi Św. Wojciecha podczas prób w Porcie Gdańskim, w basenie Straży Granicznej.



Fot. Maciej Kosycarz / KFP

Współczesne piractwo

Le Pontant to luksusowy żaglowiec wycieczkowy (szkuner bermudzki) zbudowany w 1991 roku. Został zaatakowany 4 kwietnia br. w czasie rejsu z Seszeli do Aleksandrii w Egipcie. Na Zatoce Adeńskiej dwunastu piratów wdarło się na pokład statku. 30 członków załogi, w tym sześć kobiet, stało się zakładnikami.

W ślad za piratami

Kiedy informacje o porwaniu dotarły do Francji, natychmiast postawiono w stan gotowości wydzielone siły stacjonujące w Djibouti, pododdziały komandosów piechoty morskiej oraz wyspecjalizowaną w odbijaniu zakładników grupę specjalną Żandarmerii Narodowej (Grupa Interwencyjna Żandarmerii Narodowej - Groupe d'Intervention de la Gendarmerie Nationale, GIGN). Rzecznik Ministerstwa Obrony przekazał informację, że statek został zlokalizowany przez francuską fregatę *Commandant Bouan* (stacjonującą w Djibouti), z którą współpracują śmigłowce z kanadyjskiej fregaty *Charlottetown*.

Francuzi rozpoczęli śledzenie uprowadzonego statku, ale nie podejmowali czynnych działań. Po pierwsze z obawy o życie zakładników, po drugie zaś z powodu narzuconego wojskowym przez polityków nakazu poszanowania somaljskich 12-milowych wód terytorialnych. *Commandant Bouan* posuwał się zatem niczym cień śladem uprowadzonego szkunera, trzymając się jednak poza granicą wód terytorialnych Somalii. Początkowo sądzono, że porwany jacht zostanie doprowadzony do jednej z przystani w Puntulandzie, ale okazało się, że napastnicy mają inne plany. W tym czasie statek był już śledzony nie tylko przez okręty, ale również przez bazowe samoloty patrolowe. Wykonane przez nie zdjęcia jednostki, przedstawiające piratów na mostku, francuskie Ministerstwo Obrony udostępniło prasie. Zdjęcia ukazywały ponadto dwie łodzie motorowe holowane przez jacht. Można było przypuszczać, że to dzięki nim napastnicy podpłynęli do statku.

Negocjacje

Francuzi, na których spadł ciężar rozwiązania kryzysu, rozpoczęli negocjacje z porywaczami. Ze źródeł zbliżonych do kręgów dyplomatycznych wyszło zapewnienie, że wszyscy zakładnicy są zdrowi, żywi, a ponadto porywacze dobrze ich traktują. Ujawniono, że za uprowadzeniem

Członek somaljskiego gangu pirackiego uzbrojony w 7,62 mm uniwersalny radziecki karabin maszynowy PKM.



Le Ponant, luksusowy jacht wycieczkowy o długości 88 m, prawdziwa pływająca świątynia zbytku. Znalazła się w złym miejscu i czasie.

Akt przemocy

4 kwietnia 2008 roku somalijscy piraci opanowali 88-metrowy luksusowy jacht bandery francuskiej. Opinia publiczna ze zdziwieniem przyjęła fakt, że w XXI wieku korsarze mają się znakomicie, a ich akcje stają się coraz bardziej zuchwałe.

statku stoi jakoby piracki gang noszący nazwę Somali Marines (jedna z czterech rywalizujących ze sobą band zajmujących się grabieżą na somalijskich wodach). W opinii specjalistów, jest to dobrze uzbrojona i zdyscyplinowana grupa, której członkowie, w większości zrujnowani rybacy, podlegają quasi wojskowej dyscyplinie oraz dysponują dobrze zorganizowaną siecią łączności opartą o radiostacje dużej mocy i telefony satelitarne. Jeżeli Francuzi wcześniej dysponowali tymi informacjami może to tłumaczyć wstrzemięźliwe podejście do wyboru opcji siłowej. Podkreśla się również, że Somali Marines nie są związani z żadną opcją polityczną, ich działania ukierunkowane są wyłącznie na szybki zysk.

10 kwietnia Paryż ujawnił, że w zamian za zwolnienie zakładników i statku piraci zażądali 2 mln dolarów okupu. Władze somalijskie nalegały na Francję i Stany Zjednoczone, by rozwiązały kryzys metodami siłowymi. Gubernator Puntlandu, Musa Ghelle Yusuf, stwierdził wprost: byłbym szczęśliwy, gdybym ujrzął martwych piratów.

Kryzys rozwiązany został 11 kwietnia. Przedstawiciele armatora zapłacili okup. Sprawcy opuścili wówczas porwany jacht, uwalniając załogę i dwoma łodziami udali się na brzeg. Tam czekały na nich samochody, którymi ruszyli w głąb lądu. Sygnał, że zakładnicy są wolni i bezpieczni oznaczał, że swobodę działania odzyskali francuscy komandosi. Z okrętów manewrujących poza horyzontem podejrzewał się śmigłowiec Gazelle z sekcją strzelców wyborowych na pokładzie, śmigłowiec Panther z grupą szturmową oraz dwie dodatkowe maszyny typu Gazelle uzbrojone w przeciwpancerne pociski kierowane.

Dalszy przebieg wydarzeń pozostaje niejasny. Według lakonicznego komunikatu sygnowanego przez generała Jean-Louis Georgelina, szefa francuskiego Sztabu Generalnego, strzelec wyborowy unieruchomił jeden z samochodów, którymi poruszali się piraci, zaś grupa szturmowa aresztowała sześciu mężczyzn. Akcja miała się odbyć przy minimalnym użyciu siły.

Zapłata

Inny obraz wyłania się jednak z doniesień agencji: gdy piraci dostrzegli ścigające ich śmigłowce, usiłowali powstrzymać je ogniem zamontowanych na pojazdach karabinów maszynowych. Francuzi odpowiedzieli odpalając przeciwpancerne pociski kierowane. Zginąć miało co najmniej pięć osób. Mówił o tym gubernator dystryktu Garbad, w którym rozegrały się opisywane wydarzenia. Francuzi zdecydowanie temu zaprzeczyli. Jedno nie ulega wątpliwości - w rękach Francuzów znajduje się sześciu piratów, którzy staną przed francuskim sądem.

Akwen bezprawia

Nie sposób w tym miejscu nie zadać kilku pytań. Po pierwsze, jak to się stało, że bardzo wartościowy, a jednocześnie podatny na atak statek znalazł się na niebezpiecznych, somalijskich wodach? W środowiskach żeglugowych powszechnie wiadomo, że kwitnie tam piractwo, zaś organizacje międzynarodowe i firmy ubezpieczeniowe rekomendują armatorom utrzymywanie statków minimum



Zdjęcie Le Ponant wykonane już po uprowadzeniu. Za rufą widoczne dwie łodzie motorowe, na pokładzie których piraci podpłynęli do jednostki.

Grupa somalijskich piratów. Zwraca uwagę uzbrojenie - granatniki przeciwpancerne RPG-7 konstrukcji radzieckiej. Zdjęcie wykonano w 2006 roku, podczas ataku na statek wycieczkowy Seabourne Spirit.

Śródokręcie uprowadzonego jachtu. Zdjęcie wykonano prawdopodobnie z pokładu samolotu lub śmigłowca śledzącego Le Ponant.



Piractwo od lat jest plagą na somalijskich wodach, a jednocześnie źródłem utrzymania dla licznej grupy ludności. Na zdjęciu: grabież jednostki osadzonej na brzegu w rejonie Mogadiszu.



Francuska fregata Commandant Bouan odegrała kluczową rolę w akcji pojmania piratów, którzy zajęli Le Ponant.



Z marynarką francuską ściśle współdziałała kanadyjska fregata Charlottetown, która od początku zaangażowana była w akcję śledzenia uprowadzonej jednostki.

w odległości 200 mil morskich od brzegu. Tylko w ciągu ostatnich kilku miesięcy miało miejsce uprowadzenie rosyjskiego holownika (załogę zwolniono po sześciu tygodniach i wpłaceniu 700 000 dolarów okupu), zaś zagrożenie przemocą na morzu uznane zostało za tak duże, że statki transportujące pomoc żywnościową w ramach World Food Programme eskortowane były przez francuskie i holenderskie okręty.

Części odpowiedzi dostarcza analiza przedstawiona już po zajęciu Le Ponant przez wiodący światowy ośrodek zajmujący się problemem piractwa, czyli działające w Malezji Piracy Reporting Centre. Eksperti tej instytucji stwierdzili mianowicie, że w reakcji na wcześniejsze akty przemocy, siły podległe CJTF-HOA roz-

poczęły antypirackie patrole na wodach oblewających południową Somalię. Piraci przenieśli się na północ, gdzie jednostek państw zachodnich po prostu nie było. Siły i środki wydzielone do realizacji tego zadania są zbyt szczupłe, by zapewnić bezpieczeństwo na rozległych akwenach.

Złoty wiek piractwa

Piractwo morskie przeżywa kolejny złoty wiek po zakończeniu zimnej wojny. Jeżeli w latach osiemdziesiątych ubiegłego stulecia poważne zagrożenie występowało w trzech rejonach na świecie, to w pierwszych latach XXI wieku obszarów takich było już osiem. Przyczyniło się do tego przede wszystkim znaczące

zwiększenie liczby rozmaitych konfliktów międzynarodowych i wewnętrznych, które rozgorzały po zakończeniu rywalizacji supermocarstw. Sprzeczności interesów kanalizowane wcześniej w ramach rywalizacji antagonistycznych bloków polityczno – militarnych lub utrzymywane pod kontrolą przez autorytarne państwa, wybuchły z nową siłą.

W wielu przypadkach strony konfliktów usiłują z mniejszą lub większą skutecznością przenosić działania na morze. W ich trakcie z reguły zwalczane są zarówno siły morskie oponenta jak i atakowana żegluga handlowa oraz rozmaite instalacje, na przykład platformy wydobywcze ropy naftowej. Klasycznym przykładem takiego stanu rzeczy jest Indonezja. Rebelianci z położonej na zachodzie

dzie Sumatry prowincji Aceh nie ograniczali się do atakowania sił rządowych na lądzie, podjęli również akcje na morzu pobierając tak zwany podatek rewolucyjny od statków zbliżających się do Cieśniny Malakka.

Na morzu z dużą intensywnością działają rebelianci muzułmańscy z południowo-filipińskiej wyspy Mindanao, a morskie formacje Tamiłskich Tygrysów zdołały przez lata skutecznie blokować półwysep Jaffna na północy Sri Lanki. Również w rejonie Zatoki Gwinejskiej dziesięciolecie wojen domowych w Liberii, Sierra Leone i na Wybrzeżu Kości Słoniowej w połączeniu z wewnętrznymi problemami Nigerii zaowocowały znaczącym wzrostem zagrożenia na wodach przybrzeżnych. Równie niebezpieczne są wody somalijskie ze względu na działania partyzantów i bojowników. W następstwie wojen bałkańskich akty piractwa – sporadyczne co prawda – odnotowano na Adriatyku.

Mniej okrętów – mniejsze bezpieczeństwo

Element drugi, sprzyjający rozwojowi morskiej przemocy i również ściśle związany z zakończeniem zimnej wojny, to znaczące zmniejszenie obecności supermocarstw na oceanach. Trudno bowiem parć się piractwem w rejonie regularnie patrolowanym przez okręty. W momencie, gdy będąca sukcesorką ZSRR Rosja zrezygnowała z utrzymywania zespołów floty na akwenach oddalonych od własnych wybrzeży, również obecność sił zbrojnych sojuszu zachodniego została tam poważnie zredukowana. W ową swoją próżnię weszli piraci, partyzanci morscy, terroryści.

Spadła liczebność flot czołowych państw morskich. Jeżeli na przykład w roku 1990 US Navy posiadała łącznie 594 rozmaite jednostki, to w roku 2006 było ich już tylko 281. Rewolucja technologiczna powodująca wzrost kosztów pojedynczego okrętu, spowodowała swoiste przechodzenie ilości w jakość. Tylko, że do zwalczania piractwa i innych aktów przemocy na morzu wcale nie trzeba okrętów prezentujących najwyższy poziom militarnej technologii. Czynnikiem kolejnym, to słabość wielu państw nadbrzeżnych. Ich administracja, służby porządku publicznego, a nawet armie i floty wojenne są skorumpowane. Pirackie gangi są więc w stanie infiltrować agendy przeznaczone do walki z przemocą na morzu. Do tego

dodać należy wrażliwość młodych krajów pokolonialnych na punkcie własnej suwerenności. Często powoduje odrzucenie propozycji pomocy zagranicznej w zwalczaniu piractwa. Do tego dodać jeszcze trzeba fenomen tak zwanych państw upadłych, czyli takich gdzie nie istnieje władza centralna, zaś rozległe obszary znajdują się pod kontrolą rozmaitych watażków, w literaturze anglosaskiej zwanych często warlordami. Takie strefy bezprawia i bezrządu przyciągają piratów, przemytników, handlarzy ludźmi, czy wreszcie terrorystów.

A przyczyny piractwa? To często bieda i niemożność znalezienia źródeł utrzymania na lądzie.

Somalijska beczka prochu

Wszystkie te zjawiska z wyjątkową ostrością dostrzec można w Somalii. Kraj ten już kilkanaście lat temu przestał funkcjonować jako normalne państwo, które efektywnie kontroluje swoje terytorium i obszary morskie. Proces upadku był długotrwały i burzliwy. Niepodległa Somalia powstała w 1960 roku z połączenia obszarów byłej kolonii brytyjskiej i włoskiej. Po dziewięciu latach niepodległego bytu,

w Somalii doszło do zamachu stanu zorganizowanego przez młodych, prokomunistycznych oficerów. Władzę przejął Mohammed Siad Barre. Nowa ekipa nie oczekiwała się jednak stabilnego wsparcia ze strony bloku komunistycznego. Po obaleniu cesarstwa w Etiopii, ZSRR nie mogąc wspierać jednocześnie dwóch, tradycyjnie skłóconych państw, dokonał odwrócenia sojuszy, przenosząc poparcie na Etiopię.

Na początku lat osiemdziesiątych zaczęła aktywizować się antyrządowa partyzantka. Pod koniec dekady władza Barre ograniczała się w praktyce do stolicy kraju, Mogadiszu. W grudniu 1990 roku stolica padła. Pozbawienie władzy Siada Barre oznaczało początek rozpadu Somalii. Zjednoczona dotąd opozycja rozpoczęła walkę o władzę. Przybrała ona formę permanentnej wojny domowej prowadzonej przez ugrupowania klanowe, które nie zdołała przerwać nawet interwencja międzynarodowa (1992–1995). W międzyczasie do gry weszła jedna siła, której świeccy worlordowie nie uwzględnili. Były nią Zjednoczone Trybunały Islamskie. W lipcu i sierpniu 2006 roku islamskie formacje zbrojne zajęły Mogadisz, wypierając bojówki lojalne wobec rządu tymczasowego.

Piraci atakują

Spektakularna akcja Francuzów po uprowadzeniu żaglowca *Le Pontant* nie odstraszyła innych piratów. Już kilka dni później, 20 kwietnia uprowadzony został hiszpański tuńczykowiec *Playa de Bakio* obsadzony przez 13 Basków i 13 afrykańskich rybaków. Wydarzyło się to około 200 mil od wybrzeży środkowej Somalii. Jednostkę zmuszono do zatrzymania strzałami z granatnika przeciwpancernego. Madryt skierował w rejon incydentu fregatę *Mendez Nunez*, która znajdowała się na Morzu Czerwonym zmierzając do Djibouti, gdzie wejść miała w skład międzynarodowego zespołu. Na pokładzie jednostki znajduje się pododdział piechoty morskiej i sekcja strzelców wyborowych.

Napastnicy skierowali uprowadzony statek ku portowi Haradere, ale lokalna milicja nie zezwoliła im na pozostanie tam. Wynikało to zapewne z jed-

nej strony z obaw przed odwetem rządu centralnego wspieranego przez Etiopczyków, z drugiej z istniejącej groźby podjęcia przez Hiszpanów akcji odbicia zakładników. Pobrawszy zapotrzebowanie piraci skierowali się na otwarte morze. W momencie pisania niniejszego tekstu zakładnicy nadal pozostawali w rękach piratów.

Z kolei 21 kwietnia w odległości około 440 km od Adenu ostrzelany został zbiornikowiec do przewozu surowej ropy *Takayama* (nośność 150 000 ton, długość 332 m) idący pod balastem z Ulsan w Korei do Yamboos w Arabii Saudyjskiej. Kapitan statku poinformował o napaści dowódcę niemieckiej fregaty *Emden* (wchodzącej w skład stacjonującego w Djibouti międzynarodowego zespołu). Okręt ruszył ku zaatakowanej jednostce oraz wysłał w jej kierunku śmigłowiec pokładowy zmuszając piratów do wycofania się.



Uwolnionych zakładników przetransportowano na pokład śmigłowcowca Jeanne d'Arc

Niszczyciel Jean Bart, który zabezpieczał śmigłowcowiec podczas akcji w Somalii.



Rozszerzanie wpływów islamistów poważnie zaniepokoiło Amerykanów, którzy zdecydowali się na sojusz z lokalnymi watażkami. Ryzyko powtórzenia scenariusza afgańskiego i stworzenia kolejnego państwa, gdzie powstać mogłoby zaplecze logistyczno-szkoleniowe dla terrorystów, uznano za znacznie większe zagrożenie niż dozbrojenie lokalnych somalijskich watażków. Z inspiracji służb specjalnych USA warlordowie powołali Sojusz na Rzecz Odtworzenia Pokoju i Walki z Terroryzmem. Sojusz okazał się jednak słabym przeciwnikiem islamistów i pod koniec roku – przy amerykańskim błogosławieństwie – do Somalii wkroczyły regularne oddziały etiopskie, która rozgromiły islamistów.

Tsunami a piractwo

Po zaniku centralnego rządu Somalii władzę nad krajem przejęli lokalni watażkowie utrzymujący ją nieprzerwanie

nawet w czasie międzynarodowej interwencji. Już wówczas część z nich zajęła się piractwem atakując statki nawigujące na przybrzeżnych wodach. Firmy armatorskie odpowiedziały na wzrost zagrożenia odsunięciem szlaków żeglugowych od wybrzeża. Statkom o prędkości mniejszej niż 20 węzłów zalecono utrzymywanie dystansu co najmniej 100 mil morskich od brzegu, a jednostkom szybszym minimum 60 mil. Ponieważ Somalia przestała prowadzić międzynarodową wymianę handlową, rozwiązanie takie było możliwe do wdrożenia. Upraszczając – żadna z uznanych firm żeglugowych nie miała żadnego interesu w tym, by kierować swoje statki na tamtejsze wody. Na akwenach przybrzeżnych pozostały jedynie jednostki rybackie i trudniące się kabotażem, należące do przywódców klanowych, bądź płacące im haracz.

W grudniu 2004 roku południowo-zachodnia część Somali nawiedzona została przez katastrofalne tsunami. Zginę-

ło wówczas ok. 300 osób, poważne były również straty materialne. Fakt ten miał nader istotne następstwa. Po pierwsze zniszczeniu uległo około 2 400 łodzi rybackich. Przyjmując, że załogę każdej z nich stanowiło przeciętnie pięciu rybaków, a każdy miał na utrzymaniu liczną rodzinę, można przyjąć, że podstawę utrzymania utraciło około 40-60 tys. osób.

Aktywność rozmaitych agend i organizacji humanitarnych usiłujących nieść pomoc ofiarom tsunami doprowadziła do zwiększenia intensywności ruchu statków u wybrzeży Somalii. Początkowo były to działania doraźne, ale później wdrożono programy długoterminowe wymagające stabilnego zasilania z zewnątrz. To zaś wymuszało prowadzenie nawigacji na pirackich wodach. W pewnym uproszczeniu można stwierdzić, że przez ostatnich kilka lat akweny okalające somalijskie wybrzeża były z punktu widzenia żeglugi handlowej pustynią. Jednostki bezpośrednio lub pośrednio związane z działaniami pomocowymi sytuację tę zmieniły, co natychmiast wykorzystane zostało przez piratów.

Jedyną siłą w Somalii podejmującą rzeczywiste działania przeciwko piratom, okazali się islamiści – somalijscy talibowie. Ponieważ działania piratów poważnie utrudniały dostarczanie do kraju pomocy humanitarnej islamiści postanowili zlikwidować ich działalność.

Oddziały talibów zajęły w tym celu miasto Haradhere (około 500 km na północny wschód od Mogadiszu) i zniszczyły znajdujące się tam pirackie bazy. Przy okazji bojownicy z nowo powołanej formacji noszącej nazwę Strażnicy Somalijskich Wód uwolnili 25 azjatyckich rybaków przetrzymywanych przez cztery miesiące w jednej z pirackich kryjówek. Między innymi dzięki temu 15 sierpnia formalnie otwarty został port w Mogadiszu, nieczynny od 10 lat. W listopadzie Strażnicy Wód odbili z rąk piratów statek *Veesham One*, zarejestrowany w Zjednoczonych Emiratach Arabskich. Sześciu napastników zatrzymano, a licząca 14 marynarzy załoga została uwolniona.

Islamiści z najwyższą powagą podszli więc do odbudowy porządku wynikającego z prawa koranicznego zarówno na lądzie, jak i na obszarach morskich. Gdy ich władza została obalona, sytuacja wróciła do normy, a piraci stosują coraz bardziej wyrafinowane techniki atakując coraz dalej od brzegu.

Krzysztof Kubiak, cze

Wakacyjny rynek morski

Dwie słynne brytyjskie kompanie żeglugowe P&O i Cunard konkurowały ze sobą od połowy XIX wieku. Skończyło się to, kiedy Carnival Corporation przejął Cunarda w 1998, a P&O w 2003 r.



Żegluga w defensywie

Wobec widocznego rozwoju ilościowego i jakościowego rynku morskich rejsów wycieczkowych, powyższy tytuł może się wydawać ryzykowny. Jednak liczni analitycy i komentatorzy branży wskazują na zjawiska i zagrożenia, przed którymi muszą się obecnie bronić operatorzy wycieczkowców.

Obserwowane strategie wypracowane dla walki z zawirowaniami ekonomicznymi (spowolnieniem rozwoju gospodarki w wielu kluczowych rejonach świata, głównie w USA - dotąd największym rynku dla cruisingu, drastycznie rosnącymi cenami paliwa, etc.) przekonują, że branża jest elastyczna, potrafi się przystosować do trudnych warunków i raczej nie grozi jej regres w przewidywalnej przyszłości, nawet pomimo recesji w otoczeniu. Nie w pełni komfortowa jest też sytuacja europejskich stoczni, które są niemal monopolistami w budowie statków wycieczkowych.

Nowoczesny przemysł cruisingowy, w znanej obecnie postaci, powstał 40 lat temu. W roku 2007 liczba turystów na pokładach statków wycieczkowych sięgnęła 16 milionów (według dużej firmy

shipbrokerskiej BRS), z czego większość stanowili Amerykanie, ale na tę liczbę złożyło się także niemal 3,5 miliona Europejczyków (do roku 2012 ma ich być ponad 5 milionów). Jest o kogo walczyć.

Podczas niedawnej konferencji „Industry status” w ramach konwencji Seatrade w Miami, padały stwierdzenia, iż branża spodziewa się przyciągnąć w bieżącym roku 12,8 miliona pasażerów, w tym 10,5 mln pochodzących ze Stanów Zjednoczonych. Według tych samych źródeł, w 2006 roku z wycieczek morskich skorzystało 11,2 mln osób, w tym 9,7 mieszkańców Ameryki Północnej.

W roku 2007 światowa flota wycieczkowców eksploatowana była przy wykorzystaniu 105 proc. jej zdolności przewozowej obliczanej w oparciu o założenie „double occupancy” (wykorzystania ka-

bin z dwoma i większą liczbą miejsc przez nie więcej niż dwie osoby). Linie żeglugowe spodziewają się ponad stu procentowego wykorzystania miejsc pasażerskich również w roku 2008.

Prognozy mówią, że o ile zostanie zachowana dotychczasowa dynamika wzrostu, do roku 2015 z rejsów wycieczkowych korzystać będzie 34 miliony pasażerów rocznie, a roczne przychody branży zbliżą się do poziomu 60 mld USD.

Niejednoznaczne perspektywy

Przedstawiciele wiodących armatorów wycieczkowców występujący na branżowych konferencjach rysują niespójny obraz wpływu pogorszających się, podstawowych wskaźników ekonomicznych w USA (kryzys energetyczny i problem

Brandy czołowych grup kapitałowych żeglugi pasażerskiej

Carnival Corporation (87 statków, ponad 150 000 miejsc dla pasażerów)

Carnival Cruise Lines (CCL) - The Fun Ships, USA - 23 statki

Cunard, Wielka Brytania - 3 statki

P&O Cruises, Wielka Brytania

P&O Cruises Australia, Australia

Ocean Village, Wielka Brytania

Princess Cruises, USA - 16 statków

Holland America Line (HAL), Holandia - 14 statków

AIDA, Niemcy - 5 statków

Costa Crociere, Włochy - 12 statków

Seabourn Cruises (The Yachts of Seabourn), USA

Iberocruceros, Hiszpania

Royal Caribbean Cruises Limited (RCCL)

(35 statków, 71 200 miejsc dla pasażerów)

Royal Caribbean International (RCI) - 21 statków

Celebrity Cruises - 10 statków

Pullmantur Cruises

Azamara Cruises

CDF Croisieres de France

Island Cruises

Star Cruises (Ltd), Malaysia (21 statków, 35 000 miejsc pasażerskich)

Star Cruises - 7 statków

Orient Lines

Cruise Ferries

Apollo Management

Oceania Cruises

Norwegian Cruise Line (NCL) - 11 statków

NCL America

Regent Seven Seas Cruises

MSC (10 statków)

MSC

Źródła: Reuters i opracowanie własne; wielkości flot poszczególnych armatorów / brandów
- „The ten big cruise lines and their chips”, Hansa International Maritime Journal, nr 3/2008.

na rynku kredytów na nieruchomości), na popyt na wycieczki morskie w najbliższej przyszłości. Jeszcze w III kwartale minionego roku szefowie Carnival Corp i Royal Caribbean Cruises Ltd. (RCCL) podkreślali, że popyt nie zmniejszył się. Byli jednak i tacy, np. Norwegian Cruise Line (NCL), którzy - nieco wcześniej - odczuwali osłabienie rynku karaibskiego, upatrując w tym „dołka” w cyklu ekonomicznym, ale ceny wycieczek karaibskich szybko się ustabilizowały na przyzwoitym, z punktu widzenia armatorów, poziomie.

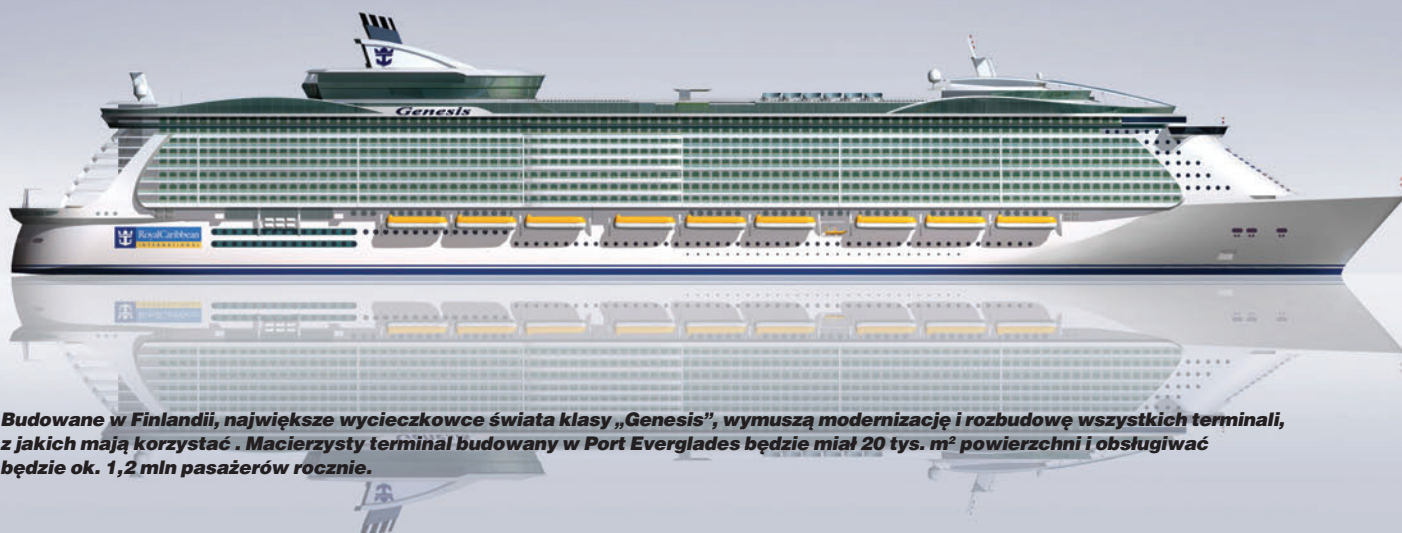
Analitik Robin Farley z UBS przewiduje, że główne linie żeglugowe zajmujące się cruisingiem zwiększą zyski w ciągu tego roku, mimo słabości konsumentów w USA (głównie dzięki przesunięciom tonażu do Europy). Możliwe jest podobno osiągnięcie przyrostu zysków nawet o 2,5 do proc.

Co ciekawe, jeżeli kryzys miałby dotknąć armatorów wycieczkowców, to nie tych „z najwyższej półki”. Według ujawnionych w lutym wyników badań marketingowych wykonanych dla SeaDream Yacht Club - z podróży i drogich form wypoczynku nie zrezygnują najbogatsi klienci operatorów najbardziej luksusowych wycieczkowców.

Wielka migracja

Zarówno Carnival Corp, jak i RCCL stopniowo zmniejszają swoje udziały w rynku Ameryki Północnej (popycha do tego m.in. słabnący dolar), zwiększając jednocześnie obecność w Europie i Ameryce Południowej.

Zasadniczym elementem tej strategii jest dywersyfikacja przez inwestowanie w istniejące i tworzenie nowych brandów na rynkach poza Ameryką Północną i Karaibami. Wcześniej spore doświadczenie



Budowane w Finlandii, największe wycieczkowce świata klasy „Genesis”, wymuszają modernizację i rozbudowę wszystkich terminali, z jakich mają korzystać. Macierzysty terminal budowany w Port Everglades będzie miał 20 tys. m² powierzchni i obsługiwać będzie ok. 1,2 mln pasażerów rocznie.



Fot.: Meyer Werft

Norwegian Gem, statek przekazany w minionym roku przez niemiecką stocznię Meyer Werft armatorowi Norwegian Cruise Line, należącemu do funduszu inwestycyjnego Apollo.

miał w tym już Carnival, ostatnio z takiego modelu biznesowego korzysta główny rywal - grupa RCCL (Royal Caribbean Cruise Line / Royal Caribbean International - RCI).

Zarówno inwestowanie w stare, jak i tworzenie nowych brandów oznacza zamawianie dla nich nowych statków, przesunięcia tonażu w ramach grup kapitałowych z brandu do brandu, jak i przejścia amatorów z ich obecną na danym rynku flotą.

Royal Caribbean International zatrudni w nadchodzącym, letnim sezonie rekordową liczbę aż siedmiu swoich statków w Europie, łącznie z nowiutkim *Independence of the Seas* (GT* 158 000), bazującym w Southampton i dwoma innymi post-panamax'ami (*Navigator* i *Voyager of the Seas*) - niestety żaden z nich nie został skierowany do Gdyni (tak, jak *Navigator* w sezonie 2007).

Celebrity Cruises (Grupa RCI) planowała zatrudnić w roku 2008 pięć statków na rynku europejskim (łącznie z *Celebrity Quest*, dotychczas w Pullmanturze). Norwegian Cruise Line pozycjonuje w tym roku w Europie trzy statki, w tym *Norwegian Jade* (ex *Pride of Hawaii*), wyjętego z dotychczasowej eksploatacji, pod amerykańską banderą, między Hawajami a Ameryką Północną.

Princess Cruises (grupa Carnival) kieruje w tym roku na europejskie wody także rekordową liczbę sześciu statków. Podróżuje i odpoczywa na morzu coraz więcej Europejczyków, ale i coraz więcej Amerykanów przylatuje, by skorzystać z rejsów rozpoczynających się w europejskich portach bazowych.

Według Geralda Cahill'a, prezesa Carnival Cruise Lines, w 2007 roku 30 proc. pasażerów różnych brandów Carnival Corporation rekrutowało się z rynków poza Ameryką Północną i aż 46 proc. przychodów grupy wygenerowanych zostało poza Stanami Zjednoczonymi.

Z kolei według ocen shipbrokera i konsultanta BRS, rynek europejski osiągnął 30 proc. udziału w obrotach grupy Carnival i ma osiągnąć 40 proc. do roku 2010. Udział rynku karaibskiego w światowej żegludze wycieczkowej sięgał ponad 50 proc. zaledwie 5-6 lat temu, a zmniejszył się do 35 proc. w roku minionym.

Dla porównania, udział rynku śródziemnomorskiego wzrósł z 15 proc. sześć lat temu do 22 proc. w roku minionym. Dynamiczny wzrost obserwowany jest także na Bałtyku, ale o tym rejonie geograficznym w kontekście żegludgi wycieczkowej opowiemy w osobnym tekście.

Nie wszyscy w równym stopniu pędzą do Europy. Najnowszy statek CCL - *Carnival Splendor* - zacznie karierę od sezonu letniego spędzonego w Północnej Europie i jesieni na Morzu Śródziemnym, ale to Karaiby pozostaną dla linii rynkiem priorytetowym. Poza trzema zamówionymi wycieczkowcami post-panamax, CCL znacząco inwestuje (400 mln USD) także w „rewitalizację” swojej serii statków klasy „Fantasy” z lat 90., głównie z myślą o rynku karaibskim.

Europa na fali

Robin Farley szacuje, że Carnival, Royal Caribbean i NCL zmniejszą swoją obecność (wyrażoną zdolnością przewozową) na Karaibach o 5 proc.

Stowarzyszenie Cruise Lines International Association przewiduje z kolei, że łączna liczba miejsc pasażerskich na statkach operujących na rynku północno-amerykańskim wzrośnie w bieżącym roku zaledwie o 1 proc., podczas gdy Europa ma zanotować wzrost przekraczający 20 proc.

David Dingle, prezes European Cruise Council (ECC), ujawnił w lutym br., iż rynek europejski jako źródło klientów - pasażerów wycieczkowców rośnie coraz szybciej (ostatnio o 11 proc. rocznie) wyprze-

dzając Amerykę Północną, gdzie odnotowywano w ostatnich latach przeciętny wzrost o ok. 8 proc. W 2006 roku morskie wycieczki wokół Europy przyciągnęły 3,4 miliona pasażerów. Według najnowszych prognoz ECC liczba ta ma się zwiększyć do 5 milionów do roku 2015. Dingle stwierdził jednak, że spodziewa się osiągnięcia takiej liczby znacznie wcześniej.

Od przybytku głowa zabolii?

Run operatorów na Europę prowokuje do zadania pytania - czy pozytywne, ekonomiczne efekty przesunięć tonażu do Europy nie zostaną zniweczone przez obniżki cen rejsów, jeśli okaże się, że transfery te doprowadziły do nadpodaży tonażu w naszym regionie?...

Jest to może sygnał dla potencjalnych polskich (wciąż nielicznych) klientów. Może warto nieco poczekać z wykupieniem rejsu, bo pojawią się wkrótce promocje, obniżki i atrakcyjne oferty last minute?

Prezes Royal Caribbean International Adam Goldstein ujawnił w marcu, w Miami: „W okresie od 2005 do końca 2007 roku procent naszych klientów spoza Ameryki Północnej wzrósł z poniżej 15 do po-

nad 20 proc. Royal Caribbean miał 342 tys. pasażerów spoza Ameryki w 2003 r. a w 2007 - 871 tys.

Obniżki cen w ofertach last minute są atrakcyjne dla pasażerów. Jednak utrzymywane na dłuższą metę - wyniszczają operatorów i czynią praktycznie niemożliwym utrzymanie jakości brandu. Mniej zamożna klientela przyciągnięta na statki tańszymi ofertami, będzie również mniej wydawać na pokładzie (np. na usługi, wycieczki lądowe, etc.), co dodatkowo będzie osłabiać przychody armatorów.

Z drugiej strony, tradycyjni klienci określonych kompanii żeglugowych, zrażeni obniżką cen i standardów danego brandu, mogą zechcieć przenieść się na droższe statki bardziej ekskluzywnych operatorów.

Wszystkie przewidywane ruchy na rynku sprawiają, że bieżący rok będzie bardzo ciekawy dla obserwatorów, analityków i samej branży.

Ekspansja

Po przejęciu, pod koniec 2006 roku, największego hiszpańskiego operatora wycieczkowców Pullmantur i wcześniejszej brytyjskiej joint venture First Choice,

RCCL ogłosił w minionym roku utworzenie trzech nowych brandów - armatorów wycieczkowców. Croisières de France zaczynają działalność na wiosnę roku 2008, a Azamara Cruises, operator w sektorze upper-premium, wykorzystujący byłe statki Pullmantura, zadebiutował w maju 2007 r. W grudniu ubiegłego roku RCCL zapowiedział stworzenie wspólnie z niemiecką grupą TUI, operatora wycieczkowców ukierunkowanego głównie na rynek niemiecki - TUI Cruises (wcześniej na jakiś czas z TUI związał się Carnival, ale współpraca się nie rozwinęła, głównie ze względu na bariery postawione przez europejski urząd antymonopolowy). TUI Cruises zadebiutuje w 2009 roku z tonażem eksploatowanym wcześniej przez RCCL, a zupełnie nowe statki wprowadzi do swej floty w 2011 i 2012 roku.

RCCL zdobywa grunt na rynkach światowych także przez nowe biuro handlowe w Singapurze i współpracę z włoskim operatorem turystycznym Alpitour World.

Jednak i Carnival nie zasypia gruszek w popiele. W zeszłym roku ogłoszono o utworzeniu w Hiszpanii firmy Iberocrueros - joint venture z Iberojet, która będzie bezpośrednim konkurentem Pullmantura.

AIDAbella, najnowszy nabytek Aida Cruises z Niemiec (firmy należącej do grupy Carnival), zbudowany przez stocznnię Meyer Werft.



Fot.: Meyer Werft

O ile u innych armatorów daje się zauważyć silny odwrót od Karaibów i USA na rzecz rynków południowo-amerykańskich, azjatyckich oraz przede wszystkim europejskich, to w przypadku Carnival Corporation ta tendencja nie jest tak silna (poza wszystkim innym, Carnival przejął większość tego, co było do przejścia w Europie już wcześniej - w ciągu kilku-nastu ostatnich lat).

„Im więcej linii czy statków opuści Karaiby, tym bardziej będę zadowolony - więcej rynku karaibskiego zostanie dla nas” - stwierdził Gerald Cahill, prezydent CCL na cruisingowej konwencji Seatrade w Miami, w marcu br. (cykl konferencji i targi z 950 wystawcami).

Dlaczego wiele marek?

Tworzenie nowych marek - nowych operatorów wycieczkowców stanowi trend, który najprawdopodobniej będzie obserwowany w roku bieżącym i przyszłych (po nasyceniu rynku europejskiego), pod warunkiem, że rozwijające się rynki w Ameryce Łacińskiej i Azji będą stanowiły odpowiednio mocną bazę dla dedykowanych armatorów.

Za strategią multi-brandingu (zróżnicowania marek) przemawia kilka czynników. Na ogół łatwiej jest sprzedawać produkt przystosowany do specyfiki lokalnego rynku, przyzwyczajień, gustów, mentalności i języka narodowościowej grupy docelowej. Poza tym, liczne brandy działające na różnych rynkach, pozwalają zarówno Carnivalowi, jak i RCCL na swobodne, elastyczne przesuwanie tonażu według aktualnych potrzeb i z dostosowaniem podaży do popytu. Dywersyfikacja działalności i zwielokrotnienie brandów pozwala też największym graczom na ograniczenie lub neutralizowanie ryzyka wynikającego z dużej ekspozycji Carnivala oraz RCCL na ich dotychczasowy kluczowy rynek - USA, co jest teraz szczególnie ważne ze względu na spodziewaną w ciągu 2008 r. pogarszającą się sytuację konsumentów tamże.

Największą grupą działającą na rynku jest Carnival. Ten „koncern żegludowy” osiągnął w minionym roku finansowym (kończącym się 30 listopada) przychody ok. 13 mld USD i 2,4 mld zysku po opodatkowaniu. Te wyniki rozłożone są aż na 11 odrębnych brandów (armatorów, przedsiębiorstw żegludowych) eksploatujących 84 statki z niemal 156 tysiącami miejsc dla pasażerów. Największa grupa cruisingowa miała pod koniec minione-

go roku 20 zamówionych statków, których odbiór ze stoczni spodziewany jest do 2012 roku.

Zrzutka na paliwo

Branża, jako całość, przyjęła ostatnio strategię nakładania dodatków paliwowych (fuel surcharges) na ceny biletów pasażerskich. Wahają się one od 5 USD za osobodzień rejsu na statkach mainstreamowych linii Carnivala i RCCL, do nawet 10 USD u luksusowego armatora (brandu) Silversea. Carnival ocenia, że te dodatki pokryją około 1/3 wzrostu wydatków na paliwo w brandach tej grupy w pierwszej połowie 2008 r. Jeżeli jednak dodatki paliwowe (wzrost ceny biletu może sięgać od 70 do 140 USD dla pary biorącej udział w tygodniowym rejsie) zaważą negatywnie na popycie - linie żegludowe będą musiały obniżyć promocyjnie ceny rejsów, by zahamować odpływ klientów.

Spośród największych armatorów wycieczkowców zwyczajki cen paliwa najbardziej doświadcza RCCL / RCI, który w swojej flocie ma aż osiem paliwożernych turbinowców. By ratować sytuację, instaluje na nich od ub.r. dodatkowe zestawy silników wysokoprężnych. Trzy jednostki już mają takie silniki, na pozostałych koszt 16 do 18 mln USD na każdej jednostce, retrofitting silników dieselskich przeprowadzony zostanie do końca tego roku. Pozwoli to zaoszczędzić ok. 7 mln USD w ciągu roku.

Armator modyfikuje też trasy rejsów tak, by zmniejszyć zużycie paliwa, stosuje specjalne nowoczesne powłoki na okna, by obniżyć temperaturę w pomieszczeniach i zaoszczędzić na klimatyzacji oraz maluje podwozia swych statków specjalnymi powłokami nowej generacji, by zwiększyć efektywność układu napęd-kadłub.

Ceny bunkru (paliw okrętowych) mogą się utrzymywać na wysokim poziomie lub bić kolejne rekordy w ciągu tego roku, więc wszyscy operatorzy statków będą bacznie się przyglądać wszystkim aspektom eksploatacyjnym, szczególnie zużyciu energii.

Duży może więcej

Wyższe koszty i ostrzejsza konkurencja przy zdobywaniu klientów z chudszyimi portfelami sprawiają, że szczególnie ważna staje się dla armatorów dbałość o zachowanie płynności finansowej. Jak zwy-

Koszty bunkru [USD za tonę]

okres	CC	RCCL	NCL
I kwartał 2006	319	417	345
II kwartał 2006	354	460	371
III kwartał 2006	350	442	368
IV kwartał 2006	315	395	337
I kwartał 2007	301	372	333
II kwartał 2007	333	443	362
III kwartał 2007	376	473	405

Źródło: Fairplay

kle w takich trudnych okresach, duzi radzą sobie z przeciwnościami ekonomiczno-rynkowymi lepiej niż mali gracze na rynku.

Ta prawidłowość spowodowała spektakularne, nieoczekiwane wejście zupełnie nowego „konsolidatora” własności w branży cruisingowej - bardzo silnego prywatnego funduszu inwestycyjnego Apollo.

W lutym 2007 roku przejął on firmę Oceania za 850 mln USD (w tym 375 mln USD pokrycia długów), a w sierpniu ogłosił umowę, na mocy której uzyskał połowę udziałów w Norwegian Cruise Line (NCL) - pionierze nowoczesnej żeglugi wycieczkowej (posiadającego dziewięć dużych statków o łącznej liczbie ok. 20 tys. miejsc) - przez podwyższenie kapitału tej firmy o miliard dolarów. Wreszcie, w grudniu zeszłego roku, Apollo potwierdził przejęcie operatora luksusowych wycieczkowców „z górnej półki” - Regent Seven Seas Cruises (dawniej Radisson Seven Seas Cruises). Regent i Oceania znajdują się w strukturze spółki zależnej Apollo - Prestige Cruise Holdings (PCH), NCL pozostanie poza nią.

NCL ma najmłodszą flotę w branży - o średniej wieku statków ok. 4 lat. Apollo „wkupił się” w tę flotę po konkurencyjnej (w stosunku do wartości zamówień na nowo-budowane statki) cenie za statystyczne miejsce dla jednego pasażera.

Przejęcie NCL ma duże znaczenie dla Hawajów - jednego z najszybciej rosnących rynków „destylacyjnych” (rynków portów zawinięć wycieczkowców). Transakcja Apollo z NCL zawiera podumowę dotyczącą hawajskiej NCL America (spółki zależnej NCL, eksploatującej statki pod banderą amerykańską). Do końca tego roku Apollo musi zdecydować, czy utrzymać tę spółkę, która zanotowała w ostatnich latach spore straty wynikające z nadpodaży tonażu na tym rynku (rozwijającym się jednak i obiecującym na przyszłość) oraz wysokich kosztów załogowych. Problemy planuje się przezwyciężyć przez redukcję zaangażowanej floty



Wycieczkowiec *Norwegian Sun* należący do *Norwegian Cruise Line*, znajdującej się od niedawna w grupie *Apollo Management*.

i „wylobbowanie” nowego prawa pozwalającego na zatrudnienie części załogi spoza USA.

Już w miesiąc po przejęciu Oceanii przez Apollo, ogłoszono o złożeniu zamówienia o łącznej wartości 1 mld USD na dwie jednostki o tonażu pojemnościowym brutto 65 000 każda i miejscach dla 1260 pasażerów. Znane transakcje Apollo na rynku cruisingowym przekroczyły do początku tego roku 3,8 mld USD, łącznie z inwestycjami w planowane przejścia nowych brandów oraz w nowo zamówione w stocznich statki.

Jednak obserwatorzy rynku zastanawiają się, jakie są intencje i długofalowy plan giganta kapitałowego Apollo związane z jego wejściem na rynek wycieczkowców i jaka będzie przyszłość całego NCL, Oceanii i Regent. Prywatni inwestorzy „wchodzą w biznes” na ogół przewidując możliwość łatwego pozbycia się (w odpowiednim momencie) akcji, w które zainwestowali. Może to oznaczać, przy prywatnym funduszu inwestycyjnym, który stał się czwartym** w świecie co do wielkości operatorem i właścicielem wycieczkowców, że to co przejął Apollo może się pojawić na rynku „na sprzedaż”

en bloc albo w kilku pakietach. Taki scenariusz otwiera z kolei drogę do dalszej konsolidacji sektora.

Prywatny amerykański fundusz inwestycyjny Apollo znany jest z tego, że zakłada zawsze co najmniej 25-procentowy zwrot z kapitału zainwestowanego na pięć lat. Jego wejście na rynek wycieczkowców mówi o zdecydowaniu i przekonaniu finansistów co do oczekiwanego długookresowego wzrostu i rozwoju tej branży.

Zmiany we flotach liderów

Na koniec roku 2007, grupa Carnival operowała jedenastoma brandami z 84 statkami i niemal 156 tysiącami miejsc pasażerskich. Kolejnych 20 statków firmy armatorskie skupione w grupie miały w zamówieniach, ze spodziewanym przekazaniem przez stocznie do roku 2012.

W minionym roku Carnival sprzedał operatora trzech wycieczkowców (600 miejsc dla pasażerów) z pomocniczym napędem żaglowym - Windstar - grupie Ambassador International za 100 mln USD.

Carnival umocnił też swoją pozycję w Europie, inwestując w 2007 roku 380 mln USD w joint venture (75/25 proc.) z Ibe-

rojet, operującym dwoma stosunkowo nowoczesnymi statkami *Grand Voyager* (ex *Olympia Voyager*, zbud. w 2000 r., 800 pasażerów) i *Grand Mistral* (ex *Mistral*, zbud. w 1999, 1200 pasażerów). Dwa kolejne statki (dotychczas w barwach Carnival Cruise Line) mogące przyjąć na pokładzie po 1400 pasażerów mają dołączyć do floty Iberojet w ciągu roku 2008: *Holiday* (1985) i *Celebration* (zbud. w 1987).

RCCL, który wcześniej (w 2006 r.) wzmocnił swą pozycję w Europie przez wykupienie Pullmantura, w ciągu roku 2008 przeniesie z tej firmy dwa statki *Blue Dream* i *Blue Moon* do nowo-utworzonej firmy Azmara Cruises (spółki zależnej Celebrity Cruises). Zostaną zastąpione przez wycieczkowiec *Empress of the Seas* (1600 pasażerów), który jako *Empress* i już w barwach Pullmantura zawijać będzie wielokrotnie w sezonie 2008 do portu gdyńskiego, oraz *Zenith* (1300 pasażerów). Oczekuje się, że w ciągu roku 2008 do flotylli tej dołączyć też mogą *Pacific Star* oraz *Sovereign of the Seas*.

Royal Caribbean zapełnia lukę na rynku francuskim przez utworzenie Croisières de France. Od maja 2008 roku firma ma eksploatować wycieczkowiec *Bleu de*

France (znany z przeszłości także z wielu wizyt w Gdyni - ex *Europa*).

Więcej nowych statków dla Europy

Do Europy przesuwany jest nie tylko istniejący tonaż. Wzrasta także udział europejskich brandów w zamówieniach na nowe statki. Spośród uprawnionych kontraktów znanych w marcu 2008 roku, 56 proc. zamówień na nowe „pasażery” (mierzone łączną liczbą łóżek dla pasażerów na wycieczkowcach) złożonych zostało przez armatorów europejskich. To oznacza, że po raz pierwszy w historii zamówienia na statki dla rynku europejskiego przewyższyły te na statki dedykowane rynkowi Ameryki Północnej.

Według danych aktualnych na początku marca - w światowym portfelu zamówień stoczniowych znajdowało się 40 kontraktów na wycieczkowce z przewidywanymi datami przekazania do eksploatacji do roku 2012, o łącznej wartości 27 mld USD. Rok wcześniej zamówione były 22 statki o łącznej wartości kontraktowej 20 mld USD.

Portfel zamówień stoczniowych zdominowany jest przez wąską grupę armatorów lub grup armatorskich, która obecnie obejmuje Carnival, Royal Caribbean, Star, Apollo i MSC. Tych pięciu operatorów wycieczkowców kontroluje 90 proc. rynku i ma zamówione (według stanu z początku marca br.) statki o łącznej liczbie 97 tys. miejsc dla pasażerów (co odpowiada 35 proc. zdolności przewozowej ich obecnie eksploatowanych flot).

Nowe, uprawnione kontrakty podpisały ze stoczniami w ciągu roku 2007 i od początku 2008 m.in. Seabourn, Silversea i Oceania, a następne zamówienia są oczekiwane do końca br. ze strony Regent i CMA CGM.

Dla zaspokojenia popytu nie tylko buduje się nowe statki. Wciąż popularne jest też ich powiększanie. Na przełomie stycznia i lutego firma Fred Olsen Cruise Lines (FOCL) odebrała ze stoczni Blohm + Voss w Hamburgu przedłużony wycieczkowiec *Balmoral* (obecnie GT 43 000, zbudowany w 1988 r., ex *Norwegian Crown*). W tym roku FOCL skieruje na przedłużenie o 30 m statek *Braemar* (GT 19 000).

Nowy wielki rynek?

Igrzyska Olimpijskie w Pekinie mogą się stać impulsem do wejścia na rynek

Chińczyków jako klientów linii żeglugi wycieczkowej. Nie stało się tak dotąd mimo rosnącej w siłę klasy średniej w Chinach i np. w 2006 roku rynek chiński wygenerował zaledwie niecałe 250 mln USD przychodów. W Chinach zaczyna się już jednak dostrzegać potencjał leżący w tym rynku.

W Szanghaju, najpopularniejszym chińskim porcie docelowym, inwestuje się obecnie 260 mln USD w nowy terminal dla statków pasażerskich w centrum miasta, jednak nie zostanie on otwarty przed końcem bieżącego roku.

Rynek chiński Costa Cruises testuje statkiem *Costa Allegrana* 1000 pasażerów (drugi statek zamierza dodać w roku 2009) oferując krótkie wycieczki do Korei Południowej i Japonii.

Polski kontekst

Jeżeli przyrost rynku europejskiego ma wynieść w tym roku 20 proc., warto zwrócić uwagę na liczbę zawinieć lub łączną liczbę pasażerów na pokładach statków zawijających do portów polskich. Jeżeli nie zdoła ona wzrosnąć w porównaniu do wyników z roku 2007 przynajmniej o 20 proc. - oznaczać to będzie może nie klęskę, ale jednak pozostawanie w tyle za innymi portami europejskimi, zwłaszcza bałtyckimi. Analizy list spodziewanych zawinieć wycieczkowców potwierdzają nasze mniejsze przyspieszenie, niż obserwowane u bałtyckich sąsiadów.

Drogę do wypoczynku na morzu przecierają tymczasem Polakom coraz liczniejsze biura podróży i agencje specjalizujące się w sprzedaży biletów na rejsy wycieczkowe, działające głównie w Warszawie i oferujące rejsy tylko z portów zagranicznych, czasami z polskim pilotem. Według orientacyjnych danych, za pośrednictwem działającej w Polsce sieci sprzedaży, z rejsów skorzystało w minionym roku około 6 tys. osób. Pamiętać jednak należy, że coraz więcej Polaków kupuje wycieczki morskie bezpośrednio u operatorów wycieczkowców przez internet, a także w zagranicznych biurach podróży, w krajach, w których zanotowano duży przyrost najnowszej polskiej migracji zarobkowej.

Z najchętniej wybieranych w Polsce akwenów dominował basen Morza Śródziemnego, a w dalszej kolejności Morze Karaibskie i norweskie fiordy.

Kilka lat temu na rynek polski próbował wejść grecko-włoski operator Festival Cruises. Była to dotychczas najaktyw-

Wypadki

W 2007 roku, po raz pierwszy od kilkunastu lat zatonięły dwa wycieczkowce: *Sea Diamond* (ex *Birka Princess* operująca przedtem na rynku bałtyckim, znana także z licznych wizyt w Gdyni) po zderzeniu z podwodną skałą na spokojnych wodach w pobliżu wyspy Santorini i *Explorer* - wycieczkowiec ekspedycyjny w lodach Antarktydy. Wypadki te pociągnęły niestety za sobą dwie ofiary śmiertelne (obie w wypadku *Sea Diamond*), ale trzeba pamiętać, że to bardzo mało w odniesieniu do liczby ludzi korzystających z morskich wycieczek. Co ciekawe, wspomniane wypadki, mocno nagłośnione w mediach na całym świecie, nie wywarły zauważalnego wpływu na bukowanie rejsów.

niejsza i najszerza bezpośrednia obecność operatora wycieczkowców na naszym podwórku. Działalność Festivala urwała się jednak (nie tylko w Polsce), gdyż zbankrutował.

Kiedy pojawi się polski brand w żegludze wycieczkowej?

Piotr B. Stareńczak

* GT (gross tonnage) - oznacza wielkość „tonażu” pojemnościowego brutto statku; jest to wielkość czysto liczbowo - niemianowana, bez wymiaru; bardzo często (nawet w publikacjach fachowych) podawana jest błędnie z mianem „tony” lub „tony rejestrowe”, „gt”, etc.

** Apollo plasuje się obecnie w rankingu największych operatorów wycieczkowców za Carnival, Royal Caribbean i Star, i nieznacznie przed MSC, ale MSC może go wkrótce „przeskoczyć” dzięki swoim nowo budowanym statkom, o ile silny nowicjusz na rynku nie przejmie kolejnego lub kolejnych brandów. By dać wyobrażenie o proporcjach udziałów w rynku i wielkości flot poszczególnych operatorów, warto wspomnieć, że - według analityków z LR Fairplay - flota należąca do Carnival Corp (w różnych brandach), łącznie ze statkami zamówionymi - w budowie, jest obecnie około osiem razy większa od floty czwartego w rankingu Apollo, a flota Royal Caribbean - cztery razy większa.

Za miesiąc napiszemy szerzej o jednostkach przekazanych do eksploatacji w 2007 i 2008 roku, o rynku budowy nowych statków pasażerskich oraz o stanie zamówień stoczniowych w tym sektorze.

Zwykły

zarząd statkiem



Piotr Radwański
prawnik

Poprzedni odcinek dotyczył funkcjonowania przedstawicielstwa kapitana wobec armatora. W dzisiejszym tekście opiszę czynności wchodzące w zakres tej reprezentacji oraz czynności przekraczające jego ramy. Wiedza ta może być bardzo przydatna kapitanom, bowiem przekroczenie ram umocowania z art. 54 § 1 kodeksu morskiego, może skutkować określonymi dla nich konsekwencjami prawnymi w postaci nieważności danej czynności lub nawet konieczności naprawy jej skutków.

Codziennosc na statku

Na wstępie niezbędne jest ponowne przytoczenie wspomnianego przepisu: „Kapitan jako przedstawiciel armatora dokonuje czynności prawnych w jego imieniu w zakresie zwykłych spraw związanych z wykonywaniem żeglugi oraz zwykłym zarządem statkiem i ładunkiem. W tych granicach kapitan może w imieniu armatora i zainteresowanych ładunkiem dokonywać poza portem macierzystym czynności prawnych oraz zastępować ich przed sądem”. Kapitan, reprezentując swojego armatora, działa w ograni-

czonym zakresie tj. w ramach zwykłych spraw związanych z wykonywaniem żeglugi oraz zwykłego zarządu statkiem i ładunkiem. Co to oznacza? Prawo polskie nie zdefiniowało, co należy rozumieć przez zwykłe sprawy i zwykły zarząd, ani co wchodzi do kategorii czynności przekraczających zakres zwykłego zarządu. Doktryna uznaje, iż zwykły zarząd statkiem to wszystko, co tradycyjnie i w granicach rozsądku dokonuje się dla umożliwienia konkretnej żeglugi statku z danego portu do portu przeznaczenia. Pojęcie zwykłego zarządu określają również regulaminy wydawane przez armatora, wskazówki dla kapitanów ustanawiane przez zakłady ubezpieczeń, ale przede wszystkim jest to kwestia pewnej praktyki, która może być świadomie kształtowana przez armatora i której granice określił kodeks morski.

Czynności wchodzące w ramy zwykłego zarządu polegają na normalnej, codziennej eksploatacji statku - są niezbędne dla utrzymania działalności w sferze żeglugi. Chodzi tu o zwykłe korzystanie ze statku zgodnie z jego przeznaczeniem, załatwianie bieżących spraw związanych z eksploatacją statku oraz utrzymywanie go w stanie niepogorszonym, także przez remonty i naprawy. To również zawieranie umów związanych z ruchem statku i przemieszczaniem ładunku, uiszczanie należności umownych i publicznych, dokonywanie koniecznych, związanych z żeglugą czynności administracyjnoprawnych wobec właściwych organów państwowych. Kapitan może zatem zawierać poza portem macierzystym wszelkie umowy cywilnoprawne, mające na celu zaspokojenie eksploatacyjnych potrzeb statku (w zakresie wyposażenia, zaopatrzenia, naprawy statku lub jego przynależności, a także czynności niezbędnych do kontynuowania podróży).

Aby zakwalifikować daną czynność do zwykłego zarządu należy ją poddać dwóm kryteriom - kryterium celu (czynność ma uzasadnienie w eksploatacji statku) i kryterium ilościowemu (nakłady na daną czynność nie przekraczają ustalonego budżetu statku). Uzasadnienie w eksploatacji statku ma np. zakup zaopatrzenia dla załogi (wyżywienie, napoje) lub dla statku (bunkier, cyrkle nawigacyjne, krótkofalówka). Podobnie uzasadnienie takie ma zakup sprzętu, którego zadaniem jest dostarczenie rozrywki (lotki do gry, telewizor). Może on być bowiem wykorzystywany do regeneracji sił, a w efekcie do polepszenia efektywności pracy załogi. Nawet zakup niedrogiemu obrazu, który stanowiłby element wystroju mesy nie przekracza zakresu umocowania, ponieważ w pewien sposób realizuje potrzeby statku. Natomiast nabycie przez kapitana pamiątki w jednym z portów, już nie ma uzasadnienia w eksploatacji statku i przekracza zakres zwykłego zarządu.

Od praktyki danego przedsiębiorstwa armatorskiego zależy, kiedy czynność wykracza poza zakres zwykłego zarządu. W ten sposób kwalifikuje się czynność, której dokonanie narusza kryterium ilościowe poprzez przekroczenie ustalonego budżetu statku. Wszystkie transakcje zawierane przez kapitana w ramach tego budżetu nie wymagają zgody (a często nawet informowania) armatora. Zakres zostałby również przekroczony przy dokonywaniu, bez zgody armatora, czynności zmieniających przeznaczenie statku (np. stałe przycumowanie statku do nabrzeża i zorganizowanie na nim restauracji) czy sposobu korzystania z niego (gdy kapitan samowolnie zajmie się przewozem pasażerów zamiast przewozem ładunku), z jego części składowej (w miejsce spiżarni zbudowanie sauny) lub przynależności (przekwalifikowanie łodzi ratunkowej w łódź żaglową). Oczywiście jest, że kapitan nie może sprzedać statku lub ładunku mu powierzonego. Nie może oddać statku w najem, czarter, ani ustanowić hipoteki czy zastawu zwykłego. Czynnością przekraczającą zakres zwykłego zarządu jest także zaciąganie pożyczek czy zobowiązań wekslowych oraz sprzedaż przynależności statku.

Poza zwykłym zarządem

Wyjątek stanowi art. 69 kodeksu morskiego, w którym ustawodawca roz-

szerza zakres umocowania kapitana. W sytuacji, gdy wymaga tego nieodzowna potrzeba naprawy statku, uzupełnienia załogi, zaopatrzenia lub kontynuowania podróży, kapitan statku będącego poza portem macierzystym uprawniony jest do zaciągania w imieniu armatora pożyczek oraz dokonywania w jego imieniu czynności na kredyt. W granicach tych uprawnień kapitan może nawet sprzedać zbędne przynależności statku, gdy oczekiwanie na zlecenie armatora lub na fundusze od niego jest niemożliwe lub niecelowe. O rozszerzeniu i ograniczeniu ustawowego umocowania kapitana będąc pisal w następnym odcinku.

Do czynności przekraczających zwykły zarząd należą wszystkie czynności rozporządzające lub zobowiązujące, które prowadzą do poważnego uszczerbienia substancji majątku (np. przeniesienie prawa własności statku lub ładunku) lub ustanowienia praw rzeczowych ograniczonych na statku lub ładunku (hipoteki lub zastawu).

Są to zatem te czynności, które z punktu widzenia społeczno-gospodarczego mają najbardziej doniosłe znaczenie. Ich skuteczność jest uzależniona od zgody armatora. Jeśli takiej zgody nie uzyska, czynność jest nieważna, chyba że zostanie zatwierdzona przez armatora (ale tylko w przypadku kwalifikacji kapitana jako pełnomocnika, która to kwestia była tematem poprzedniego artykułu).

Czynnością, która przekracza zakres zwykłego zarządu byłoby podpisanie przez kapitana umowy ubezpieczenia, mimo że jest ona niezbędna dla statku. Jednakże nie spełnia przesłanki zwykłej, codziennej sprawy związanej z wykonywaniem żeglugi. Do zwykłego zarządu wchodzi natomiast zawieranie umów z ratownikami (również jeśli to kapitan miałby świadczyć usługi ratownicze), holownikami i pilotami.

Kapitan powinien być szczególnie czujnym (choć trudno o czujność w sytuacji zagrożenia) przy zawieraniu umowy o ratownictwo, bowiem może ona zawierać specjalne warunki, wprowadzające dodatkowe obciążenia dla statku ratowanego. Należy podkreślić, że mimo podpisania przez kapitana takiej niekorzystnej umowy, zobowiązany finansowo będzie zawsze armator. Dlatego kapitan, jeśli nie jest konieczna pomoc natychmiastowa dla jego statku, powinien przed zawarciem takiego aktu porozumieć się z armatorem lub z jego agentem. Czynnością przekraczającą zwykły zarząd by-

łoby natomiast zawarcie umowy na innych warunkach niż „bez uratowania nie ma zapłaty” (no cure - no pay).

Szczególna staranność

Czynnościami wchodzącymi w zakres zwykłego zarządu są wszystkie czynności z zakresu przedstawicielstwa wobec organów administracji morskiej (krajowej i zagranicznej). Kapitan może zatem bez zgody armatora dokonywać aktów administracyjno-prawnych, jak np. deklaracje wobec władz celnych, służby zdrowia, inspekcji sanitarnej, zarządu portu lub policji, czyli czynności obejmowane wspólnym pojęciem tzw. „odprawy statku i ładunku”. Kapitan może również w zakresie spraw objętych jego uprawnieniami oraz poza portem macierzystym, pozywać w zastępstwie armatora wszelkie osoby do sądu, a także być pozywanym (naturalnie osobiście uprawnionym lub zobowiązanym byłby armator).

Kapitan reprezentuje również armatora przy realizacji wymogów bezpieczeństwa statku. Kodeks morski w art. 57 nakłada na kapitana obowiązek dołożenia należytej staranności, aby statek był zdalny do żeglugi, a w szczególności, aby odpowiadał wymaganiom wynikającym z przepisów prawa i zasad dobrej praktyki morskiej, co do bezpieczeństwa, obsadzenia właściwą załogą, należytego wyposażenia i zaopatrzenia. Zapewnieniu spełnienia ustawowych wymagań (normuje je ustawa o bezpieczeństwie morskim) służy przede wszystkim system obowiązkowych inspekcji, które mogą w każdym czasie być przeprowadzone na statku. Kapitan działa wówczas w imieniu armatora wobec organu inspekcyjnego (w kraju - urzędu morskiego, za granicą - polskiego urzędu konsularnego).

Do zakresu zwykłego zarządu wchodzi także złożenie wniosku o poddanie statku pomiarowi, które to uprawnienie nadaje kapitanowi art. 43 § 1 kodeksu morskiego. Pomiar na wniosek (także armatora i właściciela) obejmuje statki nie poddane takiemu obowiązkowi. Kapitan reprezentuje również armatora przy czynnościach dokonywanych przez polskiego konsula w obcym porcie, takich jak przedstawienie dokumentów w zakresie inspekcji dotyczącej bezpieczeństwa statku oraz zbadania, czy statek pływający pod polską banderą ma do niej prawo. Konsul w obcym porcie przyjmuje także oświadczenie kapitana co do okoliczności wypadku morskiego, powodującego znaczną szkodę lub prawdo-



Fot. Krzysztof Myszkowski

Zwykły zarząd statkiem to wszystko, co tradycyjnie i w granicach rozsądku dokonuje się dla umożliwienia konkretnej żeglugi statku z danego portu do portu przeznaczenia.

podobieństwo jej wystąpienia (protest morski).

Reasumując, kapitan ma prawo i obowiązki dokonywania wszelkich czynności prawnych i faktycznych, mających na celu ochronę interesów armatora. Może powoływać rzeczoznawców awaryjnych dla ustalenia rozmiarów awarii statku, ładunku lub przedmiotów uszkodzonych przez statek, a także uzyskiwać depozyty awaryjne. Jest uprawniony do udzielania zleceń adwokatów, inkasowania frachtu, oddawania ładunków na skład, a nawet korzystania z miejscowej obsługi prawnej dla zabezpieczenia lub wyegzekwowania należnych armatorowi roszczeń. W praktyce czynności te wykonują agenci w porozumieniu z armatorem, jednak nie w każdym porcie są oni obecni albo nie zawsze osiągalni i wówczas kapitan powinien użyć swoich uprawnień dla dobra i pożytku swojego moco dawcy. Musi jednak pamiętać, aby nie przekroczyć zakresu, w ramach którego go reprezentuje.

Piotr Radwański
piotr.radwanski@op.pl

W następnym odcinku:

Zwykły zarząd ładunkiem, ograniczenia i rozszerzenia ustawowego umocowania kapitana, odpowiedzialność kapitana za przekroczenie zwykłego zarządu.

Źródła:

- Kodeks morski z 2001 r.
- Jan Łopuski, Prawo morskie dla oficerów marynarki handlowej i rybołówstwa, Gdańsk 1974.
- Stanisław Matysik, Podręcznik prawa morskiego, Warszawa 1979.
- Stanisław Matysik, Prawo Morskie. Zarys systemu, tom I, Wrocław 1971.
- Jerzy Młynarczyk, Prawo Morskie, Gdańsk 2002

Elemka, Generał Zaruski i Dar Żoliborza

Pech narybku



Elemka wychodzi na Morze Śródziemne.

Powstała przed wojną Liga Morska miała trzy żaglowce do szkolenia młodych żeglarzy.

Różniły się wszystkim – pochodzeniem, sposobem eksploatacji, końcowym losem. Łączyły ich żagle i armator ...

Początki Ligi Morskiej sięgają ostatnich dni I wojny światowej, gdy w Warszawie grono Polaków z różnych zaborów, związanych w różny sposób z morzem i żegluga powołało stowarzyszenie „Bande-ra Polska”, które miało stworzyć warunki do powstania i rozwoju gospodarki mor-

skiej w Polsce. W 1919 roku stowarzyszenie przyjęło nazwę Liga Żegluga Polska, a w 1924 roku – Liga Morska i Rzeczna.

Liga prowadziła głównie działania propagandowe wśród społeczeństwa w głębi kraju i wśród czynników decydujących o kształcie polskiej gospodarki. Nie prowadzono wówczas bezpośredniej działalności gospodarczej i sportowej, pozostawiając to właściwym organizacjom. W październiku 1930 roku, podczas gdyńskiego zjazdu Ligi uchwalono nowy statut, zmieniający nazwę stowarzyszenia na Ligę Morską i Kolonialną, a na prezesa Zarządu Głównego wybrano gen. Gustawa Orlicz-Dreszera, prominentnego przedstawiciela obozu piłsudczykowski.

Pięć masztów *Elemki*

Wprowadzenie przymiotnika „Kolonialna” do nazwy Ligi spowodowane było chęcią zablokowania na forum międzynarodowym niemieckich dążeń do odzyskania kolonii utraconych po I wojnie światowej. Jednak niektórzy działacze podeszli do niego bardzo serio i zaczęli planować własną akcję kolonialną. Szukano miejsca dla polskich kolonii w Brazylii i w Liberii (o efektach tych działań pisaliśmy na łamach „*Naszego MORZA*” w cyklu „Morze Tajemnic” – nr 11/2007 - red.).

Bardziej sensowny wydawał się inny pomysł władz Ligi – aktywizacji polskiego handlu zagranicznego, szczególnie z portami afrykańskimi, poprzez uruchomienie własnego, „ligowego”, statku. Rejsy zarobkowo-propagandowe zamierzano połączyć ze szkoleniem pod żaglami młodego narybku dla kadr morskich – jak miało to miejsce na *Lwowie*. Niestety, realizacja tego zamierzenia okazała się istnym festiwalem niekompetencji.

Zaczął się od zakupu statku. Przedstawiciele Ligi Morskiej znaleźli w Kilonii duży, drewniany szkuner *Cap Nord*, zbudowany w kanadyjskiej stoczni Williama Lyalla, w Vancouver. Zamówił je rząd francuski dla wyrównania strat, jakie francuscy armatorzy ponieśli podczas wojny. W opinii jego późniejszego kapitana, Tadeusza Szczygielskiego, zbudowano go z niesezonowanego drewna.

Ukończony w 1918 roku, nie został odebrany przez armatora. W kwietniu 1924 roku kupili go Duńczycy i od końca tego roku pływał pod znakiem firmy

A/S Rhederiet Aerö, zawijając m.in. do Gdańska. W czerwcu 1933 roku przeszedł do Kilonii, gdzie zamierzano go sprzedać niemieckiemu armatorowi. Z transakcji nic nie wyszło i tam zobaczyli go wysłannicy Ligi Morskiej.

Statek wywarł na nich dobre wrażenie, szczególnie, że nad jego pokładem wznosiło się pięć masztów, a dwa silniki „Scandia” wydawały się być w dobrym stanie. Na początku sierpnia do Kilonii udała się delegacja LMiK i po pobieżnych oględzinach stwierdziła, że statek wart jest swej ceny – 24 tys. marek niemieckich. Zaraz też go kupiono i skierowano do wstępnego remontu.

12 października 1934 roku *Elemka* – bo tak nazwano szkuner – wyruszyła w podróż do Polski. Od początku prześladowała ją pech. Drugiego dnia podróży straciła w sztormie pierwszy maszt. Motory po kolei odmawiały posłuszeństwa, więc po rzuceniu obu kotwic na wysokości Rugii, wezwano pomoc. Rankiem 14 października niemiecki holownik odprowadził *Elemkę* do Rugii. Kotwic nie udało się podnieść, trzeba było je odciąć. Stamtąd w kilka dni później gdyński holownik *Ursus* przeprowadził statek do Stoczni Gdańskiej, która podjęła się remontu kapitalnego.

Zakończono go 30 marca 1935 roku – trzy miesiące po terminie. Podczas remontu wymieniono kolumny masztów zastępując zbutwiałe, drewniane, nowymi, stalowymi, w międzypokładzie urządzono pomieszczenia dla praktykantów,

postawiono nową pokładówkę nawigacyjną, a w Stoczni Yachtowej w Gdyni uszyto nowe żagle.

Pechowy rejs

8 maja 1935 roku w Gdyni, z udziałem Prezesa LMiK, świętowano wejście *Elemki* do służby. Tego samego dnia wyszła w pierwszy rejs eksploatacyjny. Na jej pokładzie znajdowało się 14 uczniów, praktykantów PSM. *Dar Pomorza* nie wrócił jeszcze z podróży dookoła świata. Jako ładunek zabrano 920 ton prętów żelaznych, 450 ton cementu i 20 ton naczyń emaliowanych (w skrzyniach). Pierwszy etap podróży, przez Morze Północne, minął szybko. Co prawda szwankowały silniki, zawodziły windy ładunkowe, podczas postoju w Kopenhadze trzeba było przeszyć źle skrojone żagle i przesztutować ładunek, ale wszyscy spodziewali się, że pobyt na Morzu Śródziemnym wynagrodzi początkowe niewygody.

Po wyjściu z kanału La Manche południowo-zachodnie sztormy przytrzymały *Elemkę* przez trzy tygodnie na Biskajach. Nie obyło się bez strat: pękł gąfel foka, a żagiel został porwany, w jednej z ładowni zawalił się międzypokład, poszycie zaczęło przeciekać i obluzowały się wiązania stewy dziobowej. Cały czas trzeba było usuwać z ładowni wodę, a ponieważ silniki wciąż się psuły, do dyspozycji pozostawały tylko pompy ręczne. W pewnym momencie poziom wody



Jedyné zdjęcie *Elemki* pod wszystkimi żaglami.



1937 rok – na pokładzie *Eleonki*.

w ładowniach sięgał prawie dwóch metrów i kapitan Tadeusz Szczygielski, którego posłano w tę podróż, rozważał wezwanie pomocy. Innej nocy pękł pokład w rejonie drugiego masztu – winą za to obarczono metalowe maszty, nie dopasowane do drewnianej konstrukcji statku.

Przejście przylądka Finisterre uczczono świnobiciem (w rejs, wzorem dawnych żeglarzy, zabrano dwa żywe prosiaki), ale pech nie opuszczał szkunera. Co prawda jedną połówkę „prowiantu” spożyto natychmiast, ale druga – zawieszona na wantach dla konserwacji – została zabrana przez wyjątkowo złośliwą falę. Na trawersie przylądka St. Vincent złamał nogę jeden z uczniów i trzeba było odciąć go na ląd w Kadyksie.

Ostatecznie *Eleonka* dotarła do Aleksandrii 19 lipca, ponad miesiąc po przewidywanym terminie. Tutaj okazało się, że ładunek cementu zamókł i dopiero w stoczni udało się go częściowo usunąć z ładowni. Potem kapitan postanowił zadokować statek, aby nie obawiać się podróży powrotnej. Uczniowie z Aleksandrii powrócili do Polski via Konstanca, aby zdążyć na rozpoczęcie zajęć, a przed kapitanem stanął problem powrotu do kraju. Rozpoczęły się dezercje, w miejsce

brakujących okrętowano przypadkowych „marynarzy”.

Eleonka popłynęła jeszcze do Jaffy, gdzie wyładowano resztę skamieniałego cementu, a w drodze powrotnej pobrała ok. 1000 ton pirytów w greckim porcie Stratoni. Tam doszło do aresztowania IV oficera pod zarzutem szpiegostwa. Funkcję tę pełnił w rejsie Michał Leszczyński – znany później artysta, który w szkicowniku uwieczniał malownicze pejzaże i stojący w porcie żaglowiec (sylwetkę artysty prezentowaliśmy na naszych łamach w nr 12/2007, w cyklu „Obrazy morza” – red.).

Droga powrotna nie należała do najłatwiejszych – dość wspomnieć, że dwukrotnie *Eleonka* znalazła się w zasięgu tajfunu: na redzie Algieru i na Atlantyku. Kapitan nie zważając na koszty poprowadził statek na Bałtyk najkrótszą drogą, przez Kanał Kiloński. Piryty wyładowano w Sundsvall na początku stycznia 1936 roku i 16 stycznia tego roku szkuner zakotwiczył na redzie Gdyni. Podróż okrężna na Morze Śródziemne trwała 253 dni.

Po powrocie *Eleonki* dyskusja o celowości jej zakupu rozgorzała na nowo. Doszło do interpelacji poselskich, na łamach prasy toczyła się polemika, a we władzach Ligi Morskiej doszło do zmian.

Sam statek przekazano Wydziałowi Wychowania Morskiego Młodzieży LMiK.

Od lata 1936 roku *Eleonka* stała w gdyńskim porcie w charakterze stacjonarnego statku szkolnego. Ćwiczyli na niej harcerze z drużyn wodnych i członkowie szkolnych kół LMiK przed rejsami na jachtach. Inne formy eksploatacji – charter innej firmie, bądź uruchomienie na niej muzeum morskiego – nie powiodły się. Po sezonie 1937 roku rozpoczęto rozglądać się za nabywcą na statek.

Osiadła *Andromeda*

W maju 1938 roku sprzedano go amerykańskiemu komandorowi Sergiuszowi M. Rissowi za 50 tys. złotych. Zakup i eksploatacja statku kosztowała Ligę cztery razy więcej. Szkuner otrzymał nową nazwę – *Andromeda*, a jako port macierzysty na rufie pojawił się Waszyngton. Komandor Riss snuł fantastyczne plany, zamierzał dla 100 naukowców zorganizować rejs „szlakiem Darwina”. Wpierw jednak skierował *Andromedę* do Gdańska, gdzie przeszła remont, a potem w Królewcu wzięła ładunek celulozy do USA. Rejs nie doszedł do skutku, gdyż została obłożona aresztem za długi wobec stoczni. W lutym 1939 roku sprzedano ją na licytacji, a nabywca – niemieckie Ministerstwo Komunikacji – przeholował ją do Hamburga. Tam poddano ją kolejnemu remontowi i przystosowano do służby jako stacjonarny statek do szkolenia jungów pod nazwą *Kapitän Hilgendorf*. W 1942 roku przejęła go Kriegsmarine, nie zmieniając jego funkcji. Po wojnie służył – bez części masztów – jako hulk mieszkalny, a w 1947 roku przebudowano go na lichtugę morską bez własnego napędu. Jako *Cornelia* dostarczała węgiel do portów Morza Północnego, na holu przydzielonego jej holownika *Corsar*. W 1950 roku osiadła na mieliźnie. Rok później rozebrano ją na opał.

Odzyskany *Generał Zaruski*

Zgodnie ze swym programem Liga udzielała znacznej pomocy finansowej organizacjom zajmującym się sportami wodnymi i żeglarstwem, wśród których główne miejsce zajmowały Harcerskie Drużyny Żeglarskie i Akademicki Związek Morski. W 1934 roku dołączył do nich gdyński Klub Sportowy „Gryf”. W ostatnich latach przed wojną LMiK czynnie włączyła się do akcji szkolenia żeglarskiego. Od 1934 prowadzono szkolenie żegla-

Generał Zaruski



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



General Zaruski.

rzy w ośrodku Ligi nad jeziorem Narocz na Wileńszczyźnie. W 1937 roku zorganizowano drugi ośrodek, nad jeziorem Żarnowieckim i przystąpiono do tworzenia Ośrodka Morskiego w Pucku (plano- wano jego otwarcie w 1940 roku). Bardzo aktywne były Koła Szkolne LMiK, które na początku 1939 roku posiadały łącznie 1335 łodzi żaglowych i wiosłowych. W gdyńskiej Stoczni Yachtowej zamówiono kilkanaście pełnomorskich jachtów balastowych udanego typu „Koni- k Morski”, a w Szwecji – duży jacht oceaniczny, wzorowany na jachcie *Kaparen*.

W przeciwieństwie do awantury z *Elemką* zamówienie nowego żaglowca było decyzją przemyślaną, popartą autorytetem gen. Mariusza Zaruskiego – w tym czasie przewodniczącego Wydziału Wychowania Morskiego LMiK. Decyzja wynikała z doświadczeń zebranych podczas rejsów na *Zawiszy Czarnym*.

Nowy statek zamówiono 29 grudnia 1938 roku w stoczni B. Lunds Skeeps & Yachtvarv w szwedzkim Ekenas. Miał być pierwszym z 10 bliźniaczych jachtów, na których Liga zamierzała realizować program masowego wychowania morskiego. Wartość kontraktu określono na 140 tys. koron szwedzkich, a termin realizacji – na połowę sierpnia 1939 roku. Termin ten uległ przedłużeniu, gdyż zdecydowa- no się zamontować prototypowe silniki z leżącymi cylindrami, zamiast klasycznych, stojących.

Pod koniec lipca 1939 roku gen. Zaruski zdążył jeszcze obejrzeć budowany statek, a Liga Morska – wyznaczyć na

1 października załogę, która miała spro- wadzić do kraju jednostkę, której na ra- zie nadano nazwę *Liga Morska*.

Wojna przekreśliła te plany. Jacht co prawda był gotowy w przewidzianym terminie, ale wobec niemieckiej okupa- cji zaopiekowała się nim Szwedzka Szkoła Żeglarska. Pływał w niej, wspólnie z bliź- niaczym *Kaparenem*, pod szwedzką nazwą *Kryssaren* do końca wojny, ale Polacy nie zamierzali z niego zrezygno- wać. Gdy w 1944 roku okazało się, że nie wszystkie należności zostały spłaco- ne, dług pokryło Ministerstwo Przemysłu, Handlu i Żeglugi w Londynie.

W styczniu 1946 roku jacht przybył na holu do Gdyni i 24 lutego oficjalnie przekazano go Lidze Morskiej. Zgodnie z przedwojenną intencją nazwano go *General Zaruski*.

Pod koniec marca kpt. Jan Wichura- Bohuszewicz poprowadził go w pierw- szy rejs z polskimi żeglarzami, a w lipcu 1946 roku zawinął do Postomina (dzisiejszej Ustki). W sierpniu na jego pokładzie obradował Drugi Sejmik Żeglarski PZŻ, a w połowie września wyszedł pod do- wództwem kpt. Gabriela Grocha do Szwecji w dwutygodniowy tzw. rejs unifikacy- jny, podczas którego kadra polskiego żeglarstwa odświeżyła przedwojenne kwalifikacje. Drugi, podobny rejs miał miejsce w sierpniu 1947 roku, z żeglar- zami PUWF z Jastarni. Wraz z *Zaruskim* do Szwecji miała popłynąć flotylla pięciu jachtów, jednak pogoda spowodowała, że towarzyszyły mu jedynie jachty *Orion* i *Szkwał*.

Dalsze losy *Zaruskiego* toczyły się według zawirowań politycznych, które targwały Polską w latach powojennych. W lutym 1948 roku powołano Po- wszechną Organizację „Służba Polsce”, która miała się zająć przysposobieniem zawodowym, wychowaniem fizycznym i przysposobieniem wojskowym młodzie- ży. Wliczono w to również masowe szko- lenie żeglarskie, które zostało przejęte przez „SP” (wraz z infrastrukturą). Z kolei w maju tego roku, podczas posiedzenia Rady Głównej LM oceniono, że przed- wojenna działalność LMiK miała charak- ter „faszystowski”. Była to zapowiedź końca Ligi Morskiej, ale w międzyczasie okazało się, że „SP” nie była w stanie poradzić sobie z tak specyficzną działal- nością i to na krótki czas uratowało Ligę.

Zgodnie z nowymi wytycznymi, *Za- ruskiego* wycarterowano „Służbie Pol- sce”. Jego zadaniem miało być wstępne szkolenie młodzieży, przygotowujące ich do służby w marynarce wojennej. W po- łowie sierpnia 1948 roku pożegłował z ju- nakami „SP” do Leningradu w ramach jed- nego z tzw. rejsów przyjaźni. Następnie stacjonował w Gdyni. W lipcu 1949 roku został poważnie uszkodzony przez ma- newrujący statek pasażerskiej żeglugi przybrzeżnej *Panna Wodna*. Podczas kolizji złamał się maszt i zerwane zostało podwójne burtowe, a kotwicę zdarło z burty. Po miesięcznym remoncie w Stoczni Północnej w Gdańsku *Zaruskie- go* przebazowano do Jastarni. Nadal szkolili



1951 rok – Młoda Gwardia w Jastarni.

junaków „SP”, wychodząc jedynie w rejsy krajowe, do Szczecina i Świnoujścia.

W kwietniu 1950 roku Ligę Morską przekształcono w organizację paramilitarną, na wzór radzieckiego „Dosłotu”. W tym samym roku „Służba Polsce” zaczęła likwidować swoje agendy i tzw. PTMor (Przysposobienie Techniczno-Morskie) przekazano do Ligi Morskiej, która miała od tej pory szkolić, prócz marynarzy, również torpedo-minerów, radiotelegrafistów, sygnalistów i motorzystów. *Zaruski* powrócił pod proporzec Ligi Morskiej, ale w sierpniu 1950 roku zmieniono jego nazwę – na bardziej postępową *Młodą Gwardię*. Pierwszy rejs pod nową nazwą prowadził pod koniec września 1950 roku do Warnemünde i Rostocku i odbywał się w silnie propagandowej atmosferze. Oto jak pisał korespondent ówczesnego „Morza”:

Uwagę załogi przykuł jakiś żaglowiec, doganiający nas od rufy. Z radością dostrzeżliśmy PCWM-owski „Zew Morza” udający się w podróż do Leningradu. Nawiązała się ożywiona rozmowa, prowadzona oczywiście za pośrednictwem sygnalistów. Przekażcie komsomolcom Leningradu pozdrowienia od załogi „Młodej Gwardii” – przesłał nasz sygnalista. „Pozdrowcie wolną młodzież niemiecką od załogi „Zewu Morza” – nadał „Zew”.

Rejs do Rostocku okazał się – na kilka kolejnych lat – jedynym rejsem zagranicznym *Młodej Gwardii*. Kolejne podróże prowadziły wzdłuż polskiego Wybrzeża, bez zachodzenia do obcych portów. W międzyczasie, na fali stalinowskich reorganizacji (zmierzających do jak największego upodobnienia do wzorców przodującego państwa radzieckiego) zlikwidowano Ligę Morską poprzez włączenie jej do wysoce upolitycznionej Ligi Przyjaciół Żołnierza. W ten sposób w skład LPŻ wszedł cały ligowy pion szkolenia marynarskiego, łącznie z Ośrodkiem Żeglarskim w Jastarni i gdyńskim Jacht Klubem LM „Gryf”, dysponującymi flotyllą jachtów z *Młodą Gwardią* na czele.

Generał powrócił

W 1956 roku na pokładzie *Młodej Gwardii* pojawili się rybacy kutrowi ze spółdzielni i państwowych przedsiębiorstw połowowych, dla zapoznania się z możliwością wykorzystania na kutrach żagli, co z kolei pozwoliłoby zaoszczędzić paliwo.

Pod koniec 1956 roku zmiany w polskim życiu politycznym wywarły wpływ

również na żeglarstwo. Rozpadł się Klub Morski LPŻ, zorganizowany wcześniej przez połączenie (jeszcze w 1950 roku, pod egidą Ligi Morskiej) Jacht Klubów „Gryf” i „Zryw” oraz ośrodka w Jastarni, a jachty powróciły do poprzednich właścicieli. *Młoda Gwardia* pozostała pod proporcem LPŻ, a w początkach 1957 roku znów zmieniono jego nazwę – tym razem na *Mariusz Zaruski*. W tym czasie powstał projekt historycznego rejsu polskich żaglowców do Narwiku. Zrealizowano go latem tego roku, gdy *Zaruski* i *Zew Morza* zawiozły do Narwiku ziemię z pół bitewnych Podhala, przeznaczoną na groby Polaków poległych na norweskiej Północy. Podczas tej podróży oba żaglowce – jako pierwsze polskie jachty

dzielony był do Ośrodka LPŻ w Jastarni. 12 listopada 1962 roku znów nastąpiła zmiana nazwy armatora, który przyjął nazwę Ligi Obrony Kraju. W 1969 roku zdecydowano się w pełni przywrócić dawną nazwę żaglowca i odtąd na jego burcie znów można było zobaczyć napis *Generał Zaruski*.

Żeglarska fanaberia

Z *Generałem Zaruskim* związany jest początek kolejnej akcji wychowania morskich młodzieży zorganizowanej przez kpt. Adama Jassera, która przybrała później nazwę Bractwa Żelaznej Szekli. Pierwsze rejsy w ramach tej akcji miały miejsce w lipcu 1973 roku. Następnego roku *Za-*



Na pokładzie *Młodej Gwardii* (1951 r.).

– przeszły 24 lipca 1957 roku przez krąg polarny.

Po powrocie *Zaruski* wyszedł jeszcze w jesienny rejs do Leningradu, Helsinek i Sztokholmu, podczas którego dwukrotnie wszedł na mieliznę – na podejściu do Sztokholmu i w rejonie Bałtyjska. W grudniu uderzył w niego holownik, co ostatecznie skłoniło na początku 1958 roku do skierowania żaglowca do remontu, połączonego z wymianą silników. W miejsce starych Bolinderów zainstalowano dwa silniki June Munktell po 45 KM. Oba zresztą jeszcze w 1962 roku zamieniono na dwa mocniejsze Albin Motors (po 76 KM), a w 1975 roku na *Generale Zaruskim* zainstalowano dwa „Rekiny” z Andrychowa, po 95 KM każdy.

Odnowiony *Mariusz Zaruski* dalej pływał z młodzieżą pod proporcem LPŻ w rejsach krajowych i zagranicznych. Przy-

ruski uczestniczył w Operacji Żagiel '74, w regatach na trasie Kopenhaga – Gdynia (nie ukończył wyścigu) i w paradzie na redzie Gdyni. W lipcu 1975 roku wyszedł w rejs do Grenlandii i Spitsbergenu (10 sierpnia rzucił kotwicę u brzegów Wyspy Niedźwiedziej), a w dwa lata później – do Sztokholmu z delegacją polskich geodetów na XVI Kongres Międzynarodowej Federacji Geodetów. Wówczas to został bohaterem zawirowań dyplomatycznych, gdy po przekroczeniu szwedzkich wód terytorialnych został zatrzymany, ponieważ uznano go za jednostkę wojenną (pamiętajmy, że LOK był organizacją paramilitarną, a *Zaruski* przez długi czas służył do szkolenia kadr dla marynarki wojennej). Sprawę wyjaśniono po 20 godzinach, a geodeci zdążyli na swój kongres.

Kolejne lata były coraz mniej szczęśliwe dla LOK-owskiego żaglowca. Jesz-

Dane techniczne:

	Elemka (1934 r.)	Generał Zaruski (1946 r.)	Dar Żoliborza
Pojemność	1471,2 BRT, 1178,2 NRT, 2200 t nośności	71 BRT	brak danych
Wymiary	73,95 (bez bukszprytu) × 13,51 × 5,67 (głębokość kadłuba), m	25,3 całkowita, 28,0 z bukszprytem × 5,8 × 3,5 zanurzenie, m	21,8 całk., 14,85 l.w. x 4,30 najw. x 2,60 zan.,
Ożaglowanie	Szkuner pięciomasztowy (wysokość masztów ponad pokładem: 43 m), 2500 m ²	2 masztowy kecz gafłowy, 309 m ²	Jol, początkowo ponad 250 m ² , potem zmniejszony do 150 m ²
Silnik	2 silniki spalinowe Skandia (8 cyl.) o łącznej mocy 600 KM	2 silniki spalinowe Bolinder o łącznej mocy 90 KM	Bez silnika
Prędkość	Do 8 w. (na silnikach), powyżej 10 w. (pod żaglami)	4 w. (na silniku)	Do 15 w. (pod żaglami)
Załoga	37	3 (załoga stała) + 29 kursantów	Ok. 10 osób

cze w sierpniu 1978 roku, podczas rejsu do Francji wszedł na mieliznę na podejściu do Kopenhagi. Zawinił kapitan – tajemnicą poliszynela było, że nie stronił od napojów wysokowych. Statek udało się ściągnąć, ale armator musiał wyłożyć znaczną sumę za akcję ratowniczą. Kapitana zwolniono, a *Zaruskiego* skierowano do remontu. Przeprowadziła go gdyńska Stocznia Remontowa „Nauta” od listopada 1979 do maja 1982 roku. Po raz kolejny zmieniono silniki – na dwa wysokoprężne, z Pucka, po 140 KM każdy.

Niestety, był to okres braków na rynku. Skończył się dopływ dewiz z pożyczek zagranicznych, a socjalistyczna gospodarka coraz bardziej chyliła się ku upadkowi. Zmniejszały się też dotacje dla takich organizacji jak LOK, który wołał przeznaczać fundusze na przykład na roz-

wój ośrodków szkolenia kierowców (przynoszących znaczny zysk), aniżeli na deficytowe (dla LOK) żeglarstwo, bardzo często postrzegane przez decydentów jako fanaberia dla wybrańców. Dlatego poskąpiono pieniędzy i mimo rozległego zakresu prac (wymiana pokładu i części poszycia, nowe pokładówki, przebudowa wnętrza) zdecydowano się na użycie materiałów zastępczych, drewna gorszego gatunku, itp. Końcowe prace wykończeniowe wykonano w Jastarni siłami własnymi. W sierpniu 1982 roku wyruszył w rejs z jungami „Bractwa Żelaznej Szekli”. Po nim nastąpiły kolejne rejsy. Nie obyło się bez wypadków: w lutym 1984 roku podczas zimowego postoju statku w Jastarni, wypadł za burtę i utonął bosman jachtu (w aktach sprawy pojawił się alkohol...). W sierpniu 1988 roku, pod-

czas rejsu po Bałtyku, nastąpiło złamanie masztu. Po rocznej przerwie na remont *Zaruski* wrócił do pływania w rejsach bałtyckich. W 1993 roku popłynął do Marienham z niepełnosprawnymi żeglarzami.

Niepewny los *Generała*

W połowie lat dziewięćdziesiątych LOK, z coraz mniejszymi dotacjami, zaczął oglądać się za możliwościami zmniejszenia kosztów działalności. Zdecydowano się wydzierżawić *Generała Zaruskiego*. Z czasem dzierżawa przeszła na firmę Hermann Sail z Jastarni. Nowy użytkownik wypływał na jachcie z wycieczkami w rejsy zatokowe, początkowo pod żaglami, a potem na silniku.

Kłopoty z utrzymaniem jachtu prawdopodobnie przerosły oczekiwania i możliwości finansowe dzierżawcy. Stan *Zaruskiego* pogarszał się i w 2002 roku utracił on klasę PRS. Stał się unieruchomiony w Jastarni.

W lipcu 2003 roku sprawą *Generała Zaruskiego* zajęła się Fundacja „Polskie Żagle” im. generała Mariusza Zaruskiego, z zamiarem wyremontowania i ponownego uruchomienia. Do listopada tegoż roku przeprowadzono prace zabezpieczające przed zatonięciem. W następnym roku udało się pozyskać możnego sponsora – Poczta Polska. W maju 2005 roku wrak niegdyś pięknego kecza przeholowano do Władysławowa i postawiono na slipie stoczni PPD „Szkuner”. Rozpoczął się remont. W miarę postępu prac zwiększał się ich zakres, gdyż stopień zniszczenia okazywał się coraz większy. Na przykład – początkowo szacowano, że 30 procent pokładu wymagać będzie wy-



Dar Żoliborza.

miany. Po zdjęciu części planek, okazało się, że trzeba wymienić cały pokład.

W sierpniu 2006 roku, po wyborach do Sejmu i związanej z tym zmianie władz Poczta Polska wypowiedziała porozumienie o sponsorowaniu remontu, tłumacząc to zmianą priorytetów i strategii marketingowej. Wstrzymało to prace Fundacji, ale nie odebrało nadziei na uratowanie *Generała*. Działacze nie ustają w wysiłkach znalezienia nowego sponsora. Na początku roku możliwością przejścia żaglowca zainteresowały się władze Gdańska.

Trzymamy kciuki!

Dole i niedole *Daru Żoliborza*

Pierwsi żeglarze, którzy wiosną 1945 roku, po zakończeniu działań wojennych, zjawili się w gdyńskim porcie w Basenie Żeglarskim, zastali obraz nędzy i rozpaczy. Przez porozbijany wybuchami falochron fala wdzieriała się do basenu, a na dnie leżały poniemieckie wraki jachtów. W niektórych z nich można było z żalem rozpoznać przedwojenne polskie „Koniiki Morskie” i *Juranda*.

Przy bliższych oględzinach okazało się, że jeden z uszkodzonych jachtów pływa. Był to duży kecz (ok. 23 metry długości po pokładzie) o mahoniowym kadłubie, z rozwaloną konchą rufową, powyłamywanym pokładem i podziurawionym poszyciem. Nie miał masztów i osprzętu. Ale unosił się na wodzie...

Zajęła się nim Liga Morska, a dokładniej – szkutnicy z tworzonego właśnie Centralnego Ośrodka Morskiego Ligi Morskiej, którego kierownikiem był znany żeglarz Juliusz Sieradzki. Po wstępnych naprawach przekazano go do remontu do Stoczni Gdańskiej, który zakończył się we wrześniu 1946 roku. Pieniądze zgromadzono dzięki ofiarności mieszkańców Żoliborza, gdzie przed wojną mieszkał gen. Mariusz Zaruski i w dowód wdzięczności postanowiono nadać jachtowi nazwę *Dar Żoliborza*. Jeszcze w czasie remontu przydzielono go gdyńskiemu Jacht Klubowi LM „Gryf”, który dysponował odpowiednimi kadrami do jego użytkowania. Podczas remontu jego rozbitą rufę skrócono o około metr.

Pierwszy rejs *Daru Żoliborza* rozpoczął się 15 września 1946 roku. Jacht, dowodzony przez kpt. Brunona Sychowskiego, wyszedł w rejs zatokowy, aby odprowadzić za Hel *Generała Zaruskiego* idącego do Szwecji w rejsie „unifikacyjnym”. Podczas rejsu zerwał się sztorm



General Zaruski w lipcu 2000 roku.

sięgający 11 st. Beauforta i – aby uniknąć zniesienia na pola minowe – jacht musiał sztormować ku północy. Sytuacja była krytyczna, na jachcie nie było map, przyrządów nawigacyjnych, prowiantu ani wody. Po czterech dniach *Dar Żoliborza* znalazł się pod Gotlandią. Tam kapitan postanowił wejść do portu, który zidentyfikowano jako Visby. Okazało się jednak, że był to Klinternhamn i jacht osiadł na mieliźnie. Udało się go ściągnąć, załoga powróciła do Polski na pokładzie *Generała Zaruskiego*, a jacht pozostawiono w Szwecji, do remontu. Zakończono go w sierpniu 1947 roku.

Po przybyciu do Gdyni, w związku z rozpoczynającymi się reorganizacjami polskiego żeglarstwa, przekazano go do ośrodka szkolenia żeglarskiego w Jastarni (w tym czasie podległego już WKKFiT) wraz z flotyllą innych odbudowanych poniemieckich jachtów, pochodzących z Trzebieży. Następnego roku przeszedł w użytkowanie „Służby Polsce”, która prowadziła szkolenie w ośrodku w Jastarni.

Na początku lat pięćdziesiątych, po „reorganizacji” żeglarstwa wszedł w skład

flotylli Ośrodka Szkolenia Wodnego Ligi Morskiej w Gdyni. Nosił w tym czasie nazwę *Jedność*, którą uznano za bardziej odpowiednią w nowych czasach. Dzielił dole i niedole tamtych lat, aż do połowy lat pięćdziesiątych pływając w nielicznych rejsach krajowych i kręcąc się po „łączce Gołubiewa” na gdyńskiej redzie. Po kilku sezonach uległ zniszczeniu – podobno wystawiono go na zimę z wodą w żeczach. Woda zamarzała, rozsadziła kadłub i w 1954 roku zapadła pospieszna decyzja o rozebraniu jachtu. W ten sposób zakończył swój żywot ostatni z żaglowców Ligi Morskiej. Jego resztki (z ołowianym balastem o masie 8 ton) jeszcze przez kilka lat poniewierały się przy Basenie Żeglarskim.

W 1956 roku próbowano jacht odbudować – lub zbudować nowy, od podstaw. Dokumentację (na zlecenie Klubu Morskiego LPŻ) opracowało biuro projektowe Stoczni Szczecińskiej, jednak idea nowej *Jedności* utonęła w zamęcie kolejnych reorganizacji żeglarstwa.

Marek Twardowski

Zdarzyło się

w polskiej gospodarce morskiej...

10 lat temu

Maj 1998 r.

19 - Podpisano porozumienie między PLO i holenderskim armatorem Vroon BV w sprawie 5-letniego czarteru pięciu statków (*POL Daisy*, *POL Iris*, *POL Marigold* i *POL Primrose*) zbudowanych w latach 1982-84 w Stoczni Gdańskiej.



- Udział *Daru Młodzi* w światowej wystawie Expo'98 w Lizbonie. Podczas wystawy *Dar* odwiedził m.in. prezydent RP Aleksander Kwaśniewski z małżonką.



- W stoczni Cenal rozpoczęto pierwszy etap przebudowy niedoszłego statku pasażerskiego wspomaganego żaglem *Gwarek*, na żaglowy, luksusowy statek wycieczkowy dla belgijskiego armatora (na zdjęciu – *Gwarek* podczas budowy i późniejszej eksploatacji).



W polskich stoczniach zwodowano 2 kontenerowce.

20 lat temu

Maj 1988 r.

10 - Biuro Handlu Zagranicznego PLO sprzedało za 2,75 mln USD transatlantyk *Stefan Batory* greckiemu żegludowcowi Eliasowi Panagakosowi, który zamierzał go przebudować na luksusową polską restaurację i pływający hotel zakotwiczony na Tamizie, w pobliżu centrum Londynu.



22 - W Zatoce Perskiej został zatrzymany przez cztery uzbrojone motorówki Irańskiej Marynarki Wojennej statek linii zachodnio-południowej Azji PLO – ms. *Smolny*. Podczas kontroli przewożonych statkiem towarów nic podejrzanego nie znaleziono.



25 - W Splicie w Jugosławii rozpoczęto złomowanie parowca *ATSI*, który roz-

począł swą morską służbę we wrześniu 1930 roku jako *Robur V* (w czasie wojny *Kordecki*).



- PŻB podpisał kontrakt ze Stocznią Gdynia na budowę 5 statków Kolmax (po 1200 t nośności), z których zbudowano tylko 3: *Nimfa II*, *Rusalka II* i *Goplana II*.



W polskich stoczniach zwodowano masowic, 3 trawlery rybackie, trałowiec bazy i kuter szkolny.

30 lat temu

Maj 1978 r.

23 - Do gdyńskiego portu dotarła na statku *Oświęcim* pierwsza partia urządzeń dla budującej się przy Nabrzeżu Helskim bazy kontenerowej.

W polskich stoczniach zwodowano semi-kontenerowiec, trawler rufowy, 3 kutry rybackie, okręt warsztatowy i kuter sanitarny.

40 lat temu

Maj 1968 r.

4-8 - Zespół okrętów w składzie niszczyciel *Wicher*, okręty podwodne *Sęp* i *Bielik* oraz trałowce *Orlik* i *Czapla* przebywały z wizytą w Rostocku.

9 - W Stoczni Szczecińskiej przekazano armatorowi radzieckiemu statek na-

ukowo-badawczy *Passat*, pierwszy z serii B-88.



18 - W Stoczni Szczecińskiej położono stępkę pod pływający warsztat PM-9 - pierwszy okręt projektu 304.



27-31 - zespół okrętów w składzie niszczyciel *Wicher* oraz okręty podwodne *Sęp* i *Bielik* przebywał z wizytą w Rotterdamie.



W polskich stoczniach zwodowano masowiec, bazę rybacką, dwa trawlerzy rufowe oraz 3 okręty: desantowy, hydrograficzny i warsztatowy.

50 lat temu

Maj 1958 r.

2 - W Rio de Janeiro podpisano umowę barterową na dostawę do Polski surowców (m.in. rudy i kawy) w zamian za 16 statków budowanych w polskich stoczniach dla Brazylii.

14 - PLO zakupiło w Szwecji zbiornikowiec *Kalmia* (zbud. 1947 r., 8337 BRT), który w polskiej służbie otrzymał nazwę *Ornak*.



W polskich stoczniach zwodowano 2 drobnicowce, 3 masowce, holownik, 3 trawlerzy burtowe, 5 kutrów rybackich, trałowiec bazowy i 2 kutry trałowe.

60 lat temu

Maj 1948 r.

W maju GAL zamówił w brytyjskiej stoczni Bartram & Sons w Sunderland dwa niewielkie zbiornikowce, dla których przewidywano nazwy *Beskidy* i *Tatry*. Podczas budowy, w związku z napiętą sytuacją międzynarodową, zostały zarekwirowane przez Brytyjską Marynarkę Wojenną i wcielone do służby jako *Surf Pioneer* i *Surf Patrol*.



70 lat temu

Maj 1938 r.

4 - Nastąpiło otwarcie nowo zbudowanego portu rybackiego we Władysławowie.



18 - W Warszawie powołano pierwsze polskie towarzystwo klasyfikacyjne pod nazwą Polski Rejestr Żeglugi Śródlądowej.

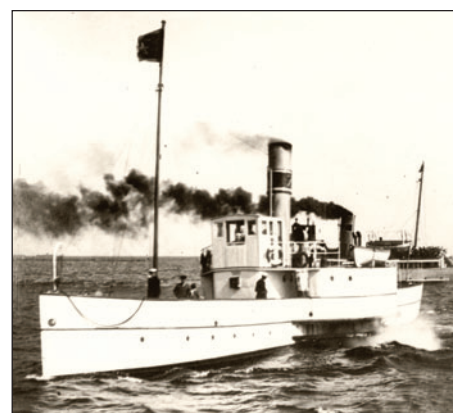
80 lat temu

Maj 1928 r.

1 - W obecności ministra Eugeniusza Kwiatkowskiego poświęcono budynek Urzędu Morskiego, zbudowanego wg projektu Adama Bellenstedta.

6 - Wcielono do służby okręt szkolny (szkuner) *Iskra*.

17 - Na trasie Gdynia - Hel rozpoczął rejsy statek pasażerski *Hanka*.



W maju w brytyjskiej stoczni Jarrow w Newcastle zwodowano przybrzeżny statek pasażerski *Wanda*, zamówiony przez Żeglugę Polską.

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

Zdjęcia zostały wykonane przez autorów lub pochodzą z ich zbiorów i wydawanych przez nich książek.

*Na pomoc powstaniom***Sztandar z czasów
Powstania Listopadowego.**

Przez morza...

Panuje powszechne przekonanie, że okres zaborów nie obfitował w morskie wydarzenia z udziałem Polaków. Nic bardziej mylnego. Najbardziej chwalebne epizody tego rodzaju związane są z powstaniami listopadowym i styczniowym. W obu przypadkach pozostające na emigracji ośrodki polskie próbowały udzielić im wsparcia przez morze.

Powstanie listopadowe wybuchło w nocy z 29 na 30 listopada 1830 roku. Aby skutecznie prowadzić działania bojowe przeciwko Rosji powstańcy potrzebowali broni i amunicji. Ale skąd je wziąć, jeśli fabryki mogące je produkować zostały przez Rosjan zlikwidowane, a Prusy i Austria zamknęły granice uniemożliwiając ich dostawę lądem?

Statki z bronią

Wyjście było jedno. Materiały wojenne należało przewieźć z Anglii i Francji drogą morską. Problemem był jednak fakt, że powstańcy nie dysponowali nie tylko portem, ale nawet niewielkim skrawkiem wybrzeża, gdzie taki transport można by przyjąć.

Nadzieja pojawiła się dopiero w końcu marca 1831 roku, kiedy powstanie przeniosło się na Żmudź, co dawało szansę na opanowanie nadmorskiej Poługi położonej na północ od Kłajpedy.

Początkowo do zdobycia strategicznego miasta wyznaczony został oddział pod dowództwem Onufrego Jacewicza. Do najbardziej zaciętych walk doszło w maju. Powstańcy zaatakowali Połagę siłą 4 tysięcy ludzi. Musieli jednak przerwać atak, kiedy na odsiecz portowi ruszyły znaczne siły nieprzyjaciela.

Tymczasem Bank Polski w Warszawie, na polecenie władz powstańczych, wysłał do Londynu, w tajnej misji, spolonizowanego Anglika, od lat mieszkającego w Warszawie i całym sercem oddanego sprawie polskiej, Andrzeja Evansa. Miał zakupić na tamtejszym rynku dla powstańców broń i amunicję.

Wagę operacji dostrzegali Rosjanie, ze wszelkich sił starając się jej przeszkodzić. Nie tylko więc komendant obrony Poługi dostał rozkaz utrzymania jej za wszelką cenę, do akcji przystąpili także carscy agenci w Anglii. Evansowi udało się jednak pokonać wszelkie przeszkody i na początku lipca był gotowy do wysyłki

pierwszego transportu broni. Na pokład dwumasztowej brygantyny o nazwie *Symmetry* załadowano m.in. 6 tys. karabinów z bagnietami, 2 tys. pistoletów, 3 tys. szabli, 4 armaty, 350 lanc, proch i amunicję. Dowódcą wyprawy mianowano płk Jana Jarzmanowskiego.

Równocześnie ponowiono próbę zdobycia Poługi. Zadanie zajęcia miasta wyznaczono tym razem 800-osobowemu oddziałowi pod dowództwem gen. Dezyderego Chłapowskiego. Potem dołączyły do niego kolejne jednostki. W sumie do ataku na port ruszyć miało aż 12 tys. powstańców! Niestety, na skutek tarć pomiędzy dowódcami poszczególnych oddziałów, a także braku zrozumienia przez Chłapowskiego znaczenia zdobycia Poługi, operacja nie powiodła się. Powstańcy ruszyli na Wilno, ponosząc przy tej okazji klęskę.

Evans nic o tym nie wiedział. *Symmetry* spokojnie przepłynęła Morze Północne, minęła Cieśniny Duńskie i stanęła pod

Połągą. Na brzegu nikt jednak nie czekał na transport z Londynu. Statek zawrócił więc do Anglii. Próby wysłania jeszcze kilku innych transportów także się nie powiodły. Zachowały się po nich tylko nazwy jednostek, na których płynęła broń i amunicja dla powstańców – *Drummer*, *Cap Kennedy* i *Port Royal*.

Na pięćset kroków

Wysilek Evansa nie poszedł jednak na marne. Idea wykorzystania morza do pomocy walczącym w kraju oddziałom przeżyła bowiem powstanie listopadowe. Do pomysłu wrócono przy okazji kolejnego wielkiego zrywu narodowego, jakim było powstanie styczniowe rozpoczęte 22 stycznia 1863 roku. Nie koniec na tym! Kierujący walką Rząd Narodowy postanowił stworzyć zbrojne siły morskie, które miały operować na Morzu Bałtyckim i Czarnym. Co więcej, tym razem ich zadaniem miał być już nie tylko transport broni, amunicji i ochotników. W razie potrzeby miały także atakować flotę handlową i wojenną Rosji.

Na miejsce lądowania pierwszego desantu wybrano, podobnie jak trzydzie-

ści lat wcześniej, okolice Kłajpedy. Dowódcą ekspedycji został gen. Teofil Łapiński. Wynajął w Londynie parowiec o nazwie *Ward Jackson*. Załadowano na niego m.in. 1000 karabinów, 750 szabli, 3 armaty, 200 lanc, proch, umundurowanie, a nawet drukarnię polową. Do udziału w wyprawie namówiono też, co nie było zbyt trudne, bo powstanie styczniowe spotkało się z powszechną sympatią w Europie, 160 ochotników, wśród nich lekarza, dwóch aptekarzy i drukarza. Większość ochotników stanowili Polacy, ale byli wśród nich także Francuzi, Włosi, Anglicy, Niemcy, Szwajcarzy, Węgrzy, Belgowie, Holendrzy, Chorwaci, a nawet Rosjanie.

Powstańcy bez problemów dotarli do Kopenhagi. W Malmo ekspedycja okrętowała się na duński szkuner *Emilie*. Na nim właśnie, 10 czerwca 1863 roku, wyprawa dotarła na miejsce desantu, na które wyznaczono miejscowość Schwarzsport, położoną na terytorium Prus, około dziesięciu mil na południe od Kłajpedy. Po wstępnym rozpoznaniu, około godz. 20, Łapiński zarządził lądowanie na godz. 22.

Plan przewidywał, że pierwszy oddział uda się na brzeg i posunie w głąb

lądu na 500 kroków. Potem obsadzi przyczółek, na którym lądować będą kolejne transporty. Dla ułatwienia desantu zajęć miano znajdujące się na wybrzeżu rybackie łodzie. W ten sam sposób zamierzono zdobyć podwoły, przy pomocy których oddział ruszyć miał ku granicy z Rosją. Po jej przekroczeniu powstańcy mieli rozpocząć działania bojowe.

Desant rozpoczął się ostatecznie pół godziny po godz. 22. Pierwsi powstańcy wsiedli do dwóch łodzi. Większa, do której przywiązana była mniejsza, spełniała funkcję prowizorycznego holownika. Chodziło o to, aby łodzie nie pogubiły się w zalegających już ciemnościach. *Emilie* czekać miała nieopodal.

Tragedia u celu

Niestety powstańcy mieli pecha. Tuż przed samym lądowaniem pogoda bardzo się pogorszyła. Od lądu zaczął wiać silny wiatr utrudniający desant. W swoich pamiętnikach gen. Łapiński tak opisuje tę sytuację: „Ledwie byliśmy na paręset sążni od statku, gdy pierwsza fala uderzyła w łodzie. I jak gdyby tylko burza czekała na nas, wiatr zerwał się silny



Bitwa pod Ostrołęką – przegrana Polaków w tej bitwie przesądziła o losach Powstania Listopadowego.

i woda coraz więcej się burzyła. Majtkowie naprężali się przy wiosłach, ja kierowałem osobiście rudlem. Ale usiłowania nasze były nadaremne: wiedziałem, że zamiast zbliżyć się do lądu, wiatr coraz silniejszy odpychał nas w morze, bałwany coraz gwałtowniej uderzały o łodzie i napępniały je wodą. Położenie było krytyczne, trzeba było wracać na statek, który nie pojmwiałem z jakiej przyczyny, zamiast się nas blisko trzywać, odsadził się od nas na dobre pół mili morskiej. Dalem znak trwogi kilkoma strzałami z rewolweru, ale statek się nie zbliżał. Żołnierze wołali z wielkiej łodzi, że mają wody po kostki, niedługo, że po kolana, kazałem wodę wylewać manierkami, ale to niewiele pomogło bo co trochę wody wyczerpali, to nowy bałwan łódź napępniał.”

Dlaczego *Emilie* nie reagowała na wezwania lądujących? Powód okazał się banalny. Nieobeznani z morskim fachem powstańcy zaraz po odpłynięciu pierwszych łodzi wylegli z radością na pokład uniemożliwiając tym samym pracę załozce statku.

„Tak walczyliśmy z kwadrans, statek tymczasem jakby zgłupiał, obraca się to w tę to w ową stronę i nie zbliża się do nas – wspomina Łapiński. - Nareszcie zaczyna się zbliżać, już nie jest jak na sto sążni, wtem ogromny bałwan wali z boku na nas, przewraca wielką łódź, mniejsza utrzymana chwilowo wiosłami i rudlem w równowadze. Z okrzykiem żalonym przeciągłym, z okrzykiem śmierci tak strasznym, że m zadrżał, ja co nie mam nerwów słabych i podczas całej katastrofy ani na chwilę nie straciłem spokoju, z okrzykiem, którego do śmierci nie zapomnę, trzydziestu sześciu moich najlepszych towarzyszy zanurza się we wzburzonych falach. Pierwsza łódź trzyma się jeszcze na powierzchni, ale lina przyczepiona do wielkiej łodzi ciągnie tył pierwszej na dół, zanurza go w wodę, podczas gdy przodek dębem się podnosi. Jeszcze sekunda, a wszyscy jesteśmy straceni. W tej chwili porywam topór leżący u nóg moich i z siłą i zręcznością, której w sobie się nie spodziewałem, przecinam linę, łódź się podnosi, majtkowie się wyprężają i odsadzamy od miejsca katastrofy.”

Kiedy większa szalupa się wywróciła, mniejsza dobiła do statku. Pomimo podjęcia natychmiastowej akcji ratunkowej z jego pokładu 24 powstańców nie udało się już uratować. 8 Polaków i 16 cudzoziemskich ochotników utopiło się niemal u samego celu podróży. Jakby tego

było mało, rozszalały już na dobre sztorm pognał *Emilie* w kierunku Połogi obsadzonej przez silny rosyjski garnizon. Chcąc uniknąć kontaktu z przeważającymi siłami wroga Łapiński zdecydował się opuścić niebezpieczne wody i, 14 czerwca, statek dobił do szwedzkiej Gotlandii. Tutaj niedoszli powstańcy zostali rozbrojeni i na pokładzie szwedzkiej korwety odstawieni z powrotem do Anglii, gdzie 5 lipca 1863 roku, oddział został oficjalnie rozformowany.

Kierunek – Morze Czarne!

Niepowodzenie Łapińskiego nie ostudziło jednak powstańczych zapałów.

udzielenie pomocy, a nawet bezpośrednio zaangażowanie militarne w konflikt po polskiej stronie. Sprawa wydawała się tym prostsza, że od czasu zakończenia wojny krymskiej, Rosji nie wolno było utrzymywać na Morzu Czarnym własnej floty wojennej.

Pierwszą jednostką, która wypłynęła na Morze Czarne z pomocą dla powstania był żaglowo-parowy frachtowiec *Cheesapeake*. Statek wyszedł z Newcastle pod koniec czerwca 1863 roku z ładunkiem broni i w sierpniu udało mu się dotrzeć do Konstantynopola. Stamtąd, pod dowództwem płk Klemensa Przewłockiego, ekspedycja dotarła do tureckiego portu w Trapezuncji. Próby lądowania na



W Londynie i Konstantynopolu trwały już przygotowania do wysłania kolejnego statku, tym razem na Morze Czarne. W tym wypadku nie chodziło już tylko o dostarczenie transportu z bronią czy nawet oddziału ochotników, ale przede wszystkim o pojawienie się powstańczego statku w jakimś brytyjskim porcie. Anglicy oświadczyli bowiem, że dopiero wtedy zaczną traktować powstanie jak wojnę dwu narodów, a nie wyłącznie wewnętrzną sprawę Rosji. Mogło to w efekcie spowodować międzynarodowe uznanie rządu powstańczego, a co za tym idzie

rosyjskim brzegu nie powiodły się i Polacy musieli zakończyć ekspedycję.

W lipcu klęskę poniósł także rajd płk Zygmunta Miłkowskiego (znanego szerzej jako pisarza Teodora Tomasza Jeża), który wraz z ponad dwiema setkami ochotników zagarnął angielski statek parowy pływający po Dunaju. Oddział został jednak rozbity przez Turków i Rumunów, zanim zdołał dotrzeć na miejsce przeznaczenia.

We wrześniu 1863 roku do Trapezuncji dotarł kolejny statek, który miał ope-

derą. Tym razem była to parowo-żaglowa jednostka o nazwie *Samson*. Także ta wyprawa skończyła się niepowodzeniem. Wyznaczony na jej dowódcę francuski kapitan Francois Michel Magnan, okazał się niegodny tego zaszczytu, tworząc powstańcze fundusze na prywatne cele.

Projekty Zbyszewskiego

Miejsce Francuza zajął 29-letni kmrdr ppor. Władysław Zbyszewski, zbiegły na wieść o wybuchu powstania z carskiej floty, doświadczony oficer i zdolny organizator. 28 października 1863 roku legendarny dyktator powstania styczniowego Romuald Traugutt zatwierdził jego projekt Organizacji Głównej Sił Narodowych Morskich. Zbyszewski stanął na jej czele przyjmując pseudonim „Felix Karp”.

Projekt Zbyszewskiego szczegółowo opisywał jak ma wyglądać polska flota nie tylko w czasie powstania, ale i w przyszłości. Na jego podstawie powołano do życia agencje morskie, które w Szanghaju, Melbourne, San Francisco i Nowym Jorku rozpoczęły werbunek marynarzy do powstańczej floty. W Anglii, Francji, Włoszech i Turcji zaczęto także poszukiwa-



Powstanie Styczniowe w oczach współczesnego mu malarza Artura Grottgera.

nie amatorów, którzy oddaliby swoje statki na służbę Polsce.

Pierwszym przygotowanym do walki z Rosjanami polskim powstańczym okrętem okazał się parowiec *Princess*, przemianowany wkrótce na *Kilińskiego*. 1 lutego 1864 roku jednostka wyszła z Newcastle. Na swoim pokładzie miała m. in. 13 dział, 300 karabinów i rewolwerów, 400 szabel, proch, amunicję i 200 sztuk mundurów i butów. W okolicach Malty *Kiliński* miał zamienić banderę brytyjską na polską, co miało stać się spełnieniem brytyjskiego warunku, o którym wspominaliśmy wyżej, a co miało odpowiednio nagłośnić. Awaria maszyny spowodowała jednak, że po drodze statek musiał zawinąć do hiszpańskiej Malagi gdzie, pod rosyjskim naciskiem, władze hiszpańskie aresztowały go 12 lutego.

Zbyszewski nie ustawał w wysiłkach. Wyruszył na Sycylię, gdzie miał zamiar wyposażyć dwa kolejne statki, dla których miał nawet przygotowane nazwy: *Kościuszko* i *Głowacki*, liczył też na odzyskanie *Kilińskiego* i realizację paru innych pomysłów. Żaden z projektów się nie powiódł. Na odrodzenie polskiej floty poczekać trzeba było do 1918 roku.



Od latarni do baśni

80 lat temu,
w maju 1928 roku,
„Morze” pisało:

Cudowne to radio

Mając w perspektywie podróż do Szwecji, trudno jest wyrzec się przyjemności odbycia jej na ojczystym statku pod ojczystą banderą. (...) W Gdyni dowiaduję się, że podróż odbyć mam na pokładzie s/s „Katowice”, co dla mnie, jako mieszkańca stolicy województwa śląskiego stanowiło przyjemność podwójną. (...) Z tyłu, daleko za rufą, migotały tysiące światełek Gdańska; z lewej strony oświetlone Zoppoty, a za nimi Gdynia... Cudowna gra świateł na horyzoncie i na powierzchni wód... Teraz rozpoczynam „naukę” nocnego pływania. A więc dostrzegam na wysokości Gdyni co kilkanaście minut 4 błyski świetlne. Dowiaduję się, że w ten sposób sygnalizuje latarnia morska w Gdyni na Oksywiu. (...) Za Helem od strony pełnego morza znów ukazują się światelka: po 2 wybliski co

15 sek. latarni w Jastarni, a dalej krótkie wybliski, podobne do błyskawicy, śle co 3 sek. latarnia morska w Rozewiu. Nie żałowałem już, że opuściliśmy port gdański wieczorem. (...) Parę minut przez 10-tą poczyna mój towarzysz kręcić gałeczkami aparatu, aż wreszcie słyszę sympatyczny głosik naszej, t. j. katowickiej, speakerki: „Hallo, hallo!” Polskie Radio Katowice i t. d. Koncert w kawiarni „Astorja”. Wkrótce dochodzą do mych uszu dźwięki orkiestry. Zamieniam się cały w słuch... Jakaż to rozkosz słyszeć na pełnym morzu, już prawie u wybrzeży szwedzkich, dobrze znaną orkiestrę z dalekich Katowic. Cudowny wynalazek to radio. Nie

potrafimy tego ocenić na lądzie, w życiu codziennym, gdzie zbyt szybko wynalazek ten spowszedniał. (...)

(Na pokładzie „Katowic”
z Gdańska do Stockholmu,
Z. J. Tyszel)

Podła insynuacja

Dnia 2 grudnia r. 1927 o godz. 6 pp., płynąc „Saturnją” do Rio de Janerio, znaleźli się niedaleko brzegów Brazylii, w punkcie leżącym na 16°58' szerokości poł. oraz 37°51' długości wsch.

Jest to miejsce tragicznej katastrofy „Principessy Mafaldy”, której zatonięcie, połączone z tyłoma ofiarami ludzkimi, tak żywo poruszyło świat cały. (...) W Buenos Aires kolportowano sobie pocichu z ust do ust wiadomość, jakoby załoga „Mafaldy” w chwili niebezpieczeństwa sterroryzowała podróżnych i sama się ratowała, pozostawiając pasażerów na łasce żywiołu. Jest to podła insynuacja, albowiem „Principessa Mafalda” trzymała się na wodzie kilkanaście godzin; przez cały czas utrzymywała kontakt radiowy z innymi okrętami, a gdy wreszcie pograżyła się w odmętach Oceanu, zginęli razem z nią kapitan Simone Guli, a w ich liczbie obaj radiotelegrafisci – Luigi Reschia i Francesco Boldracchi. (...) „Saturnja” znajdowała się zdaleka, bo w odległości 900 mil morskich, czyli dwóch dni drogi (...),

poprzestać więc musiała na roli biernego świadka katastrofy. Była to rola dla ludzi czynu i dla ludzi serca, tragicznie smutna. (...) Wieńce uwieszane na żerdziach pozwoli zaczęły się na linkach opuszczać w

dół, dosięgły wody – zawadziły o jej powierzchnię, odczepiły się od uwięzi, i kołysząc się, poczęły się szybko oddalać, a właściwie to myśmy od nich odpływały. Długie czarne ich punkciki znaczyły

miejsce żałobnej ceremonii, wreszcie jeden po drugim zniknęły. (...)

(Ku czci bohaterów „Principessy Mafaldy”, Stanisław Odyniec)

70 lat temu,
w maju 1938 roku,
„Morze” pisało:

Prymityw życia Murzyna

Po szeregu prac w polskiej misji o. o. jezuitów w półn. Rodezji przyjechał do Polski na krótki odpoczynek ojciec Tomaka. Pragnąc poinformować Czytelników o działalności tej polskiej placówki, przeprowadziliśmy z o. Tomaką rozmowę na temat jego pracy misyjnej. (...)

- Jak się przedstawia program nauki dla czarnych?

- Uczymy wszystkiego co może podnieść prymityw życia Murzyna do pewnego stopnia cywilizacji. Przede wszystkim uczymy czytać, pisać, rachować oraz dajemy ogólne wiadomości z historii ich kraju i wiadomości geograficzne. W szkołach dzieci przyzwyczajane są do porządku i higieny. Mówi się im stale i uczy, że należy utrzymywać czystość we wsiach, zamiatać chaty. Toteż w każdą sobotę zamiast lekcji dzieci robią we wsiach generalne porządki. Zamiatają chaty, drogi. Słowem wieś cała aż lśni od czystości... niestety, nie na długo.

W programie nauki jest także gimnastyka. A muszę powiedzieć, że gimnastykują się bardzo chętnie. Jest to dla nich prawdziwa zabawa i rozrywka. (...)

- Jaki jest stosunek Murzynów do białych? Czy umiejętność czytania słowa drukowanego, które nie zawsze niesie miłość i prawdę, lecz sieje czasem nienawiść – nie obraca się przeciwko białym?

- Zasadniczo – odpowiada mi o. Tomaka – stosunek Murzynów do białych, a w szczególności do misjonarzy katolic-

kich jest bardzo życzliwy. Murzyn umie przecież ocenić te wszystkie dobrodziejstwa, jakie otrzymuje z rąk białego człowieka. „Dobrze nam z wami” mówią często Murzyni. „Myśmy deptali po wielu bogactwach, nie wiedząc, czym one są naprawdę. Wyście nas nauczyli inaczej patrzeć na wszystko”. (...) My, szerząc wiarę i cywilizację wśród czarnych, dajemy im wszystko, co miłość dać może. Nie mamy w tym innego wyrachowania ponad świadomość dobrze spełnionego obowiązku religijnego i humanitarnego. (...)

(Misja polska w Rodezji, ST. Z.)

Osobliwość turystyczna

Gdy po tej nocy, która nocą nie była, obudziliśmy się o 5-tej rano, „Batory” stał już na kotwicy w cieśninie Tromsösund tuż obok miasta i portu Tromsø. Miasteczko to, liczące przeszło 10.000 mieszkańców, jest największym osiedlem ludzkim za północnym kołem polarnym. (...) Największą atrakcją dla turystów w Tromsø jest obóz Lapończyków, leżący w okolicy miasta. (...) Lapończycy znaleźli się tutaj nie całkiem z własnej woli. Po prostu sprowadzono ich jako osobliwość do

oglądania, jako obiekt turystyczny, pociągający dla podróżnych, i dzięki temu obóz ich ma charakter muzeum etnograficznego na świeżym powietrzu. Mieszka tu zaledwie kilka rodzin gnieźdzących się w nędznych ziemiankach. (...) Lapończycy wylegli na nasze spotkanie, ciesząc się nadzieją zarobku. Pokazują nam swoje wyroby: nożyki z kości rena do przecinania kartek albo lalki, ubrane według mody lapońskiej w barwne sukienki, obrzeżone białym futerkiem niedźwiedzim. (...) O godzinie 12-tej w południe „Batory” podniósł kotwicę i przedelfilował wzdłuż cieśniny przed frontem domów i miasta Tromsø. (...) Aż wreszcie z lewej strony statku odsunął się ostatni występ skalny i „Batory” znalazł się na wprost wejścia do Trollfiordu. Zahurkotała na przedzie statku machina, obracająca na wale potworny łańcuch kotwiczny, buchnął do góry obłok rdzawego kurzu i zamigotały wykrzesane iskry; olbrzymia kotwica spadła na dno morskiej cieśniny. Stanęliśmy w miejscu. Wszystkie oczy zwróciły się teraz ku tajemniczemu fiordowi. Widać doskonale jak jest krótki; głąb jego wypełnia amfiteatralny maszyw górski, ośnieżony pod szczytem (Higravstinder). Jesteśmy w krainie baśni, we fiordzie króla gór, rozświetlonego muzyką Griega, w królestwie elfów i gnomów, zamieszkujących niedostępne dla człowieka podziemne groty. (...)

**(Fiordy Norwegii,
Fragment z wycieczki m/s
„Batory”, Konrad Górski)**

Opr. Czesław Romanowski

**Zachowaliśmy
oryginalną pisownię.
Archiwalne numery
„Morza” można
znaleźć na stronie:
<http://www.magemar.com.pl/>**

*Opowieści
Mórz Popołudniowych*

Nowojorskie targi

Andrzej Perepeczko



Wszystkim w Polsce znane są Targi Poznańskie, przed wojną równie słynne były Targi Lwowskie, które co nieco pamiętam, ale ja swoje pierwsze w marynarskim życiorysie targi „zaliczyłem” z dala od kraju, po drugiej stronie Atlantyku, nie byle zresztą gdzie, bo w Nowym Jorku. I stąd tytuł kolejnego fragmentu moich wspomnień.



Było to przeszło czterdzieści lat temu, kiedy nasza marynarka handlowa była głównie „handlująca”, co nie było jakimś szczególnym powodem do narodowej dumy, ale... przynajmniej wcale spora liczba statków nosiła polską banderę. Dziś jest zdecydowanie odwrotnie, jednakże dla uspokojenia tejże dumy można twierdzić, że iloczyn wymienionych wyżej wartości generalnie się zgadza.

Wracajmy jednak do rzeczy.

W latach sześćdziesiątych ubiegłego wieku w Państwowej Szkole Morskiej w Gdyni miały miejsce – w ramach praktycznego szkolenia – wielomiesięczne praktyki na pełnomorskich statkach w dalekich i długotrwałych rejsach. W tym celu, między innymi na popularnych dziesięcioletnich jednostkach znajdowały się dodatkowe kabiny dla praktykantów, jak też dla „kierownika praktyk”.

Tenże kierownik był przełożonym praktykantów, odpowiadał za nich, ale głównym jego zadaniem było prowadzenie w czasie długich, głównie transoceanicznych przelotów, wykładów z wielu przedmiotów. Dla zgodności z prawdą historyczną wymieniam je w przypadkowej kolejności:

- silniki spalinowe
- kotły parowe
- turbiny parowe
- teoria i budowa okrętu
- okrętowe mechanizmy pomocnicze
- a także:
- podstawy prawa morskiego
- bezpieczeństwo pracy na statkach
- higiena i pierwsza pomoc.

Oczywiście przedstawiony zakres wykładów dotyczył słuchaczy, (bo tak się wówczas uczniowie pomaturalnej Państwowej Szkoły Morskiej nazywali) wydziału mechanicznego, na którym to wówczas byłem młodym wykładowcą.

Na marginesie mogę stwierdzić, że prowadzenie tylu różnych przedmiotów na poziomie bądź co bądź pomaturalnym, nie było zadaniem najłatwiejszym.

Na szczęście udało mi się zaangażować do pomocy w wykładach II mechanika, który był inżynierem budowy okrętów, a także lekarza statkowego.

Plan zajęć przewidywał dla praktykantów 4 godziny dziennie pracy i 4 godziny wykładów, z tym że w portach wykłady zawieszano, głównie z tego powodu, aby słuchacze mogli poznać odwiedzane kraje.

W tej sytuacji ja – kierownik praktyk – w portach nie miałem zajęć i dzięki temu mogłem zaspokoić turystyczne zamiłowania.

Jak wcześniej wspomniałem, w owym czasie polscy marynarze „wspierali” państwowy import, przywożąc do kraju aktualnie chodliwe towary. Gdy zawinęliśmy do Nowego Jorku towarem, który miał największe „przebicie” były... plastikowe obrusy, na których wydrukowane były złote wzory, liście, kwiaty i inne esyfloresy. Jednym słowem „cuś piknego”, jak zachwalali nowojorscy handlarze, pochodzący w znakomitej większości z małych miasteczek Polski wschodniej.

Załoga naszego statku, widząc, że codziennie wychodzę do miasta, poprosiła, abym złożył zamówienie na owe obrusy w firmie „STEVE PLASTIK CORPORATION”, albo jakoś podobnie.

- Nie ma sprawy - powiedziałem i wzięwszy adres oraz kilkadziesiąt marynarskich dolarów powędrowałem załatwić „big business” dla załogi.

O ile pamiętam, firma mieściła się w starym, kilkupiętrowym budynku przy „Brodwaju”, w dzielnicy zamieszkałej prawie wyłącznie przez „Amerykanów wyznania mojżeszowego” – jak ich określano przed wojną w Polsce.

Na drugim piętrze (windy nie przypominam, choć może i była) znajdowała się duża sala z żeliwnymi kolumnkami podpierającymi sufit. Na sali stały trzy maszyny drukarskie, do których z jednej strony wpływał szeroki pas matowo przezroczystego plastiku, a z drugiej wysuwał się błyszczący złotem pas obrusów typu „cuś piknego”.

Właścicielem tej „faktory” był pan Stefan rodem z Lublina, do którego mówiło się „panie Steve”, a na sali pracowało chyba z tuzin dziewcząt. Wszystkie naprawdę bardzo zgrabne, o nogach, że ho, ho i maksymalnych dekoltach sięgających... mniejsza o to dokąd. Wszystkie śniade i czarnowłose. Były to jak się wkrótce dowiedziałem Portorikanki. Wszystkie miały

na kostkach jednej z nóg związane złote łańcuszki, a złote krzyżki czy medaliki na takichże łańcuszkach kryły się głęboko w przedziałkach kuszących dekoltów.

Steve był facetem rozmownym. Błyskawicznie przyjął zamówienie i pieniądze. Cena była ustalona i wynosiła „12 dolarów za rolkę”. A rolka to nawinięte na tekturową rurę 100 jardów obrusowego pasma.

Rozmawialiśmy czas jakiś o tym i owym. Steve po krótko opowiedział mi swój pełen przygód życiorys, zapytał co w Polsce, jaki towar idzie i ile kosztuje dolar na czarnym rynku, jedynym słowem pogawędka toczyła się na wysokim, intelektualnie poziomie.

Pod koniec pierwszej wizyty zapytałem go, może niezbyt delikatnie:

- Ile u pana zarabiają te ładne dziewczyny?

- Co one zarabiają? – powtórzył pytanie. – One dostają czterdzieści sześć dolarów na tydzień.

Była to w owym czasie chyba najniższa z możliwych stawka.

- A ile zarabia ten kierownik? – wskazałem na jedynego, prócz nas, mężczyznę na sali „faktory”, którego – jak mi się zdawało – wyłącznym zajęciem było poklepywanie Portorykańek po apetycznych pośladkach oraz głaskanie po wysoko odsłoniętych, jeszcze bardziej apetycznych udach.

- On? On odstaje dwieście dolarów na tydzień, bo on za wszystko odpowiada i pilnuje, żeby dziewczyny szybko pracowały.

- Dwieście, powiadasz pan. A ile pan zarabia, panie Steve?

- Co ja mogę zarabiać? – roześmiał się Steve – ja biorę tę resztę co ona zostanie.

Roześmiałem się też i to było moje pierwsze w życiu bezpośrednie zetknięcie z kapitalistycznym fabrykantem.

• • •

Postój w Nowym Jorku przedłużał się z nieznanymi bliżej powodów, co zresztą było mi całkowicie na rękę, ponieważ w tym mieście jest bardzo dużo ciekawych do zwiedzania miejsc, a w licznych kinach grano filmy, których nie spodziewałem się ujrzeć w Polsce Ludowej.

Mimo, że dodatek dewizowy przysługujący marynarzom na polskich statkach był podówczas wręcz żenujący, załoga statku co kilka dni prosiła mnie o załatwienie kolejnych transakcji u Steva. Skąd brali pieniądze, wołałem raczej nie wnikać, bo i po co.

Ja cały swój przydział dewizowy wydawałem na bilety do metra czy do muzeum albo do kina. Z tego też powodu nie stałem się – jak na razie – właścicielem choćby jednej mizernej rolki „papy”, jak nazywaliśmy na statku obrusy typu „cuś piknego, sam cymes”.

Między nami mówiąc, był to chłam w bardzo prymitywnym guście, ale że w Peerelu prawie nic wówczas nie było, więc te „sam cymes” obrusy szły jak woda. I na rynek wewnętrzny i na „tranzyt”, czyli za Bug, gdzie odbiorców były miliony. Dzięki temu „przebicie” na tym towarze wynosiło chyba coś około 300 proc. (!).

• • •

Tak czy inaczej, nasz statek powoli zapełniał się rolkami „papy”, a ja w dalszym ciągu nie miałem żadnej.

Aż przydarzyła się odrobina szczęścia. Objawiło się w postaci kolegi, z którym mieszkalem przed laty w jednej kabinie, a który piątego dnia naszego postoju w Nowym Jorku przypłynął tam na innym polskim statku z regularnej linii północno-amerykańskiej.

Kostek – bo tak miał na imię – zaprosił mnie do baru, postawił podwójną whisky, za którą zapłacił bez zmużenia oka, a gdy opowiedziałem mu, jak spędzam dni postoju zapytał:

- A procent ci daje?

- Jaki procent? – zdziwiłem się

- A to skąpiec. Należy się uczciwie 4 proc. Ja zawsze tyle dostaję.

• • •

Zaraz na drugi dzień poszedłem do Steva, choć na statku – może chwilowo – nikt z załogi nie miał pieniędzy na biznes.

Rozmowa ze Stevem miała następujący przebieg.

- Panie Steve, dobrze się z panem pracowało i nawet pana polubiłem, ale coś mi się wydaje, że będę musiał zmienić o panu zdanie. Niestety na gorsze.

- A co się stało? – Steve był wyraźnie zaskoczony.

- Stało się to, panie Steve, że pan zapomniałeś o moich czterech procentach!

- Co?! Kostek przyjechał? – Steve rozłożył ręce w geście bezradności. – To on przyjechał za wcześniej, albo wasz statek stoi za długo. Ale jak tak, to niech będzie moja strata.

Po szczegółowym podliczeniu okazało się, że procent wyniósł aż 44 dolary, co było dla mnie sporą sumą, bo mój ówczesny dodatek dewizowy wynosił... 36 dolarów na miesiąc.

- No to jak będzie? – zapytałem.

- Dam panu, panie inżynier, ale w towarze, bo nie mam aktualnie gotówki.

Udałem, że wierzę w ten brak i powiedziałem:

- O.K. Poproszę cztery rolki.

- W porządku – zgodził się Steve – cztery razy dwanaście czyni czterdzieści i osiem. Pan dopłacisz cztery dolary i będzie git.

- Jakie cztery? – oburzyłem się – Dla mnie, stałego i dobrego klienta sprzedaż pan jedna rolkę za jedenaście dolarów. Chyba należy mi się 8 proc. upustu? A więc cztery razy po jedenaście, daje akurat czterdzieści cztery dolary. Prosty rachunek i całkiem elegancka liczba, nieprawdaż panie Steve? I w ten sposób obaj będziemy zadowoleni, a pan nie będziesz musiał luzem nosić cztery dolary. Jeszcze pan je gdzie, nie daj Bóg zgubisz.

Steve patrzył na mnie przez dłuższą chwilę i wydało mi się, że w jego spojrzeniu była spora doza jeżeli nie szacunku, to co najmniej podziwu.

- Niech będzie dla pana po jedenaście, tylko nie mów pan nikomu, nawet Kostkowi, że pan wytargowałeś u Steva, bo ja nie chcę pójść z torbami. Ja mam żonę i dzieci.

- Bez przesady, panie Steve, dla pana zawsze zostanie jakaś reszta.

Umówiłem się, że te cztery rolki dostarczy jeszcze dziś na statek, bo przecież mogliśmy jutro wyjść w morze i już miałem się pożegnać, gdy Steve zapytał

- Masz pan dzieci?

- Mam – odpowiedziałem zgodnie z prawdą

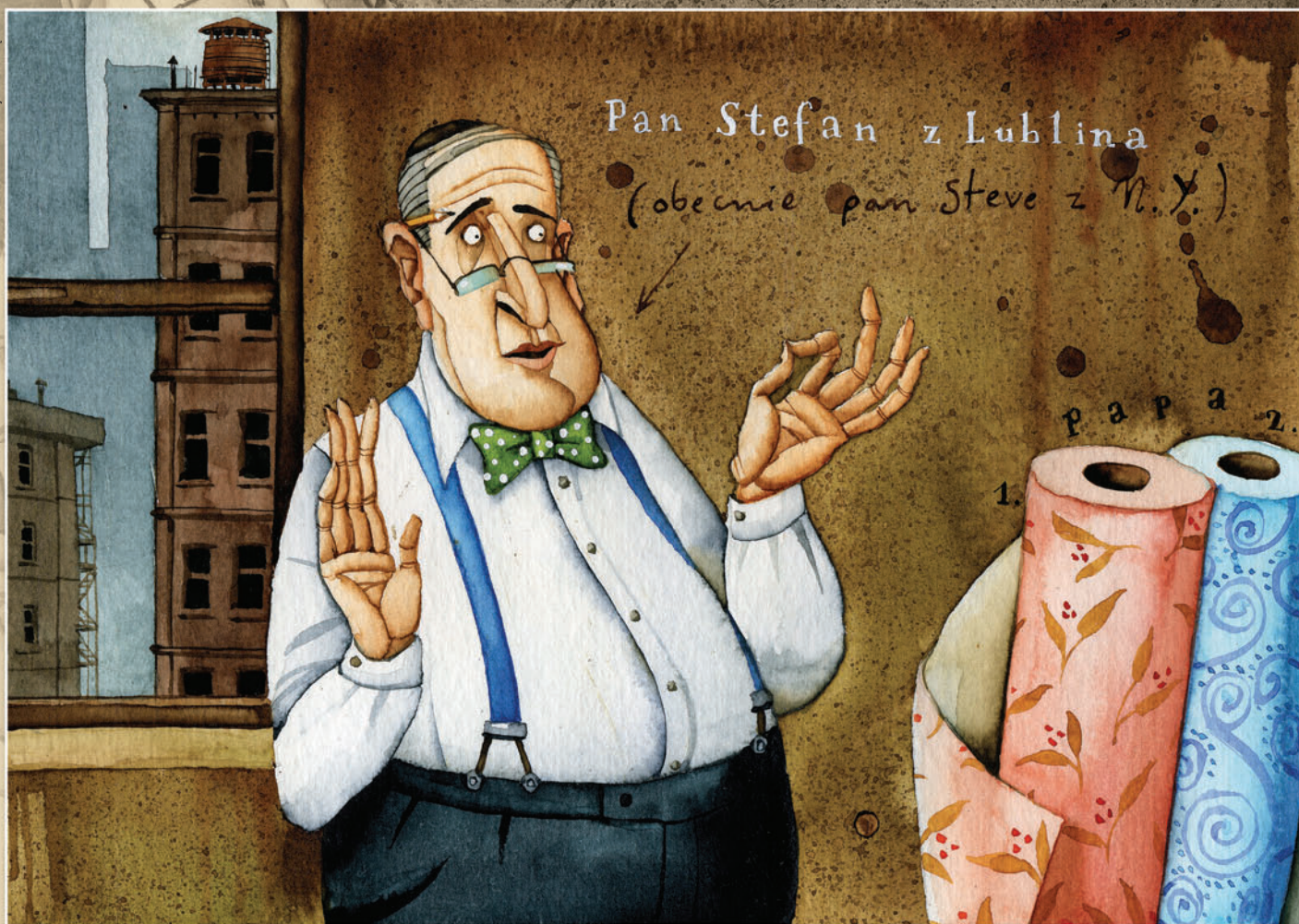
- Jakie stare?

- Siedem i pięć.

- To chodź pan ze mną.

Zeszliśmy piętro niżej. W dużej sali przy bardzo długim stole siedziało chyba ze dwunastu starszych mężczyzn. Wszyscy brodaci i pejsaci, wszyscy w jarmułkach na siwych włosach. Szyli coś na szeregiem ustawionych na stole maszynach i żaden nawet nie podniósł głowy, gdy weszliśmy.

Steve zamienił parę słów z facetem, siedzącym za biurkiem w rogu sali. Za nim piętrzyła się sterta kurteczek z imita-



cji zamszu co było podówczas krzykiem mody. Rozmawiali, jak się zorientowałem, w jidysz.

Steve podszedł do sterty kurtek, przerzucił kilka, wyciągnął jedną i pokazał mi.

- Będzie dobra? – zapytał

Była dobra na wymiar, a i kolor mi odpowiadał. W sam raz dla Eli.

Steve w jidysz spytał o cenę.

- Dwa dolary – odrzekł chyba właściciel. Oczywiście też w jidysz.

Steve wręczył mi tę kurteczkę i w tym momencie obaj zauważyliśmy jednocześnie, że na jednym rękawie była dziura, jakby wygrzyzona przez mysz.

Steve zawahał się i spytał

- Co pan uważasz?

- Panie Steve – odpowiedziałem – rozumiem, że to jest prezent dla mojej córki, U nas w Polsce jest takie powiedzenie, że darowanemu koniowi nie zagłada się w zęby, ale... ja rozumiem, że panu będzie bardzo przykro dawać fełerny towar w prezencie.

Steve roześmiał się i odłożył trzymaną kurteczkę na stół. Razem poszukaliśmy w stercie i wybrałem – po dokładnych oględzinach jedną z nich.

Steve zapytał właściciela o cenę, ale skrzywił się nieco, gdy usłyszał (oczywiście w jidysz), że wynosi ona pięć dolarów. Wyciągnął jednak piątkę, dał mi kurteczkę, ja podziękowałem i gdy Steve chciał tamtą fełerną wrzucić na stertę, powiedziałem:

- Stop. Tę ja kupuję za dwa dolary.

- To pan znasz jidysz?

- A pan myślisz, że to taki język, że już go się nikt nie może nauczyć?

W stercie kurteczek znalazłem jakiś skrawek takiego samego skaju, zapłaciłem dwa dolary i wyszliśmy. Ja miałem dobre prezenty dla obojga (żona przyszyła dwie patki na rękawach uszkodzonej kurtki, z których jedna zastąpiła dziurę) a Steve...

Steve popatrzył na mnie podejrzliwie i mruknął:

- No, no, no.

Po chwili zaś zapytał:

- Ja pana przepraszam, ale czy pan przypadkiem nie jesteś z naszych?

Gdy, zgodnie z prawdą, zaprzeczyłem, Steve dodał:

- A czy nie chciałbyś pan zostać moim wspólnikiem? Bo ja chcę zmienić branżę i potrzebuję kogoś do rozkręcenia interesu.

- Dziękuję za propozycję, ale ja się nie znam ani na interesach, ani na handlu – stwierdziłem zgodnie z prawdą.

- Jeżeli pan się nie zna na handlu i interesach to kto się zna? – roześmiał się Steve.

• • •

Zapomniałem poinformować Steva, że przed wojną mieszkała obok nas liczna rodzina Mandłów i jeden z ich chłopców, z którym się bawiłem, nauczył mnie liczyć do dziesięciu w jidysz.

**Za miesiąc opowiadanie
„Kawa u pana Tadzieńka”**

Tajniki dzieł marynistów (28)

Fot. M. Bracki



„Niemen pod Grodnem”, 1938, Centralne Muzeum Morskie w Gdańsku.

Kolor *nastroju*

Wacław Żaboklicki należy do tych polskich artystów, którzy z powodzeniem wpisują się w nurt sztuki europejskiej. Studia na zagranicznych uczelniach artystycznych i długoletni pobyt we Francji natchnęły go do poszukiwań nowinek artystycznych. Szczególnie upodobał sobie technikę pastelów, w której był prawdziwym mistrzem.

Artysta urodził się w 1879 roku w Zakrzewie. Studiował najpierw w warszawskiej Klasie Rysunkowej pod kierunkiem **Wojciecha Gersona** (1897-99). Później zamieszkał w Monachium, gdzie wzorem wielu innych malarzy polskich podjął naukę w tamtejszej Akademii (1899-1903). W roku 1903 udał się do Francji na dalsze studia, dzieląc swój czas pomiędzy Bretanię i Paryż. Z wyjątkiem roku 1904, kiedy uczęszczał do paryskiej Akademii Colarossi, przez prawie cały czas, do 1912 roku, przebywał w Pont-Aven. Ta niewielka bretońska wioska odegrała ważną rolę w historii europejskiego malarstwa. Tutaj działali twórcy skupieni wokół wybitnego francuskiego artysty **Paula Gauguina** (1848-1903), określane w dziejach sztuki jako Grupa Pont-Aven. Jego uczniem był między innymi Władysław Ślewiński (1854-1918), z którym Wacław Żaboklicki się zaprzyjaźnił. To pod jego wpływem - jak również innego ucznia Paula Gauguina, Emila Jourdana (1860-1931) - zaczął

malować w charakterystycznym dla Grupy Pont-Aven stylu, którego wyróżnikiem była rozległa, płaska plama barwna, obwiedziona wyraźnym konturem, przypominająca nieco witrażowe szkło.

Aktywny marynista

Malarstwo Wacława Żaboklickiego z okresu bretońskiego nie jest wszakże kalką takiego sposobu malowania. Artysta zrezygnował chociażby z żywych, nasyconych barw, jakimi posługiwali się inni artyści z tej Grupy. W jego obrazach dominują raczej barwy stłumione, zgaszone fioleto, błękity, zielenie i róże. Brakuje również wyrazistego konturu. Granica pomiędzy poszczególnymi plamami koloru jest lekko rozmyta i przejścia pomiędzy tonami łagodniejsze. Ostry niekiedy modelunek bryły, który obrazom artystów z Grupy Pont-Aven nadawał monumentalny i archaiczny wygląd, u Wacława Żaboklickiego praktycznie nie występuje.

Artysta w swych obrazach kładzie nacisk na perspektywę powietrzną oraz efekty luministyczne, które budują przestrzeń w sposób konsekwentny i naturalistyczny, nieco inaczej niż płaska i kurtynowa perspektywa malarzy z Grupy Pont-Aven.

W 1913 roku Żaboklicki wrócił do Polski. Na stałe zamieszkał w Płocku. Poza latami I wojny światowej, które spędził w Rosji i wyjazdami do Niemiec, Włoch, Wielkiej Brytanii i Związku Radzieckiego, nie opuszczał kraju do śmierci w 1959 roku, w Warszawie.

Wacław Żaboklicki poświęcił się całkowicie malarstwu. Posługiwał się wyłącznie techniką olejną i pastelami. Malował krajobrazy, studia ludzi i zwierząt oraz martwe natury. Pejzaż morski zajmuje w jego twórczości znaczącą pozycję. Artysta rozpoczął malowanie morza już w czasie pobytu w Bretanii. Powstały wtedy takie obrazy, jak „Pejzaż bretoński” oraz „Brzeg morski w Ker-Groes”. W latach



„Wzburzone morze”, po 1919, Centralne Muzeum Morskie w Gdańsku.

1920-39 zafascynowało go polskie Wybrzeże. Był jednym z najaktywniejszych marynistów polskich okresu międzywojennego. Malował m.in. port w Gdyni, Władysławowo, Hel. Od 1920 roku należał do Koła Marynistów Polskich.

Uczestniczył też w wystawach marynistycznych, m.in. w 1927 roku w Łodzi oraz w 1939 roku w III Wystawie Morskiej w warszawskiej Zachęcie. Pejzaże morskie zjednały mu przychylną krytykę i uznanie publiczności licznych wystaw, w których uczestniczył, zarówno w kraju, jak i za granicą.

Malarskie pastele

Do ulubionych motywów artysty należało wzburzone morze. Jeden z obrazów znajdujących się w Centralnym Muzeum Morskim w Gdańsku poświęcony jest właśnie temu tematowi („Wzburzone morze”, po 1919). Patrzącemu od razu rzuca się w oczy realizm tej kompozycji, będący wynikiem daru obserwacji artysty z jednej strony i swobody posługiwania się pastelami z drugiej. Przyglądając się barwom wody i nieba i ich wzajemnym zależnościom, domyślamy się, że

obraz namalowany został w dzień wietrzny i ciepły, być może o świcie. Niebo jest jasne, utrzymane w pastelowych odcieniach fioletu i błękitu. Toń morska odcina się pasmem barw zimnych i zdecydowanie ciemniejszych, kontrastowo zestawionych z bielą, niejako rzeźbiących wysoko spiętrzone fale na I planie. Artysta posługiwał się pastelami w sposób malarski, daleki od rysunkowości. Poszczególne tony zestrajał harmonijnie, stosował miękkie, „postrzępiony” kontur, plamy barwne delikatnie różnicował walorowo. Omawiany obraz jest dla artysty bardzo charakterystyczny. Dostrzegamy tu różnicowanie powierzchni obrazu opracowanego w pastelach, choć zdawałoby się, że taki efekt osiągnąć można tylko w technice olejnej. O ile w partii nieba kolor nakładany jest cienko i gładko, prawie wcierany w fakturę podobrazia, o tyle w partii przedstawiającej morze zyskuje swoistą substancjonalność i grubość, z widocznymi ziarenkami pigmentu.

O talencie artysty świadczy tutaj nie tylko biegłość warsztatowa, lecz również umiejętność budowania nastroju poprzez zastosowanie wyrafinowanej kolorystyki,

doskonale wpasowującej się w nasze wyobrażenia o zmienności barw wody morskiej oraz wkomponowanie w całość pozornie drugorzędnych szczegółów, fruwających nad wodą mew i mających w oddali żagli jachtów wykorzystujących wietrzną pogodę.

Francuskie doświadczenia

Nastrojowy jest również inny obraz artysty - „Pejzaż nadmorski z sosnami”. Praktycznie całość kompozycji wypełnia korona jednej z dwóch rozłożystych sosen, rosnących na porośniętym krzewami, niewielkim wzniesieniu. Ich pochyłone pnie i sękate gałęzie, opierające się sztormowym wichurom, na tyle zauroczyły artystę, że uczynił z nich głównych bohaterów kompozycji, tytułowe morze spychając na dalszy plan. Właściwie wąski pas morza widoczny w głębi, tuż przy linii nisko usytuowanego horyzontu, nie zwróciłby naszej uwagi, gdyby nie prowadząca do plaży droga po lewej. Dużą rolę w tym obrazie odgrywa światło. Ostre słońce przebijające się przez zasłonę z igieł kładzie się na ziemi w postaci jasnych plam. Obraz zdaje się być bardzo

Fot. M. Brucki



„Pejzaż nadmorski z sosnami”, 1933, Centralne Muzeum Morskie w Gdańsku.



Fot. M. Brucki

„Pejzaż z Gdyni”, 1936, Centralne Muzeum Morskie w Gdańsku.

barwny. Dopiero po uważnym przyjrzeniu się, dostrzegamy, że tak naprawdę jest właściwie monochromatyczny. Opracowany został w zróżnicowanych tonalnie odcieniach błękitu, wzbogaconych gdzieś tam zaledwie muśnięciami seledynowej zieleni i bieli. Dużą rolę w ustaleniu kolorystyki obrazu odgrywa barwa kremowa, pochodząca z nie zamalowanych fragmentów podobrazia. Umiejętnie „odsłonięta”, rozświetla całość i urasta tym samym do rangi drugiego po błękitcie koloru kompozycji.

Kolejnym, tym razem namalowanym techniką olejną, obrazem Władysława Ślesickiego jest „Niemen pod Grodnem”. Przedstawia widok na szeroko rozlaną, oddalającą się w głąb kompozycji rzekę, ujętą po obu stronach płaskimi, porośniętymi drzewami brzegami. W porównaniu z omówionymi poprzednio, obraz ten jest najbardziej syntetyczny, konturowy i operujący płaską plamą barwną. Wystarczy zauważyć, jak zdecydowanie i kontrastowo namalował artysta odbicie drzew w gładkiej tafli wody. Malarz nawiązał tu

bezpośrednio do doświadczeń nabytych w Bretanii. Pozostał jednakże wierny charakterystycznej dla „polskiego” okresu swej twórczości zasadzie zawężenia gamy barwnej i wszechobecnemu światłu, tutaj łagodnie rozproszonemu, którego źródłem jest nisko położone słońce, świadczące, że dzień chyli się ku końcowi.

Powietrzna perspektywa

Wielką siłą artysty była zawsze umiejętność oddania głębi krajobrazu i zbudowania perspektywy powietrznej, tym bardziej zdumiewająca, że posługiwał się bardzo oszczędnymi środkami wyrazu. Modelowym przykładem jest obraz omówiony powyżej, a kolejny - „Pejzaż z Gdyni” - tylko tę tezę potwierdza. Przedstawia widok na otwarte morze z perspektywy ośnieżonej plaży. Na I planie widzimy dwie łodzie rybackie, sprawiające wrażenie niedbale porzuconych. Ich trójwymiarowo modelowane kadłuby skonstrastowane zostały z bielą spiętrzonego śniegu. Grę światła na powierzchni śnie-

gu uzyskał artysta za pomocą delikatnego fioletu. Toń morską również namalowana została za pomocą szerokich i zdecydowanych pociągnięć pędzla, nierzadko ze śladami wyraźnego konturu, który miejscami prawie całkowicie zanika pozwalając, by plama barwna rozlała się płasko i swobodnie po powierzchni obrazu. Wysoka fala w odcieniu seledynowej zieleni, z białą grzywą na wierzchołku, wąski pas morza tuż przy linii horyzontu pociągnięty przenikającymi się barwami turkusowego i ultramaryny, wysmakowana cytrynowa żółć, jaką muśnięte jest niebo, dowodzą, jak wiele znaczył dla artysty kolor. Służy nie tylko naturalistycznemu odwzorowaniu wycinka rzeczywistości, ale również buduje nastrój i pełni rolę dekoracyjną.

Liliana Giełdon

Ilustracje:
© Centralne Muzeum Morskie
w Gdańsku

Conrad, piraci i Perepeczko

W ubiegłym roku minęła 150 rocznica urodzin Józefa Konrada Korzeniowskiego znanego chyba jednak bardziej jako Joseph Conrad. Minęła właściwie bez echa, pomimo zorganizowanych tu i ówdzie upamiętniających ją obchodów.

Trudno doprawdy dociec, dlaczego Conrad nie cieszy się wśród Polaków zbyt dużą popularnością. Przecież uważany jest za najwybitniejszego marynistę w historii literatury światowej. A że nie jest to stwierdzenie na wyrost może się przekonać każdy, kto przeczyta „Lorda Jima”, „Smugę cienia”, „Jądro ciemności” czy „Szaleństwo Almayera”. Bez lektury tych arcydzieł nie można nazywać się prawdziwym miłośnikiem morza.

Przyczyn braku większego zainteresowania dokonania Conrada w Polsce upatrywać być może trzeba w tym, że często traktowany bywa jak autor obcy – piszący po angielsku i nie podejmujący tradycyjnych w naszej literaturze wątków.

Tym bardziej więc cieszy każdy wysiłek przybliżenia postaci Conrada polskiemu czytelnikowi. Podjęło się tego ostatnio

lubelskie wydawnictwo Gaudium. Wydało dwutomowe „Życie Josepha Conrada Korzeniowskiego” Zdzisława Najdera i, również dwutomowe „Polskie zaplecze Josepha Conrada Korzeniowskiego” pod redakcją Zdzisława Najdera i Joanny Skolik.

To znakomite książki, pod każdym względem, zarówno merytorycznym jak i edytorskim. Zdzisław Najder, sam przecież postać nietuzinkowa, legendarny dyrektor Rozgłośni Polskiej Radia Wolna Europa, w świetnym stylu kreśli portret Conrada. Dodajmy od razu, że portret wcale nie posągowy.

Śledząc życie Conrada, zarówno jego karierę zawodową na morzu, gdzie spędził 20 lat, jak i pisarską na lądzie, odkrywamy, że był człowiekiem w całym tego słowa znaczeniu. Potrafił wspiąć się na wyżyny genialności pisarskiej, ale i posuwać do manipulacji w celu zdobycia upragnionego patentu kapitana żeglugi wielkiej Brytyjskiej Marynarki Handlowej. Potrafił być dobry i urzekający, ale bywał także małostkowy i lekkomyślny, zwłaszcza w kwestiach finansowych. „Życie Jo-

sepha Conrada Korzeniowskiego” to lektura niezwykle zajmująca.

Natomiast „Polskie zaplecze Josepha Conrada Korzeniowskiego” rozwiewa wiele mitów dotyczących stosunku pisarza do kraju pochodzenia. Publikacja jest zbiorem (pierwszym zresztą takim w Polsce) dokumentów rodzinnych, listów i wspomnień dotyczących pisarza. Niejednokrotnie bardzo zaskakujących. Można tam znaleźć i takie słowa Conrada: „(...) zawsze pamiętny jestem zalecenia Pańskiego na wyjeździe w Krakowie: Pamiętaj – rzekł Pan - gdziekolwiek będziesz płynął, zawsze płyniesz do Polski! Tego nie zapomniałem i nie zapomnę!”

Obie opisane powyżej prace znakomicie się uzupełniają. Warto umieścić je na półce obok siebie. Dla tych, którzy do tej pory nie mieli z genialnym marynistą do czynienia mogą się stać początkiem „conradowskiej” kolekcji. Dla tych, którzy kolekcję już posiadają, książki Gaudium będą na pewno jej ozdobą.

Miłośnikom lżejszej literatury można polecić najnowszą książkę Jacka Ko-



mudy „Czarna bandera”. Przygotowało ją lubelskie wydawnictwo Fabryka Słów. Komuda eksploatuje tematykę morską, która pojawiła się w jego twórczości wraz z poprzednią powieścią „Galeony wojny”, rozgrywającą się w czasach bitwy pod Oliwą (pisaliśmy o tym w marcowym numerze „Naszego MORZA”, tam też znaleźć można wywiad z autorem).

Zawartość „Czarnej bandery” streszcza dokładnie jej podtytuł, który zapowiada, że zawiera „historie najgroźniejszych piratów, szmuglerów, bukanierów i handlarzy czarnym towarem, ich bluźniercze wyczyny i zbrodnicze rabunki”. I na tym poprzestańmy, bo zdradzanie czegokolwiek więcej pozbawiłoby potencjalnych czytelników całej przyjemności. A, że będzie ona wielka zapewniamy.

Ostrzegamy jednak, że nie jest to lektura dla delikatnych. Opowieści snute są bowiem w „Czarnej banderze” językiem ostrym i dosadnym, jakby żywcem wziętym z pirackiej tawerny. Dodaje to książce wiarygodności i czyni jej lekturę ciekawszą. Dla pierwszej osoby, która się z nami skontaktuje mamy darmowy egzemplarz.

Na deser jeszcze zapowiedzieć chcemy kolejne dzieło pióra Andrzeja Perepeczki. Postaci tej nikomu chyba przedstawiać nie trzeba – ani miłośnikom marynistyki, ani tym bardziej Czytelnikom

„Naszego MORZA”, w którym Pan Andrzej regularnie się pojawia. Perepeczko jest autorem kilkudziesięciu już w tej chwili książek o tematyce morskiej i wojenno-morskiej. Śmiało można powiedzieć, że dają mu one niekwestionowaną pozycję krajowego klasyka tego rodzaju literatury.

Na szczęście dla czytelników z pisarstwem Perepeczki jest odwrotnie niż z winem, im nowsze tym lepsze. Mimo upływających lat, autor nieustannie się rozwija. Świadczy o tym choćby jego najnowsza książka „Opowieści mórz popołudniowych”, która ukazała się nakładem gdańskiej oficyny Finna słynącej z wydawania znakomitych książek morskich, żeby wymienić wśród nich tylko „serię z kowitczką”.

I tym razem Finna trafiła w dziesiątkę. Książka Perepeczki to opowieść o rejsie pewnego tankowca, jego załodze, dwóch kapitanach i wielkim biznesie z wojną iracko-irańską w tle. Książkę czyta się jednym tchem, można się przy niej pośmiać, wzruszyć, a nawet przez chwilę zamyślić. Nieodmiennie bowiem, podczas lektury „Opowieści mórz popołudniowych”, miałem wrażenie, że rejs statku, który co chwilę zmienia nazwę, banderę i port przeznaczenia można odczytywać jako metaforę ludzkiego losu miotającego nami w różnych kierunkach z nie

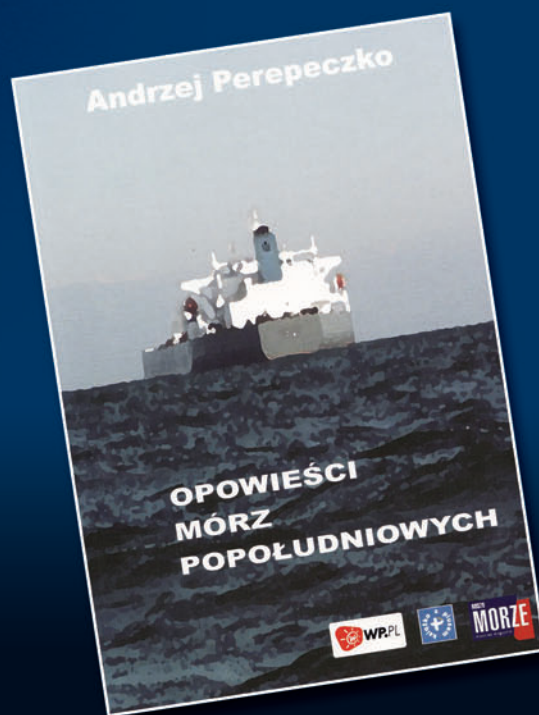
zawsze wiadomych powodów. Miejmy nadzieję, że ten, przynajmniej z ducha, „conradowski” wątek, zagości w pisarstwie Perepeczki na stałe.

Jak sam autor przyznaje „Opowieści mórz popołudniowych” są w pewnym sensie kontynuacją innej jego powieści, mianowicie „Pana Jędrusia wyprawy po zielone runo”. Kulisy powstania tej książki są zresztą w „Opowieściach” opisane.

Jak nam wiadomo, w szufladzie Andrzeja Perepeczki czekają na wydanie dwie kolejne części cyklu: „Statek spokojnej starości” i „Starszy, najstarszy”. Szkoda, aby tam pozostały. W imieniu Autora prosimy zatem o kontakt ewentualnych sponsorów.

Godzi się jeszcze dla porządku dodać, że „Opowieści mórz popołudniowych” to kolejna (z kilkunastu już) pozycja wydana z logo „Naszego MORZA” na okładce. Obejmując patronat nad dobrymi książkami morskimi staramy się je promować. Wydawnictwa zainteresowane taką współpracą prosimy o kontakt pod adresem: tomasz.falba@naszemorze.com.pl. A dwóm pierwszym Czytelnikom, którzy się do nas odezwą sprezentujemy po egzemplarzu „Opowieści mórz popołudniowych”.

Tomasz Falba



„Kamikaze - Boski Wiatr”
na płytach DVD

Samobójcy z nieba

Przykłady pełnych poświęcenia, samobójczych ataków na nieprzyjaciela znane są od wieków. Jednak dopiero Japończycy pod koniec II wojny światowej, wykorzystując samoloty, zrobili z tej metody narzędzie zagłady. O pierwszych w historii pilotach-samobójcach opowiada wydany właśnie na płytach DVD film „Kamikaze – Boski Wiatr”.

Był potwornie gorący ranek 25 października 1944 roku. Temperatura na pokładach amerykańskich okrętów zmierzających ku Zatoce Leyte na zachodnim Pacyfiku dochodziła do 45 stopni Celsjusza. Cztery lotniskowce – *Taffy 1*, *Sangamon*, *Santee* i *Suwannee* przyjmowały właśnie samoloty powracające z porannych misji, kiedy ok. godz. 7.40 na niebie pojawiło się kilka dziwnie zachowujących się japońskich maszyn. Pilot pierwszej z nich leciał wprost na *Santee* strzelając bez przerwy z broni maszynowej. Gdy był tuż nad lotniskowcem, amerykańscy marynarze z przerażeniem spostrzegli, że Japończyk nie podciąga ma-

szyny do góry, lecz z całym impetem wbija się w pokład startowy! Eksplozja bomby wyrywa w pokładzie dziurę wielkości 5 na 10 metrów i powoduje śmierć 16 ludzi. 27 zostaje rannych.

Kilkadziesiąt sekund później kolejny japoński samolot nurkuje w stronę *Sangamona*, jednak w ostatniej chwili, ok. 150 metrów przed celem, zostaje zestrzelony przez obronę przeciwlotniczą sąsiedniego *Suwannee*. Stracony został też trzeci pilot-samobójca, jednak czwarty kamikaze, pomimo trafienia, ciągnąc za sobą ogon dymu wbił się w pokład *Suwannee* wyrządzając ogromne szkody i straty w ludziach. Tak wyglądał pierwszy w historii





atak japońskich pilotów-samobójców na amerykańskie okręty wojenne. Już trzy godziny później pięć następnych japońskich myśliwców Zero zaatakowało kolejne amerykańskie okręty, zatapiając lotniskowiec *St. Lo* i poważnie uszkadzając kilka innych jednostek.

Coraz większe straty

W ten sposób wojna na Pacyfiku weszła w nowy, bardziej krwawy etap. Bezpośrednim impulsem do powstania jednostek samobójczych były coraz większe straty zadawane japońskiemu lotnictwu przez Amerykanów. Tylko w jednej bitwie na Morzu Filipińskim, w czerwcu 1944 roku, Japończycy stracili trzy lotniskowce i ponad 400 samolotów, podczas gdy Amerykanie „zaledwie” ok. 100 maszyn i ani jednego lotniskowca. Po tym wydarzeniu dowództwo japońskiej marynarki zleciło opracowanie nowej, bardziej skutecznej metody zniszczenia wrogich jednostek. Zadanie zlecono wiceadmirałowi Takijiro Onishi, bliskiemu współpracownikowi admirała Yamamoto, jednemu z głównych autorów ataku na Pearl Harbor. Onishi uznał, że w sytuacji, gdy co-

raz trudniej japońskiemu pilotom przebić się przez obronę przeciwlotniczą amerykańskich okrętów, konieczne jest sięgnięcie po nadzwyczajne metody, aby każdy samolot, któremu uda się przedrzeć przez zaporę ogniową trafił w cel!

Minimum sił, maksimum efektu

Jedną z przyczyn narodzin koncepcji kamikaze był coraz bardziej odczuwalny brak odpowiednio przeszkolonych pilotów, zdolnych skutecznie walczyć z Amerykanami. A i większość z ocalałych samolotów pozostawiała wiele do życzenia pod względem sprawności technicznej i bojowej. „Jest tylko jeden sposób, aby nasza skąpa siła dała maksimum efektu – zorganizowanie jednostek uderzeniowych składających się z myśliwców Zero uzbrojonych w 250-kilogramowe bomby, a każdy z nich niech uderzy w nieprzyjacielski lotniskowiec” – zaproponował wiceadmirał Onishi i w ciągu zaledwie kilku minut zyskał poparcie innych oficerów.

Od początku nową formację tworzyli wyłącznie ochotnicy, których – wbrew pozorom – nie brakowało. Trzeba pamię-

Historyczna nazwa

Samobójcze oddziały japońskich pilotów nazwane zostały „Shinpu tokubetsu kogekitai”, co oznaczało: Specjalne Jednostki Uderzeniowe „Boski Wiatr”. Nazwa „Shinpu” (Boski Wiatr) nawiązywała do potężnego tajfunu, który w 1281 roku zniszczył mongolską flotę szykującą się do ataku na Japonię. Japończycy uznali to za dowód opieki bogów nad ich krajem i nazwali tajfun „Boskim Wiatrem”.

Określenie samobójczych jednostek „kamikaze” wynikało z innego, bardziej potocznego sposobu czytania tych samych ideogramów słowa „shinpu”. I chociaż to właśnie nazwa „kamikaze” rozpowszechniła się na całym świecie, w samej Japonii pilotów-samobójców nazywa się „shinpu”, co dla Japończyków brzmi bardziej dostojnie.



tać, że głęboko zakorzeniony w kulturze Japonii samurajski kodeks za największy honor uznawał możliwość złożenia ofiary z własnego życia. W dodatku wykorzystany propagandowo sukces pierwszego ataku kamikaze (o czym pisaliśmy na początku), zaowocował jeszcze większym napływem młodych pilotów chętnych poświęcić życie dla ojczyzny. Po wielu miesiącach samych klęsk, nowa metoda walki przyniosła Japonii pierwszy, jakże oczekiwany sukces.

Cztery tysiące samobójców

Po drugiej stronie frontu zapanował tymczasem strach przed pilotami-samobójcami. Amerykanie początkowo nie wiedzieli jak walczyć z tak zdeterminowanym przeciwnikiem. Tym bardziej, że i sami Japończycy z ataku na atak doskonalili metodę samobójczych zamachów. I tak np. samoloty nadlatywały nad wybrany okręt ze wszystkich stron, aby maksymalnie rozproszyć ogień przeciwniczki i tym samym zwiększyć szansę dotarcia do celu. Bywało też, że japońskim pilotom udawało się rzucić bombę na jeden okręt, a potem rozbić samolot o następną jednostkę. W ten sposób jeden kamikaze mógł uszkodzić aż dwa cele.

Największą bitwą z ich udziałem były toczone przez cały kwiecień i maj 1945 roku walki o wyspę Okinawa. To tam właśnie zginęła prawie połowa z blisko 4 tysięcy kamikaze wysłanych na śmierć pod koniec II wojny światowej. Straty, jakie w tym czasie japońscy piloci-samobójcy zadali przeciwnikowi, to 56 zniszczonych i 273 uszkodzonych amerykańskich okrętów różnego typu.

„Przymusowi” ochotnicy

Nakręcony w ubiegłym roku japoński dramat wojenny „Kamikaze – Boski Wiatr” przybliży współczesnym widzom historię powstania samobójczej jednost-

ki. Nie jest to jednak typowa, widowiskowa superprodukcja w stylu np. amerykańskiego „Pearl Harbor”. Wręcz przeciwnie...

Główny nacisk w filmie położony został na dramatyczne przeżycia i emocjonalne rozterki młodych pilotów, którzy, owszem, zgłosili się do samobójczej misji na ochotnika, ale w dużej części postąpili tak pod wpływem ogromnej społecznej presji, de facto zmuszającej ich do tego kroku. Wątpliwości targają nimi nawet wówczas, gdy siedzą już za sterami samolotów. Czasami wracają do bazy, jednak wówczas z miejsca uznawani są za tchórzy.

Oczywiście nie mogło w filmie zabraknąć scen batalistycznych, ukazujących samobójcze ataki kamikaze na amerykańskie okręty. I trzeba przyznać, że zrealizowane zostały sprawnie, dynamicznie i efektownie. Szkoda jednak, że od strony technicznej wydanie DVD dalekie jest od doskonałości - zwłaszcza, jeśli chodzi o ostrość i kontrast, ale też zaledwie dwukanałowy dźwięk...

Gdyby nie to, ponad dwugodzinny seans mógłby dostarczyć widzom o wiele więcej wrażeń.

Tomasz Konopacki
Zdjęcia: Monolith



„Kamikaze - Boski Wiatr”

Reżyseria: Taku Shinjo

Obsada: Keiko Kishi, Yôsuke Kubozuka, Satoshi Tokushige, Michitaka Tsutsui i inni

Czas trwania: 135 minut

Obraz: 1.78:1 (anamorficzny 16:9)

Dźwięk:

Dolby Digital 2.0 – japoński; polski lektor

Napisy: polskie

Dodatki: brak

Polskie „żywe torpedy”

Po tym jak w maju 1939 r. Hitler zażądał Gdańska i prowadzącego do niego przez terytorium Polski korytarza, w „Ilustrowanym Kurierze Codziennym” wydrukowany został list od Władysława Bożyczki z apelem do rodaków, aby zgłaszały się ochotnicy gotowi oddać swe życie za ojczyznę w formie „żywych torped”, wypełniających misje dywersyjne i sabotażowe na tyłach wroga.

Apel spotkał się z dużym odzewem czytelników gazety. Zgłosiło się prawie 5 tysięcy ochotników i ochotniczek, nazwanych później „polskimi kamikaze”, chociaż nic nie wiadomo o ich jakichkolwiek działaniach podczas wojny. Podobno projektowane były specjalne torpedy oraz motorówki wypełnione materiałami wybuchowymi, jednak do momentu wybuchu II wojny światowej planów tych nie zrealizowano.





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

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

Z wizytą
w Stoczni Północnej



Kapitan Lobo
o morzu i sieci...



Filmowy
przeгляд wydarzeń



REMONTOWA

GRUPA

Gdańska Stocznia REMONTOWA im. J. Piłsudskiego S.A.

GDAŃSKIE LINIE MORSKIE Sp.z o.o.

Stocznia PÓŁNOCNA S.A.

INVEST – REM S.A.

HYDROSTER Zakłady Urządzeń Okrętowych Sp.z o.o.

RUMIA Fabryka Urządzeń Okrętowych Sp.z o.o.

POLAM – REM S.A. – *sprzęt oświetleniowy, konstrukcje pulpity sterowniczych*

FAMOS Fabryka Mebli Okrętowych Sp.z o.o.

PBUCH Przedsiębiorstwo Budowy Urządzeń Chłodniczych S.A.

KLIMOR Zakłady Urządzeń Chłodniczych i Klimatyzacyjnych Sp.z o.o.

MORS Morska Obsługa Radiowa Statków Sp.z o.o.

IT – REM Sp.z o.o. – *elektroautomatyka statków, teleinformatyka*

STAL – REM S.A. – *konstrukcje stalowe*

KMK Sp.z o.o. – *konstrukcje stalowe*

HOLM Construction Sp.z o.o. – *konstrukcje stalowe*

TRANS – REM Sp.z o.o. – *usługi transportowe*

PAINT – INVESTREM Sp.z o.o. – *usługi konserwacyjno-malarskie*

SHIP PAINTERS Sp.z o.o. – *zabezpieczenia antykorozyjne*

TAK – REM Sp.z o.o. – *obróbka mechaniczna*

RAMO – REM Sp.z o.o. – *usługi elektryczne*

GAZ – REM Sp.z o.o. – *dostawy gazów technicznych*

ENERGO – REM Sp.z o.o. – *remonty infrastruktury energetycznej*

CAPITAL Sp.z o.o. – *usługi rusztowaniowe*

METALOCK Polska Sp.z o.o. – *regeneracja części maszyn*

TMX Zakłady Techniczne Sp.z o.o.

NED Sp.z o.o. – *okrętowe biuro projektowo-konstrukcyjne*

HUT – REM Sp.z o.o. – *obrót wyrobami hutniczymi*

POLSHIP Trading GmbH, Hamburg – *dostawy stali i części zamiennych*

Okrętownictwo i Żegluga Sp.z o.o. – *wydawca miesięcznika Nasze Morze*

www.remontowa.com.pl

www.remontowa.com.pl

www.northship.com.pl

www.uslugi.investrem.com.pl

www.hydroster.com.pl

www.fuorumia.pl

www.polam-rem.com.pl

www.famos.com.pl

www.pbuch.com.pl

www.klimor.pl

www.mors.gda.pl

www.it-rem.pl

www.stalrem.com.pl

www.remontowa.com.pl

www.remontowa.com.pl

www.remontowa.com.pl

www.paint-investrem.pl

www.remontowa.com.pl

www.remontowa.com.pl

www.remontowa.com.pl

www.remontowa.com.pl

www.remontowa.com.pl

www.remontowa.com.pl

www.remontowa.com.pl

www.remontowa.com.pl

www.ned.com.pl

www.remontowa.com.pl

www.polship.de

www.naszemorze.com.pl

29 firm = 6 tysięcy pracowników = 4 tysiące kooperantów