

# nasze MORZE

maritime magazine

Cena 9,50 zł  
(w tym 0% VAT)

Nr 4 (52) kwiecień 2010  
NR INDEKSU 211214

**Byliśmy  
na U-Boocie U16 (S195)  
niemieckiej Marine!**

## Spowolnienie pudełek

Od malowniczej zatoki Loch Striven w Szkocji, po Cieśninę Malakka w południowo-wschodniej Azji stoi beczynnie prawie jedna dziesiąta światowej floty kontenerowców.



Ratowanie po mojemu

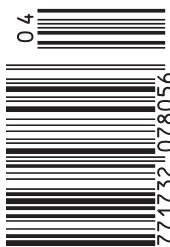


Wolność jest na jachcie



Racje morskiej Polski

# Podwodne ramię NATO



ISSN 1895-4812

04

9 771732 078056

# SESJA

## MORZE SZANSE, WYZWANIA, MOŻLIWOŚCI

6-7 MAJA 2010  
CENTRALNE MUZEUM MORSKIE  
80-751 GDAŃSK, UL. OŁOWIANKA 9-13

### Program:

6 maja 2010 – czwartek

18<sup>30</sup> – 19<sup>00</sup> Rejestracja uczestników  
19<sup>00</sup> Powitanie uczestników sesji, uroczysta kolacja

7 maja 2010 – piątek

9<sup>30</sup> – 10<sup>00</sup> Recepcja

10<sup>00</sup> – 13<sup>30</sup> SESJA PLENARNA,  
Otwarcie konferencji, wprowadzenie

#### WPROWADZENIE MERYTORYCZNE:

Aspekty makroekonomiczne  
Gospodarcze i społeczne aspekty rozwoju  
morskiej energetyki wiatrowej w Polsce  
Możliwości specjalnej strefy ekonomicznej  
dla rozwoju gospodarki morskiej

#### PREZENTACJE BRANŻ GOSPODARKI MORSKIEJ:

Porty i przeladunek towarów  
Transport morski  
Stocznie rzeczne i śródlądowe  
Stocznie morskie  
Jachty  
Dyskusja, podsumowanie i zakończenie sesji

13<sup>30</sup> – 14<sup>30</sup> Lunch

www.naszemorze.com.pl

Nr 4 (52) Rok V  
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 16 35  
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:**Hubert Bjerdgarski, Jerzy Bitner  
Jerzy Drzemczewski,  
Krzysztof Kubiak, Mariusz Konarski,  
Marian Lenz, Andrzej Olejko,  
Andrzej Perepeczko,  
Piotr Radwański,  
Marek Twardowski, Leo Walotek-  
Scheidegger, Adam Woźniczka.**Współpraca:**

Marek Kański - multimedia

**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 adustacji tekstów oraz zmiany ich tytułów,  
a także do zamieszczania kopii materiałów  
drukowanych w „Naszym Morzu”  
i „The Maritime Worker”  
na stronie WWW bez dodatkowego  
wynagrodzenia.

Nakład 2800 egz.

# Syndrom Ikara...

Na wyartykułowaną w powyższym tytule przypadłość cierpi obecnie globalny rynek produkcji statków, co uwidoczniły zwłaszcza ostatnie lata. Nakręcany wielkimi ambicjami i chęcią zysku poszybował wysoko – daleko ponad realne poziomy wyznaczone przez prawa popytu i podaży - by z tym większym hukiem spaść. Dziś już dla nikogo nie jest tajemnicą, że gdyby nawet w końcówce 2008 roku nie wydarzył się ogólnoswiatowy kryzys gospodarczy i finansowy, to prędzej czy później światowy rynek okrętowy i tak by się załamał.

Przez ostatnich sześć lat światowa produkcja okrętowa rosła o 12 proc. rocznie. W tym samym czasie każdego roku zamówień na nowe statki przybywało 26 proc. Na rynek żeglugowy napływał nowy tonaż, zamówiony w czasie boomu. Duża w tym zasługa wspieranych przez rządy stoczni chińskich i koreańskich – te ostatnie (finansowane także przez europejskie banki) odpowiadają za ponad połowę z 10 mln CGT produkcji okrętowej dostarczonej na rynek w czasie ostatniej dekady.

Ta nierównowaga (spowodowana w znacznej mierze zamówieniami spekulacyjnymi) doprowadziła do tego, że obecnie 80 procent rynku okrętowego to statki standardowe (kontenerowce, masowce), czyli takie, które z powodu zastopowania światowej wymiany handlowej nie mają dziś czego wozić (o sytuacji rynku kontenerowego czytaj na str. 77-83). Zamiast prognozowanego strukturalnego wzrostu, mamy więc strukturalną nadpodaż, której konsekwencje trwać będą latami.

Jakie szanse w tej sytuacji mają firmy tworzące polski przemysł okrętowy? Na naszych oczach wyłania się zupełnie nowy jego kształt, który determinowany będzie przez nowe modele biznesowe, nowe idee i technologie, nowe produkty. To ostatnie słowo jest kluczem do przyszłości. Dlatego myślę, że próby odtworzenia tego, co było kiedyś (np. szczecińskiej Porty Holding) są dyskusyjne (jedyną jej trwałą inwestycją była nowa cynkownia, obecnie prywatna spółka Zink-Power, która świetnie sobie radzi na rynku) dopóty, dopóki nie dają odpowiedzi na pytanie, jaki produkt byłby w stanie



utrzymać te stocznie. Będą one musiały znaleźć nowe nisze związane z rynkiem offshore (w tym także z energetyką wiatrową).

Tej problematyce będzie poświęcona konferencja „Morze – szanse, wyzwania, możliwości”, organizowana przez Forum Okrętowe pod patronatem miesięcznika „Nasze MORZE”, która 6 i 7 maja tego roku odbędzie się w Centralnym Muzeum Morskim w Gdańsku (szczegóły obok). Będzie to bodaj pierwsza próba bliższego przyjrzenia się zmianom rynku okrętowego i morskiego w nowej sytuacji i próba narysowania jego przyszłości.

Na razie możemy cieszyć się głównie z jednego sukcesu polskich stoczni. Udało się im uwolnić od polityków. Politycy też się uczą. Oni także z pewnością nie chcieliby polskiej powtórki z Ikara...

Grzegorz.Landowski@naszemorze.com.pl



## OD REDAKTORA

Syndrom Ikara... str. 3

## MORZE LISTÓW

Kiedy statki były z drewna,  
a ludzie z żelaza str. 5

## WYDARZENIA

Bez odpowiedzi str. 8  
Dopłynąć do Darłowa str. 10  
Biblioteka pełna morza str. 12  
Morski skansen str. 13

## NA WŁASNE OCZY

Podwodne ramię NATO str. 16

## ROZMOWY MORZA

Dawaj, dawaj Gutek! str. 21  
Ratowanie po mojemu str. 24  
Historia bez wsparcia str. 29



21

## Dawaj, dawaj Gutek!

- Na jakiej łódce będzie pan startował?

- To klasa Eco 60 – jednokadłubowe jachty o długości 20 metrów. To co je odróżnia od innych, to przede wszystkim wiek. Nie są to łódki nowe, bo muszą być zbudowane do 2003 roku. Jachty tej klasy mają być także ekonomiczne i ekologiczne. Chodzi o to, aby umożliwić start w regatach mniej zamożnym żeglarzom.



29

## Historia bez wsparcia

- Kiedy zwiedzający będą mogli zobaczyć *Batorego* po remoncie?

- Lada moment rozpoczniemy ostatnie prace. Okręt zostanie najpierw zesparowany, a potem będą na nim instalowane wszystkie zdjęte do konserwacji elementy. Chcemy, aby na Noc Muzeów, która wypada w tym roku 15 maja, był już gotowy. Wtedy zostanie uroczystie włączony do zasobów naszego muzeum - mówi dyrektor Muzeum Marynarki Wojennej w Gdyni kmdr por. dr Sławomir Kudela.

## STATKI POLSKIE

*Galileusz* - prom ro-pax str. 33

## MORZE PODRÓŻY

Wolność jest na jachcie str. 39

## MORZE MOŻLIWOŚCI

Szansa na sukces str. 43

## MORZE HISTORII

Racje morskiej Polski str. 47

## MORSKIE SKARBY

Lampa od Czerwińskiego str. 51

## MORSKIE LATARNIE

Latarnia Morska Czołpino str. 52

## WSPOMNIENIE „MORZA”

Życie jak w klasztorze str. 54

## POCZTÓWKA Z MORZA

304 śpiewa i walczy str. 56

## ARCHIWUM MORZA

Co się wydarzyło w polskiej gospodarce morskiej str. 64

## MORZE WSPOMNIENIĘ

Jak hartował się KOR-POL str. 66

## MORZE TAJEMNIC

Pirackie bractwo str. 68

## MORZE OPOWIADAŃ

Bardzo dobre mydło str. 72

## MORZE KSIĄŻEK

Nowości wydawnicze str. 75

## MORZE GOSPODARKI

Spowolnienie pudełek str. 77

## MORZE NAGRÓD

RINA-KORAB AWARD 2009 str. 84



39

## Wolność jest na jachcie

Bohaterami tego tekstu są: Patrycja Długoń, lat 34, absolwentka filozofii, była dziennikarka radiowa pochodząca z Tychów i Mikołaj Westrych, lat 33, urodzony w Warszawie absolwent studiów ekonomicznych, były dyrektor do spraw marketingu w międzynarodowej firmie budowlanej. Ich życie wyglądałoby zapewne zupełnie zwyczajnie, gdyby nie postanowili któregoś dnia ruszyć w świat. Ale nie jak większość tzw. normalnych ludzi - w końcu każdy może dzisiaj wędrować, gdzie go oczy poniosą - a... jachtostopem.

## Zdjęcie na okładce:

U-Boot U16 (S195) niemieckiej Marine.

Fot. Leo Walotek-Scheidegger

# Kiedy statki były z drewna, a ludzie z żelaza

Szanowny Panie Kapitanie,

W swoim liście opublikowanym na łamach „Naszego MORZA” (NM 2 z 2010 r. – red.) proponuje pan dyskusję na temat roli żaglowców szkolnych w wychowaniu morskim pod dość prowokacyjnym hasłem „czy żaglowce szkolne są potrzebne”. Wyzначył pan szerokie pole do rozważań. Pozwolę sobie zawęzić zakres moich dywagacji do roli żaglowców szkolnych w procesie nauczania i wychowania słuchaczy szkół morskich. Pisząc szkoły morskie mam na myśli szkoły ponadgimnazjalne i wyższe, w tym akademie. Znaczenie pozostałych żaglowców szkolnych w wychowaniu morskim jest poza wszelką dyskusją. Pozostaje określić kogo mamy wychowywać, kto powinien wychowywać, jak i za co. Ale o tym następnym razem.

Wracam do nauczania i wychowania uczniów szkół morskich kierunków morskich, osób w pewnym stopniu przekona-nych do pracy na morzu. Na początek trochę historii. Pierwszy polski statek szkolny to szkolno-towarowy *Lwów*, w służbie pod polską banderą w latach 1920-1929. W roku 1930 zastępuje go *Dar Pomorza* - szczytowie i niedoścignione osiągnięcie niemieckich stocznii w budowie żaglowych statków szkolnych. Pracuje do roku 1982, a od tego czasu pełni szaczną rolę muzeum morskiego dalej ucząc i wychowując. Po drodze szkoły eksploatowały mniejsze żaglowce: *Henryka Rutkowskiego* w latach 1945-1967, *Zew Morza* 1949-1964, jego bliźniaka *Janka Krasickiego* 1951-1966. Od 1982 r. rolę statku szkolnego pełni *Dar Młodzieży*. Marynarka Wojenna nie pozostawała w tyle i w 1926 r. podnosi banderę na ORP *Iskra*, która służy do 1977 r., a w 1982 r. ponownie na nowej *Iskrze*. A co dzieje się na świecie? Największą flotę żaglowców szkolnych funduje sobie Związek Radziecki - *Siedowa*, nieco mniejszego *Kruzenszterna* i *Towariszcza*, przekazanego w 1993 r. Ukrainie, ale z braku funduszy na utrzymanie odsprzedanego, dalej bliźniaki *Daru Młodzieży* zbudowane w Polsce: *Mir*, *Nadzieжда*, *Pallada*, *Chersonies* i *Drużba*, obecnie pod banderą Ukrainy. Pozostałe w byłym bloku wschodnim to ru-

muński *Mircea* i bułgarski *Kaliakra*. Na świecie duże żaglowce szkolne należą do marynarek wojennych, wyjątkiem japońskie *Kaiwo Maru* i *Nippon Maru*, których armatorem jest National Institute for Sea Training z Yokohamy. Mniejsze żaglowce z reguły należą do różnych fundacji lub stowarzyszeń, których celem jest wychowanie dla morza lub poprzez morze. Czasami pełnią też funkcje statków badawczych, a bywa, że są wynajmowane przez uczelnie morskie, cywilne i wojskowe do odbywania pojedynczych rejsów szkoleniowych.

W Europie duże żaglowce mają jedynie marynarki wojenne. Włoch – *Amerigo Vespucci*, Hiszpanii – *Juan Sebastian de Elcano*, Portugalii – *Sagres*, Niemiec – *Gorch Fock*. O dziwo, Wielka Brytania, byłe mocarstwo morskie nadające ton w zakresie wszelkich spraw morskich, łącznie z morską edukacją, nie ma dużego żaglowca szkolnego przeznaczonego do szkolenia kadetów szkół morskich!

## Szkolenie nawigatora

Przejdźmy do historii szkoleń morskich na polskich żaglowcach. Po pierwszej wojnie światowej, gdy Polska uzyskuje dostęp do morza, następuje burzliwy rozwój morskiej gospodarki. Dzięki takim ludziom jak Porębski i Kwiatkowski, rozpoczyna się zagospodarowywanie polskiego Wybrzeża. W 1920 r. zapada decyzja o budowie portu w wiosce Gdynia, a już rok później rozpoczyna się budowa portu według projektu niezwykle budowniczego – wizjonera Tadeusza Wendy (który zresztą nie doczekał się w Gdyni choćby popiersia). W 1923 r. następuje otwarcie portu tymczasowego. W 1926 roku, dokładnie 10 lutego, Gdynia uzyskuje prawa miejskie. Powstaje największy port na Bałtyku, do którego będą mogły wpływać wiele lat później największe statki zdolne przejść przez Cieśniny Duńskie. Dzieło to wymagało nie tylko umiejętności, ale też wyobraźni. A jakiej wyobraźni potrzeba było, aby już w 1920 r. w mieście nad Wisłą, Tczewie, otworzyć szkołę morską, a rok później podnosić banderę na pierwszym statku szkolno-towarowym *Lwów*? Dlaczego

żaglowce, w czasie gdy ich czas dobiega kresu, przetrzebione w czasie I wojny światowej, są zastępowane przez statki motorowe, znacznie szybsze, bezpieczniejsze, niezależne od kaprysów wiatru? To po prostu tradycja kultywowana przez ludzi wychowanych w większości w szkołach wojskowych. Pamiętajmy, że elitą na morzu była flota wojenna, marynarka handlowa nie cieszyła się takim uznaniem. Na statki handlowe przenosi się często obyczajowość wynikającą ze służby na żaglowcach marynarek wojennych. Wachtę nawigacyjną pełni się na otwartym mostku, do nawigacyjnej wchodzi w celu naniesienia pozycji na mapę. Do dziś mówi się o czasach, kiedy statki były z drewna, a ludzie z żelaza. Tylko na dużych pasażerach pozwalano sobie na większy luksus, ale i tam kultywowana jest obyczajowość i ceremoniał wywodzący się z marynarki wojennej, którego niepotrzebnym dzisiaj reliktem są noszone przez studentów i pracowników polskich akademii morskich mundury oficerskie różniące się od wojskowych tylko guzikami, dystynkcjami, godłem lub znakiem uczelni na czapce. Na świecie cywilne szkoły stosują zazwyczaj mundury w postaci gar-



niturów z marynarką klubową, koniecznie dwurzędową, z emblematem szkoły na kieszeni, krawatem w barwach szkoły i charakterystyczną czapką. Zdecydowanie to taniej i mniej militarnie.

Ale pozostaniemy w czasach przedwojennych. Na morzach spotykane są jeszcze windjammery – żaglowce towarowe lub często szkolno-towarowe, gdyż zgodnie z tradycją żąda się od kandydatów na oficerów floty handlowej praktyki pod żaglami. Tania siła robocza kadetów często jest obok innych czynników znaczącym argumentem ekonomicznym za eksploatacją tych „ostatnich Mohikanów” mórz i oceanów, często wyposażonych w silnik pomocniczy na czas braku lub niesprzyjającego kierunku wiatru, czy do manewrów portowych. Niewątpliwie szkolenie na żaglowcu umiejętnie prowadzone, pozwala na szybkie zrozumienie morskich żywiołów i uczy jak z morzem postępować. Dają też sprawność fizyczną, kondycję i wyrabia odporność na trudy morskiej pracy. Szybko uczy koniecznej na morzu współpracy załogi we wszelkich warunkach i okolicznościach. Żaglowce pozwalają też na opanowanie umiejętności marynarских, zwłaszcza prac linowych.

Przejdźmy do szkolenia przyszłego oficera nawigatora. Podstawą umiejętności, niektórzy mówią sztuki nawigowania, czyli określania pozycji i wyznaczania bezpiecznej drogi do miejsca przeznaczenia, jest nawigacja terestryczna, czyli określanie pozycji na podstawie namiarów na obiekty na lądzie lub związane z dnem. Gdy brak widoku brzegu, prowadzimy nawigację zliczeniową, czyli wykreślamy drogę lub pozycję statku na podstawie jego ruchu, uwzględniając wpływ czynników zewnętrznych, pra-

dów morskich i wiatru. Niestety, błąd pozycji zliczonej rośnie z kwadratem przebytej drogi, czyli bardzo szybko. Metoda ta wymaga dużych umiejętności i staranności. A astronawigacja? Magia i czary, pozycja z pomiaru wysokości ciał niebieskich i obliczeń. Można ją było wykonać w czasie, gdy ciała niebieskie i horyzont są widoczne. W ciągu dnia mamy do dyspozycji słońce, czasem księżyc, a gdy szczęście dopisze, a umiejętności pozwolą, jeszcze Wenus. A w nocy – zliczenie. W czasie niepogody też zliczenie i doświadczenie, i nos kapitana. Zliczenia uczymy się w każdych warunkach.

Nawigacja terestryczna jest dostępna na naszym Bałtyku, ale dla astronawigacji potrzeba bezchmurnego nieba, a to mogą nam zapewnić w wystarczającej ilości tylko morza południowe. W owym czasie żaglowiec był najtańszym instrumentem do nauki tego wszystkiego o czym napisałem. Wiatr wieje za darmo, a spieszyc się nie należy, gdyż to trening czyni mistrza.

### Prawdziwe niedźwiedzie mięso

Stąd coroczne rejsy *Daru Pomorza* na morza południowe, by proces nauczania, po drodze nawigacji terestrycznej, zawsze zliczeniowej, zwieńczyć nauką astronawigacji. W drodze statek pełnił rolę ambasadora naszego kraju, który dołączał do grona państw morskich. Wizyty w portach morskich dawały uczniom dodatkowo obycie w świecie i często w międzynarodowym towarzystwie. Dawały poczucie dumy i wartości. Po drugiej wojnie światowej, po powrocie *Daru* rozpoczyna się zimna wojna, ale z drugiej strony niebywały rozwój polskiej floty, a flota potrzebuje kadr, stąd i rozwój szkolnictwa morskiego. Dostać się do Szkoły Morskiej to było marzenie niejednego młodego człowieka i jedna z niewielu możliwości ruszenia w świat. *Dar* rusza do pracy. Dominują rejsy bez zawinięć do portów zachodnich

i mniej lub bardziej udane rejsy przyjaźni. Od czasu do czasu zawinięcia w celu reprezentowania kraju. Powoli utrwala się całkiem przyzwoity teoretycznie model szkolenia: przed pierwszym rokiem kandydatka - nauczanie rzemiosła marynarskiego, wyrobienie tężyzny i charakteru. W trakcie studiów - rejsy szkoleniowy na morza południowe dla nauki astronawigacji. Czy ze strony praktycznej proces nauczania był efektywny? Raczej nie, jeden student nawigacyjny asystujący oficerowi, jeden mostek szkoleniowy z niekompletnym zestawem map, brak pomocy nawigacyjnych, a zwłaszcza wszechobecne „zupactwo” załogi – chwalebne wyjątki potwierdzają tylko regułę. Student był raczej do obsługi statku i załogi, do prac konserwacyjnych, do żagli, do alarmów. Nauka w czasie pozostałym, czyli raczej mało i symbolicznie.

Do kandydatki i tego co mnie czeka, byłem przygotowany przez starszego kolegę, ponadto odbyłem doskonałą szkołę w harcerstwie żeglarskim. Niemniej, w szczególności zapamiętałem hierarchię załogi, na czele z komendantem, poprzez oficerów, załogę szeregową, potem był Miś, nasz pies statkowy, potem gównio Misia, potem długo nic, aż wreszcie student bosmański, do którego obowiązków między innymi należało posypywanie rzeczonego gówna suchym piaskiem i usuwanie, a na końcu byliśmy my, kandydaci. Niejeden z moich kolegów schodził ze statku z myślą, że już nigdy więcej jego noga tam nie stanie. Po wygranej w Operacji Żagiel w 1974 r., *Dar Pomorza* staje się ambasadorem Polski w świecie. Bierze udział w kolejnych zlotach żaglowców, jest zapraszany przez wiele miast portowych, uświetnia niejedną uroczystość. Zaczyna się spieszyc, coraz częściej żaglom pomaga maszyna, trasy rejsów dobiera się pod cele reprezentacyjne, nauczanie staje się działalnością dodatkową, w wolnym czasie. Udział w regatach i wizytach ma także znaczenie wychowawcze, ale czy tylko o to chodziło?

Pozwolę sobie podsumować moje doświadczenia z pobytu na *Darze*, a przebywałem na nim przez sześć tygodni w ramach kandydatki w rejsie do Amsterdamu i 6 miesięcy w czasie Operacji Żagiel i rejsu do Stanów Zjednoczonych. Zrobię to w skali od 0 do 5. Umiejętności marynarskie 3 (z powodu braku nowoczesnych urządzeń pokładowych), nawigacja 2 (z powodu braku czasu i możliwości sprzętowych) obsługa żaglowca 4 (ale to wiedza i umiejętności dla pasjonatów). Efekt wychowawczy 3 (stosunki z załogą raczej poprawne, porównanie z Zachodem szkoda gadać, pomimo kolorowego



socjalizmu ery Gierka). W czasie spotkań, zwłaszcza z Amerykanami, zobaczyłem, że dystans dzielący studenta od komendanta *Daru* jest większy od dystansu dzielącego przeciętnego Amerykanina od prezydenta USA, pomimo wyższości demokracji socjalistycznej nad jakąkolwiek inną. Nic jednak nie mogło zniszczyć mojej fascynacji pływaniem na żaglowcu i po zakończeniu studiów rozpocząłem pracę na *Darze* w charakterze instruktora. Starałem się, by moi uczniowie jak najmniej odczuli niedogodności ich sytuacji. Szczęśliwie trafiłem na doskonałego oficera i nauczyciela, dzisiaj kapitana, Józefa Walczaka. Od niego uczyłem się postępowania z młodzieżą i przede wszystkim prowadzenia żaglowca w różnych warunkach oraz pracy żaglami w ramach manewrów. Na *Darze* pracowałem do końca jego dni w służbie Uczelni. Miałem zaszczyt pełnić na nim ostatnią wachtę portową i przekazać pracownikowi Muzeum Morskiego. Czy żałuję czasu spędzonego na *Darze Pomorza*? Na pewno nie. To była wspianała, męska przygoda, prawdziwe niedźwiedzie mięso, ale trzeba było to lubić, inaczej byłby to czas stracony. Na *Dar Młodzieży* nie chciałem przejść wraz załogą. Zbyt dużo widziałem arogancji w fazie jego projektowania, podejmowania nietrafionych decyzji z wysokości urzędów i nieodpartej chęci zaistnienia różnych ludzi pomimo braku wiedzy i doświadczenia.

### Morskie wychowanie młodzieży

Czy możliwości realizacji procesu nauczania na *Darze Młodzieży* są lepsze – na pewno tak. Ale czy proces nauczania jest lepiej prowadzony? Śmiem twierdzić, że nie. Statek pełni przede wszystkim rolę reprezentanta i ambasadora. Widziałem przygotowania do niejednego rejsu. Więcej było mowy o zaopatrzeniu, obsłudze gości niż o realizacji programu nauczania. Programy szkoleń zaczęto dostosowywać do rozkładu rejsów. Dla uzupełnienia budżetu statku zaczęto wozić pasażerów, co dodatkowo rozbiło nauczanie i jak wynika z opowiadań i zapisów na blogach i forach, oddziaływało negatywnie wychowawczo. Student w hierarchii stanął poniżej pasażera, dla którego musi pracować. Dodatkowo, poprzez redukcję płac załogi, spowodowano obniżenie jakości jej samej i jej pracy – starałem się powiedzieć to jak najdelikatniej, by nikogo nie urazić. Kiedyś bycie pracownikiem statków szkolnych było wyróżnieniem, także finansowym, teraz po wyruszeniu w świat naszych

kadr, to dalej zaszczyt, zwłaszcza bycie komendantem, lecz finansowo klęska. Mogą o tym opowiedzieć studenci i ci, którzy przez *Dar* przeszli.

Przysięgam teraz do odpowiedzi na pytanie pana kapitana Peszkowskiego. Astronawigacja, dla której pływano na morza południowe to dzisiaj, w dobie systemów satelitarnych, domena pasjonatów i nielicznej grupki specjalistów. Zaproponowane w styczniu br. poprawki do międzynarodowej konwencji o wymaganiach w zakresie szkolenia marynarzy, wydawania świadectw i pełnienia wacht, redukują astronawigację do podstawowych pomiarów, obliczeń prowadzonych za pomocą specjalistycznych urządzeń elektronicznych, bez konieczności sięgania do rocznika astronomicznego. Kładzie się jednak nacisk na świadomość dokładności otrzymanych pozycji. A co z pozostałymi rodzajami nawigacji? Nadal obowiązują, ale wobec systemu GPS i nadchodzącego znacznie doskonalszego Galileo, stają się metodami potwierdzającymi zgrubnie pozycję z satelity lub stosowanymi w sytuacjach awaryjnych.

A praktyka marynarska? Prace linowe? W tradycyjnej formie znanej z żaglowców, to już przeszłość. Tężyzna fizyczna i hart ducha są wartościami samymi w sobie, ale obniżono nawet standardy zdrowotne dla marynarzy. Pozostaje poznawanie żywiołu morskiego i tutaj żaglowce, wydaje się, mają przewagę nad pozostałymi statkami. Prawidłowo prowadzone szkolenie daje tę wiedzę. Ale prawidłowo prowadzone szkolenie na każdym innym statku da w końcu tę samą wiedzę. Ponadto, statki handlowe mają urządzenia przeladunkowe, instalacje ładunkowe, sprzęt pokładowy niespotykane na żaglowcu. Pozostaje jeszcze problem efektywności nauczania. Ile razy w ciągu rejsu student - jeden spośród stu kilkudziesięciu - będzie miał możliwość uczestniczenia w wachcie, ile przeznaczają na to czasu? Jakie są możliwości sprzętowe?

Na koniec rachunek ekonomiczny, bez emocji, racjonalnie. Czy w dobie coraz doskonalszych symulatorów, nakłady na efekt uzyskany na żaglowcu są do niego współmierne? Nie podam liczb, lecz dam głowę, że nie. Jeżeli szkolenie oficerów szkół morskich na żaglowcu jest niezbędne, to dlaczego nie robi tego większość państw bardziej morskich niż Polska, dlaczego szkoły Wielkiej Brytanii nie posiadają żaglowców? I w końcu dlaczego studenci Akademii Morskiej w Szczecinie mogą się obyć bez żaglowca?

Czy zatem należy je wycofać, może sprzedać?

Opracowanie „Polskie żaglowce szkolne i ich funkcje” podaje że „wśród innych funkcji żaglowca należy wymienić:

- funkcję ambasadorowania Polski poza granicami kraju,
- zachowanie łączności z Polonią na całym świecie, w tym z wielu absolwentami polskich szkół morskich,
- funkcję rywalizacji w zawodach żeglarskich na morzach i oceanach,
- współzawodnictwa sportowego między załogami żaglowców podczas Operacji Żagiel i zlotów żaglowców,
- funkcję integracyjną ze studentami szkół morskich świata - wymiana załóg studentekich na żaglowcach w międzynarodowych regatach,
- funkcję dydaktyczną i wychowawczą - zajęcia z przedmiotów zawodowych,
- funkcję psychologiczną - kształtowanie osobowości, pozytywnych postaw wobec siebie i kolegów, kadry oficerskiej żaglowca, żywiołu morskiego (szacunku do morza) itd.,
- funkcję historyczną, żaglowce tworzą historię polskiego szkolnictwa morskiego,
- funkcję poznawczą, dającą niepowtarzalną możliwość każdemu, kto uczestniczy w rejsach poznania fascynującego świata wielkich żagli, potęgi żywiołu morskiego.

Mimo, że funkcja dydaktyczna i wychowawcza jest jedną z wielu wymienionych, należy tę i pozostałe rozszerzyć na młodzież polską, a nie tylko na studentów szkół morskich i wykorzystać żaglowce szkół morskich do morskiego wychowania. Wymaga to przemodelowania założeń eksploatacyjnych. Opracowania programu wychowania morskiego. Znalezienia finansowania programu, w tym eksploatacji statku. Proponuję wprowadzenie edukacji i wychowania studentów szkół morskich do rozsądnych i ekonomicznie uzasadnionych ram, a rozszerzenie roli *Daru Młodzieży* i *Iskry* w zakresie wychowania morskiego młodzieży całego kraju. Ale o tym następnym razem. Czekam na pana opinię Panie Kapitanie.

**Krzysztof Michnal\***

Tytuł i śródtytuły – od redakcji.



\* Autor jest prezesem zarządu Krajowej Izby Gospodarki Morskiej i zarządu Szkoły Morskiej w Gdyni Sp. z o.o.

Tragedia kutra WŁA -127

# Bez odpowiedzi

Izbie Morskiej w Gdyni nie udało się ustalić powodu zatonięcia kutra WŁA-127. Jednocześnie Izba nie wyklucza wznowienia postępowania, w wypadku pojawienia się nowych okoliczności w sprawie.

Wyrok zapadł 24 marca br., niecały rok po tragedii. Sędzia Ryszard Kopicki, wiceprzewodniczący gdyńskiej Izby Morskiej: - Do zakończenia postępowania Izba nie uzyskała dowodu, który umożliwiłby wyjaśnienie przyczyn wypadku.

Sędzia podkreślił, że wedle ustaleń, kuter WŁA-127 odpowiadał wymaganiom bezpieczeństwa morskiego. Orzeczenie ograniczyło się do przedstawienia nie budzących wątpliwości okoliczności: kuter wyszedł na morze nocą z 13 na 14 kwietnia 2009 r. z Władysławowa. 25

kwietnia zacumował w Darłowie, żeby przeczekać złą pogodę. Dwa dni później, o g. 21 wyszedł na łowisko, gdzie spędził dwie doby. 28 kwietnia po południu, załoga ostatni raz rozmawiała telefonicznie z armatorem, nie zgłaszając żadnych trudności.

Wieczorem, 29 kwietnia, w trakcie wybierania sieci, szyper nawiązał ostatni kontakt radiowy z innym kutrem. Według ich relacji - był zadowolony z połowu, powiedział, że ma na pokładzie kilkanaście ton szprot. Ponieważ nie wiadomo

ile ryby miał po ostatnim zaciągu, nie można snuć przypuszczeń, czy ilość ładunku miała wpływ na stateczność. Po sklarowaniu sprzętu, od g. 1.40 30 kwietnia, kuter szedł tak, by minąć prawą burtą Bornholm. Silny, północno-wschodni wiatr i umiarkowane fale nie zagrażały bezpieczeństwu żeglugi. Kiedy o g. 2.16 w Centrum Monitorowania Rybołówstwa w Gdyni odebrano z kutra ostatni sygnał, szedł z prędkością około 6 węzłów. Wachtę pełnili prawdopodobnie szyper Józef Szymański, ze starszym rybakiem Adamem Neclem, pozostali trzej członkowie załogi: drugi szyper Dariusz Osowski, mechanik Waław Nadolski i rybak Adam Jeschke, spali w kubryku.

Prawdopodobnie krótko przed godziną 3.55, po której zatrzymały się na nim zegary, WŁA-127 nagle zatonął. Stało się to w odległości około czterech mil od wschodniego wybrzeża Bornholmu, przy wietrze 6 stopni Beauforta, stanie morza 4, dobrej widzialności i temperaturze wody 8 stopni.

## Odwołania nie będą

- Badania mechanicznej tratwy ratunkowej wskazują, że uwolniła się automatycznie po zatonięciu kutra na niewielkiej głębokości oraz że nie ma śladu kontaktu z inną jednostką - mówił sędzia Kopicki. - Wrak leży na głębokości 68 metrów, niecałe cztery mile od wschodniego wybrzeża Bornholmu. Oględziny wraku nie ujawniły zewnętrznych uszkodzeń, które mogłyby powstać na skutek kolizji, a w promieniu stu metrów na dnie nie było innych obiektów. Ułożenie wraku uniemożliwiło inspekcję prawej burty i ładowni. Ciała trzech rybaków zlokalizowano, ciała szypra Szymańskiego i starszego rybaka Necla do tej pory nie odna-

**Ignacy Necel: - Gdyby ktoś się uratował, mógłby coś powiedzieć. A tak tylko ten u góry wie...**



leżono. Oficjalnie uznawani są za zaginionych.

- W wypadku ujawnienia nieznanych aktualnie faktów i dowodów, które mogłyby mieć istotny wpływ na sprawę, Izba wznowi postępowanie - zakończył wystąpienie sędzieja.

Po orzeczeniu, jeden z armatorów kutra, Michał Necel, powiedział, że nie zamierza się odwoływać od orzeczenia, bo z powodu obecnego stanu wiedzy na temat tragedii, nie mogło być ono inne. Na pytanie o swoją wersję wydarzeń, stwierdził, że to jego osobiste przemyślenia, którymi nie będzie się dzielił, bo „jest zbyt mało dowodów, żeby cokolwiek powiedzieć”.

- Zginęli nasi ludzie, wewnątrznie się z tym nie zgadzamy, to dla nas wielka tragedia - mówił. - Sprawa nie jest wyjaśniona, ale mamy nadzieję, że jeszcze kiedyś dojdą nowe okoliczności i uda się ją wyswietlić...

Pytany o hipotezy na temat zatonięcia kutra, jego drugi właściciel, Ignacy Necel, powiedział że załoga WŁA-127, a szczególnie szyper Szymański, byli bardzo doświadczeni, więc nie można np. mówić o przeciążeniu jednostki złowio-

nymi rybami. Nie ma pojęcia dlaczego szyper nie zdołał nadać sygnału SOS.

- Nie wierzę, że zapomniał, jak sugerowali niektórzy. On wiedział, jak to się robi. Albo nie miał czasu, albo musiał wykonać coś innego.

Ignacy Necel chwalił także samą jednostkę.

- Kuter był bardzo dzielny, kupiliśmy go w Niemczech, pływał wcześniej na Morze Północne, do połowy Norwegii i dawał sobie radę - zapewniał. I dodał: - Mam swoje przemyślenia, ale nie mogę powiedzieć, co się mogło stać, bo nie wiem. Gdyby ktoś się uratował, mógłby powiedzieć. A tak tylko ten u góry wie...

### Pytania, pytania, pytania

Znaków zapytania w tej sprawie jest więcej. Nie wiadomo np. dlaczego żadnych sygnałów nie wysłały zamontowane na kutrze urządzenia - radiopława i transponder radarowy. Oba powinny samoczynnie uruchomić się w chwili tonięcia jednostki, żeby wskazać jej pozycję. Nieoficjalnie mówi się, że najbardziej prawdopodobną przyczyną błyskawicznego zatonięcia kutra mogło być staranowanie

przez inną jednostkę. Na pierwszym posiedzeniu Izby Morskiej syn szypra WŁA-127 Marek Szymański zadał pytanie, czy wypadek kutra mógł mieć związek z odbywającymi się w tym czasie w okolicy manewrami ratowniczymi NATO „Sarex”. Dotychczasowe oględziny nie potwierdziły jednak wersji o kolizji.

WŁA-127 o długości 25,4 m należał do grupy największych jednostek w polskiej flocie rybackiej. O wypadku polskiego kutra powiadomiły 30 kwietnia ub. r. duńskie służby ratownicze, które zauważyły unoszące się na powierzchni wody koło i tratwę ratunkową. Wrak badali później nurkowie okrętu Marynarki Wojennej ORP *Lech*. W jednym z pomieszczeń odnaleziono najpierw jedno, a potem jeszcze dwa ciała członków załogi, którzy w czasie tragedii znajdowali się pod pokładem.

- We trzech usiłowali wyjść przez jedno wyjście, które jest na prawej burcie kutra. Fala, która wchodziła, cofnęła ich do pomieszczenia - mówił komandor porucznik Albert Figat z Centrum Operacji Morskich Marynarki Wojennej, który zszedł do wraku WŁA-127.

**Czesław Romanowski**

REKLAMA

www.smm-hamburg.com

start  
planning  
your  
visit

**keeping the course**

**7-10 sept 2010**  
hamburg

shipbuilding • machinery & marine technology  
international trade fair

**SMM**

Hamburg Messe

Krzysztof Karaś  
phone: + 48 22 620 71 98  
karas@eurotargi.com

VSM VDMA ZVEI VDR

Zachodniopomorski Szlak Żeglarski

# Dopłynąć do Darłowa

15 mln zł będzie kosztowała budowa Zachodniopomorskiego Szlaku Żeglarskiego, który połączy w sieć marin wszystkie porty w województwie zachodniopomorskim. Projekt współfinansowany będzie z funduszy unijnych przekazanych w ramach Programu Operacyjnego Innowacyjna Gospodarka 2007-2013.

Dotacja wyniesie ponad 40 proc. całej inwestycji. Resztę pieniędzy wyłożą samorządy, w których powstaną mariny. Prace ruszyły już w 2009 roku, a zakończyć się mają w roku 2011. Głównym beneficjentem i pomysłodawcą projektu jest Zachodniopomorska Regionalna Organizacja Turystyczna.

Przedmiotem realizacji projektu „Zachodniopomorski Szlak Żeglarski – sieć

portów turystycznych Pomorza Zachodniego” jest budowa infrastruktury sieci portów i przystani jachtowych w otoczeniu Zalewu Szczecińskiego, w Szczecinie oraz na wybrzeżu Bałtyku. W ramach projektu planowana jest modernizacja istniejącej bazy do uprawiania żeglarstwa oraz poszerzenie jej o nowe lokalizacje. Wybudowane zostaną mariny w większości portów i przysta-

ni jachtowych znajdujących się w Zachodniopomorskiem.

- Odległość pomiędzy portami nie przekracza 20-30 mil morskich, to jest kilku godzin żeglugi - wyjaśnia Zbigniew Jagniątkowski, jeden z szefów Zachodniopomorskiej Regionalnej Organizacji Turystycznej oraz przedstawiciel Zachodniopomorskiego Okręgowego Związku Żeglarskiego. - Umożliwia to bezpieczne, turystyczne żeglowanie nie tylko wytrawnym żeglarzom, lecz również mniej doświadczonym pasjonatom żeglarstwa, nawet z rodzinami.

Prognozuje się, że budowany produkt turystyczny w ciągu 5 lat może przyciągnąć nawet 20 tys. żeglarzy i turystów

**W tych portach Zachodniego Pomorza pojawią się nowoczesne mariny**



wodniaków korzystających dotychczas z innych akwenów. Kolejne 15-20 tys. użytkowników może, przy konsekwentnych działaniach promocyjnych, pochodzić z rynku niemieckiego, duńskiego i szwedzkiego.

- Ruch turystyczny odbywający się drogą morską to szansa na nowych klientów dla całej branży uzdrowiskowej - przekonuje Michał Kujaczyński, rzecznik prasowy prezydenta Kołobrzegu. - Od lat inwestujemy w rozwój portu, zarówno handlowego, jak i turystycznego, i wierzymy, że nasze inwestycje pomogą w rozwoju miasta. Jednym z elementów takiego rozwoju będzie właśnie kołobrzewska marina, która powstanie w ramach Zachodniopomorskiego Szlaku Żeglarskiego.

Każda z marin ma spełniać określone warunki. Chodzi między innymi o podstawowy postój jachtów, funkcjonowanie kapitanatu / bosmanatu portu / przystani jachtowej, dostęp do wody i prądu, dostęp do sanitariatów, odbiór nieczystości i ścieków, parking, kiosk multimedialny, ogrodzenie przystani, monitoring obiektu przy użyciu kamer przemysłowych.

Poszczególne obiekty wchodzące w skład projektu mogą w uzasadnionych przypadkach charakteryzować się odstępstwami od przedłożonego modelu.

Projekt realizowany jest na zasadach partnerstwa pomiędzy samorządami i stowarzyszeniami, które od kilku lat prowadzą działania na rzecz przygotowania realizacji inwestycji na trasie szlaku, jego promocji oraz rozwoju produktów komplementarnych budujących markę regionu jako centrum rozwoju turystyki wodnej.

Z inwestycji zadowoleni są żeglarze. Ich zdaniem dzięki powstaniu nowych marin rozpropagowana zostanie w tych portach idea żeglarstwa.

- Zwiększy się również ruch turystyczny, co korzystnie wpłynie na rozwój tych miejscowości. Szkoda tylko, że szlak kończy się na Darłowie, a nie zostanie pociągnięty przez całe Pomorze - mówi Edward Zajac, żeglarz z Ustki nagrodzony w 2008 roku tytułem Żeglarza Roku 2008 za samotny rejs ze Świnoujścia do Gdańska.

**Hubert Bierndgarski**

## Pierścień Zatoki Gdańskiej

W 2006 roku z wielkim rozmachem rozpoczęto budowę sieci marin żeglarskich w Zatoce Gdańskiej i portach morskich woj. pomorskiego. W ramach projektu „Rozwój turystyki w rejonie Zatoki Gdańskiej” miała nastąpić modernizacja bazy żeglarskiej tworząc Pierścień Zatoki Gdańskiej. Jego celem była budowa nowej lub modernizacja istniejącej infrastruktury dla turystyki wodnej i rekreacji zwiększającej dostęp do Zatoki Puckiej. Łączna wartość projektu wyniosła 5 mln euro, z czego dofinansowanie z funduszu Phare 2002 objęło kwotę 3 mln euro. Niestety, mimo wielkiego rozmachu, wiele z zaplanowanych inwestycji nie zostało do końca zrealizowanych, a te już wykonane są do dzisiaj krytykowane przez żeglarzy z powodu słabej użyteczności i praktycznego wykorzystania. Chodzi między innymi o miejsca do cumowania i zaplecze dla żeglarzy.

**Dzięki sieci marin w portach,  
rozpropagowana zostanie  
idea żeglarstwa.**





# Biblioteka pełna morza

Już niebawem nie trzeba będzie szukać literatury marynistycznej po całej Polsce. Wystarczy zrobić kilka kliknięć myszką. Ruszyła Morska Biblioteka Cyfrowa!

Polski miłośnik morza nie ma lekko. Informacji na interesujący go temat musi nieraz długo szukać i słono za nią zapłacić. Niektóre książki czy gazety marynistyczne, szczególnie te wydawane w okresie międzywojennym czy PRL-u, dostać już można wyłącznie na aukacjach i w antykwariatach. Bywa też, że aby do nich dotrzeć, trzeba odbywać podróże do innych miast. Jeszcze gorzej w tym względzie mają Polacy pasjonujący się sprawami morskimi mieszkający za granicą.

Pojawiła się jednak szansa na zmianę. Polska Fundacja Morska, ogólnopolska organizacja z siedzibą w Świnoujściu, skupiająca miłośników spraw żeglarskich i morskich, zainicjowała działalność Morskiej Biblioteki Cyfrowej (<http://mbc.fundacjamorska.pl>). Jest szansa, aby miejsce to stało się niebawem jednym z najczęściej odwiedzanych „morskich” stron w polskim internecie.

Mają być na niej umieszczane książki, czasopisma, zdjęcia i dokumenty związane z morzem. Ich przeglądanie, a niekiedy nawet ściąganie czy drukowanie, będzie darmowe.

Wszystko to przy pomocy nowoczesnego oprogramowania. Dzięki niemu

przeszukiwanie publikacji będzie dziecinnie łatwe i pozwoli na oszczędzenie czasu. Aby np. znaleźć w książce interesujący nas temat, nie trzeba będzie czytać jej całej. Wystarczy wpisać szukane słowo w wyszukiwarce, a odnajdzie ona miejsce, do których powinniśmy zajrzeć.

## Niewielkim kosztem...

Pierwszą publikacją udostępnioną w ten sposób, jest album Macieja Krzeptowskiego i Wojciecha Jacobsona „Mam na imię Ludomir” poświęcony legendarnemu szczecińskiemu żeglarzowi Ludomirowi Mączce. Jak zapewnia prezes Polskiej Fundacji Morskiej, Marek T. Słaby, ilość i zakres publikacji będzie się sukcesywnie zwiększał.

- Jesteśmy w trakcie podpisywania umów o współpracę z różnymi instytucjami - mówi Słaby. - Myślę, że już niebawem będziemy mogli oglądać ich efekt w postaci zamieszczonych w Morskiej Bibliotece Cyfrowej kolejnych pozycji.

Uruchomienie biblioteki kosztowało zaledwie kilka tysięcy złotych. Aż dziw, że do tej pory nikt, w tym znacznie za-  
możniejsze i zasobniejsze od Polskiej Fun-

dacji Morskiej instytucje, nie wpadły na pomysł, by to zrobić. Dalszy rozwój tej inicjatywy jest zapewniony. Fundacja kierowana przez Słabego znana jest z niebanalnych pomysłów i konsekwencji w ich wprowadzaniu w życie.

Organizacja, której patronują tacy ludzie jak m.in. Krzysztof Baranowski, Jarosław Kaczorowski czy Jerzy Porębski, a także obaj wspomniani wyżej autorzy książki o Mączce, ma na swoim koncie kilka dużych, już zrealizowanych, albo właśnie realizowanych projektów. Wśród nich zorganizowanie rejsu jachtu *Fazisi* z Polski do Stanów Zjednoczonych w 400-lecie polskiej obecności w tym kraju, podjęcie starań o budowę pierwszego w Polsce Muzeum Żeglarstwa, czy stworzenie Żeglarskiej Encyklopedii Internetowej (<http://zei.fundacjamorska.pl>), którą odwiedza już w tej chwili kilka tysięcy osób dziennie.

## Strzał w dziesiątkę

Encyklopedia okazała się strzałem w dziesiątkę, bo jest jedynym w tej chwili miejscem w sieci, gdzie gromadzone są i udostępniane na tak szeroką skalę informacje dotyczące dziejów polskiego żeglarstwa.

Marek T. Słaby twierdzi, że zainteresowanie Morską Biblioteką Cyfrową także jest duże. Przekonuje, że dzięki niej możliwe stanie się upowszechnienie, nieraz bardzo unikatowych zbiorów, choćby tych, które znajdują się w prywatnych rękach czy archiwach, np. klubów żeglarskich.

- To nie musi przecież leżeć na półkach i kurzyć się - mówi Słaby. - Może to zostać „przerobione” na dokumenty cyfrowe i zamieszczone w internecie, aby mogli z tego korzystać wszyscy chętni.

Pewnym ograniczeniem są prawa autorskie, ponieważ w Morskiej Bibliotece Cyfrowej będą umieszczane tylko te zbiory, których publikację umożliwiają przepisy prawa autorskiego lub te, co do których zgodę na to wyrażą ich autorzy. Wielu z nich, szczególnie ci, których prace, wyszły kilkadziesiąt lat temu w niewielkim nakładzie, zgodzi się na to chętnie, bo dzięki temu ich dzieła mogą uzyskać szansę na czytelniczą „drugą młodość”.

Inicjatywie Polskiej Fundacji Morskiej sekunduje także „Nasze MORZE”. W Morskiej Bibliotece Cyfrowej nasi Czytelnicy będą mogli poczytać także naszą gazetę.

**Tomasz Falba**





# Morski skansen

W Polsce, ściślej w Kołobrzegu, powstanie nowe muzeum morskie. Tworzony tam właśnie skansen będzie skupiał największą kolekcję okrętów w kraju.

**Dyrektor Muzeum Oręża Polskiego w Kołobrzegu, Paweł Pawłowski, chce stworzyć największy w Polsce skansen morski.**

- Kto ma statki, ten ma wydatki - śmieje się Paweł Pawłowski, dyrektor Muzeum Oręża Polskiego w Kołobrzegu. - Ale ja się nie boję. Od pomysłu do przemysłu! Bez szalonych idei nie byłoby wspaniałych dzieł. Jako urodzony optymistą jestem przekonany, że i tym razem to powiedzenie się sprawdzi.

Pawłowski jest pomysłodawcą utworzenia Kołobrzесьkiego Skansenu Morskiego. Ale nie tylko pomysłodawcą, bo od kilku miesięcy próbuje go także energicznie wdrażać w życie. Gdyby mu się udało, naszemu krajowi przybyłoby, funkcjonujące jako oddział Muzeum Oręża Polskiego, nowe muzeum morskie. I to jakie!

Jego trzon stanowiłyby trzy okręty – patrolowiec *Fala*, okręt rakietowy *Władysławowo* i okręt podwodny typu Kobben. Na razie Pawłowski dysponuje dwiema z wymienionych jednostek – *Falą* i *Władysławowem*. Co do Kobbeny, dyrektor przyznaje, że wpisał go na swoją listę z zapobiegliwości bo, póki co, cztery Kobbeny służą w polskiej flocie i nikt nie zamierza ich wycofywać z linii. Pawłowski chciał jednak w ten sposób zasygnalizować chęć przejęcia którejś z jednostek, kiedy już zakończą służbę, obawiając się, aby nie podzieliły losu poprzedników pociętych na złom.

Uzupełnieniem skansenu byłyby ekspozycje morskie znajdujące się w zasobach

Muzeum Oręża Polskiego w Kołobrzegu. A jest ich tam całkiem sporo. Na przykład niemiecka maszyna szyfrująca Enigma, albo mundury marynarzy polskich. Zapewne jednak największą atrakcją stanowią pozostałości po legendarnym niszczycielu *Burza*, m.in. maszt okrętu, dwie torpedy, sześć bomb głębinowych czy dalmierz.

Głównym problemem przy realizacji pomysłów w rodzaju Kołobrzесьkiego Skansenu Morskiego są oczywiście pieniądze. Dyrektor Pawłowski otwarcie przyznaje, że na razie ich nie ma. Nie próbował nawet oszacować, ile by kosztowało wdrożenie w życie projektu. Jest jednak przekonany, że potrzebne złotych-

Fot. Lukasz Glowala



Kołobrzeski Skansen Morski tworzyć będą m.in. niemiecka maszyna szyfrująca Enigma...

ki albo euro, znajdzie. Póki co, skansen działać ma w oparciu o posiadane eksponaty i możliwości. Dyrektor zapowiada, że oba wymienione wyżej okręty udostępnione zostaną zwiedzającym już w tym sezonie turystycznym.

### Okręty PRL-u

*Fala* cumuje obecnie przy Reducie Solnej, tuż obok Harcerskiego Ośrodka ZHP (do tej pory można ją było zobaczyć w centrum miasta obok latarni morskiej). I najprawdopodobniej tutaj właśnie zlokalizowany zostanie skansen. Długi na 41 metrów okręt został zbudowany w Stoczni Marynarki Wojennej w Gdyni w latach sześćdziesiątych ubiegłego wieku jako pierwszy z serii tzw. „opciaków”, czyli okrętów patrolowych projektu 912. W 1991 roku został przekazany do Straży Granicznej, a pięć lat później przejął go Muzeum Oręża Polskiego.

- Jednostka stoi w tej chwili na wodzie, ale docelowo chcielibyśmy aby była eksponowana na lądzie - mówi Piotr Leszmann, przewodnik muzealny, w towarzystwie którego oglądaliśmy teren przyszłego skansenu morskiego. - Podobnie chcemy zrobić z *Władysławowem*.

Okręt raketowy *Władysławowo* to długa na 38 metrów jednostka, wybudowana w Związku Radzieckim na początku lat siedemdziesiątych. Z polskiej floty okręt skreślony został cztery lata temu. O jego zachowanie dla celów muzealnych starali się miłośnicy historii z Elbląga. Ostatecznie jednak zaopiekuje się nim Muzeum Oręża Polskiego. Okręt

został przeholowany do Kołobrzegu pod koniec marca.

Obie jednostki, *Falę* i *Władysławowo*, łączy fakt służby we flocie wojennej Polski Ludowej. Jednak dyrektor Pawłowski nie obawia się, że zachowując je i udostępniając zwiedzającym, tworzy skansen PRL-owskich sił zbrojnych.

- Nie upolityczniałbym tej ekspozycji - mówi. - Poza tym okręty te służyły w Marynarce Wojennej także już po roku 1989.

Pytanie o PRL-owskie konotacje wydaje się uzasadnione, bo powstałe w 1963 roku Muzeum Oręża Polskiego w Kołobrzegu, przez lata kojarzone było z placówką, której zadaniem było przede wszystkim upamiętnienie legendy zbudowanej przez komunistów wokół zdobycia Kołobrzegu, w marcu 1945 roku, przez żołnierzy 1 Armii Wojska Polskiego.

Na szczęście muzeum ma to już za sobą. Obecnie to nowoczesna placówka, w skład której wchodzi cztery, rozrzucone po mieście, oddziały - Historii Miasta, Dziejów Oręża Polskiego, Kamienicy Kupieckiej i okrętu-muzeum *Fala*. Rocznie odwiedza je ponad 100 tysięcy osób. Mało kto wie, że kołobrzeskie muzeum może się np. poszczycić posiadaniem największej w Polsce kolekcji mundurów.

### Twierdza Kołobrzeg

Z racji położenia, szczególnie akcentowane są w kołobrzeskim muzeum elementy morskie. Historia miasta związana jest ściśle z morzem. Przez wieki istniał tutaj ważny port, a źródłem bogactwa

...maszt z Burzy...



Fot. Lukasz Glowala



Fot. Lukasz Glowala

...i inne pozostałości po legendarnym niszczycielu.

mieszkańców była produkcja soli z okolicznych solanek.

Nic zatem dziwnego, że w XVII wieku powstała tu potężna twierdza. Sławę niezdobytej zyskała w czasie wojen napoleońskich. Przed dwa miesiące Kołobrzeg, pod dowództwem Augusta von Gneisenaua (potem jego nazwiskiem chrzczono niemieckie okręty), heroicznie broniło się przed atakami wojsk francuskich, wśród których byli także Polacy.

Pod koniec XIX wieku twierdza została zlikwidowana. Kołobrzeg stał się nią ponownie w 1944 roku. Miała osłaniać ewakuację niemieckiej ludności cywilnej z terenu Pomorza i Prus Wschodnich. W marcu 1945 roku doszło do bitwy o miasto. Zdobycie twierdzy dowództwo radzieckie powierzyło 1 Armii Wojska Polskiego. Była to jedna z największych batalii ulicznych drugiej wojny światowej. Ciężkie walki trwały dwa tygodnie. Po obu stronach zginęło w sumie kilka tysięcy ludzi. A następnie doszło w Kołobrzegu do zaślubin Polski z morzem, przeprowadzonych na wzór tych z 1920 roku w Pucku.

Na resztki fortyfikacji twierdzy natknąć się można w całym mieście. Jednym z takich obiektów jest wspomniana już wyżej Reduta Solna zbudowana w XIX wieku. Zachowała się do naszych czasów w całkiem niezłym stanie, dzięki prowadzonemu tu przez Bałtycki Hufiec ZHP, od ponad pięćdziesięciu lat, Harcerskiemu Ośrodkowi Morskiemu. Misję harcerzy wspiera miejscowy pasjonat Tadeusz Waśko ze swoją salą tradycji morskich i rybackich wykorzystując teren Reduty jako miejsce rekreacji dla dzieci i młodzieży.

Jednak najbardziej chyba widocznym elementem po dawnych umocnieniach są pozostałości po tzw. Forcie Ujście, zbudowanym pod koniec XVIII wieku u ujścia rzeki Parsęty do Bałtyku. Jego podstawowym zadaniem była obrona portu kołobrzесьkiego przed atakiem z morza. W 1945 roku był to ostatni niemiecki punkt oporu w mieście. Po wojnie zbudowano na nim latarnię morską, która stała się tutaj bodaj najbardziej rozpoznawalną budowlą.

## Rekonstrukcje i konferencje

Do wojskowo-morskich tradycji Kołobrzegu Muzeum Oręża Polskiego nawiązuje nie tylko poprzez pomysł stworzenia skansenu morskiego. Od dwóch lat placówka organizuje inscenizację histo-



Jeden z trzonów muzeum - patrolowiec Fala.



Mundury marynarskie.

ryczną walk o Kołobrzeg w 1945 roku oraz zaślubin Polski z morzem. W tym roku wypada 65 rocznica tego wydarzenia. Przed rokiem w rekonstrukcji wzięło udział blisko dwustu uczestników, w tym ponad trzystu.

Jakby tego było mało, dyrektor Pawłowski chciałby utworzyć nowy oddział swojego muzeum w oddalonym kilkanaście kilometrów na zachód od Kołobrzegu, Rogowie. Grupa pasjonatów historii zaopiekowała się znajdującymi się tam pozostałościami po bazie niemieckiego lotnictwa morskiego. Pawłowski ma nadzieję, że w jednym z zachowanych hangarów uda się ulokować samoloty znajdujące się w dynamicznie rozwijającej się kolekcji jego placówki. Tylko w ubiegłym roku muzeum pozyskało cztery nowe

samoloty wycofywane przez MON ze służby...

- Dzięki tym wszystkim działaniom Kołobrzeg staje się coraz bardziej widoczny w Polsce - przekonuje Pawłowski. - Docenieniem naszych wysiłków na rzecz zachowania dziedzictwa morskiego jest fakt, że zorganizowanie wypadającej w tym roku w maju, jubileuszowej, dziesiątej z kolei, konferencji polskiego muzealnictwa morskiego i rzeczniczego, powierzono właśnie naszej placówce. Wszystkim, którzy z tej okazji przyjadą do Kołobrzegu pokażemy, że muzealnictwo morskie nie kończy się na Gdańsku, Gdyni czy Szczecinie.

**Tomasz Falba**

*Kawa przy torpedach*

# Podwodne ramię NATO

Podwodniacy niewiele mówią. I nie wystarczy piwo, żeby rozwiązał im się język. Zaczynają gadać, jeśli posmakuje się z nimi pracy na okręcie. Spróbowaliśmy. „Nasze MORZE” było na U-Boocie U16 (S195) niemieckiej Marine.

Stoję na kei, okręt na wyciągnięcie ręki na cumie, fale lekko chłapią o burtę. Na dziobie dwóch marynarzy sprawdza kamizelki ratunkowe, również te dla gości. Siedem osób załogi zostanie na lądzie, na ich miejsce wejdą członkowie ich rodzin. Na betonowej rampie I oficer melduje kapitanowi załogę i okręt gotowy do wyjścia. „Stary” zwięźle mówi, jaki jest cel dzisiejszego dnia i czego oczekuje od swoich podkomendnych. Jednocześnie zwraca się do gości, by pamiętali, że „to jednak okręt podwodny”. Prosi też załogę o wyrozumiałość.

## U-Boot wyływa

Wyszkolenie podwodniaka trwa ponad trzy lata. Każdy z załogi jest żołnierzem zawodowym, najniższe stopnie na pokładzie to podoficerowie. Oberbootsmann Schappach robi nam krótki kurs z zakładania kombinezonu ratunkowego. Jednak to nie kombinezon jest najważniejszy na okręcie podwodnym, ale wentyl przy masce ratunkowej. Pełno ich na pokładzie U-Boota. Jeśli coś pójdzie nie tak, by móc oddychać musimy się podłączyć do wentyli w ścianach. Gdyby do okrętu zaczęła dostawać się woda i nastąpiła konieczność opuszczenia go, uczy-



„Stary”,  
KaLeu Jarschke.





**Jan Petau, pierwszy oficer U16 przekazuje rozkazy na okręt.**

nimy to przez wyjście awaryjne. Nie mamy tego w planie, niemniej każdy musi przejść instruktaż, by w razie czego nie doprowadzić przez panikę do śmierci własnej lub innych.

Dla „Schappiego” - jak go tu wszyscy nazywają - będzie to ostatni rejs. Pływa prawie 12 lat, dla podoficera to maksimum. Oprócz niego jest na okręcie jeszcze jeden delikwent „do kąpieli”. To tradycja, że po ostatnim rejsie ląduje się za burtą. Z kei, nie z pokładu, żeby plusk był większy.

Marynarze zaczynają wchodzić na pokład. Jako ostatni, bezpośrednio na kiosk, komendant jednostki, Kapitänleutnant Jarschke, następnie Jan Petau, jego pierwszy oficer w tej samej randze. I wreszcie ja.

Stopień obydwu jest skrótowo nazywany „KaLeu” (czyt. kaloj). W hierarchii Bundeswehry, nie tylko w marynarce, wszyscy zwracają się do siebie per „pan”, dopiero potem dodawany jest stopień i nazwisko. Jan mieszka po sąsiedzku z Polakami. Pochodzi z Görlitz, ale często wybiera się na spacer po Zgorzelcu. Odkąd Polska jest w Unii i paszport można zostawić w domu, miasto – takie jest jego zdanie – staje się prawdziwą enklawą nie tyle wewnątrzunijnej, co dobrosąsiedzkiej integracji.

Ale nie czas teraz na międzynarodowe dywagacje, KaLeu Jarschke podaje komendy, KaLeu Petau przekazuje je dalej przez intercom.

Ze środka dobiega cichy gwar głosów i diesla. Zwalniamy cumy, okręt zaczyna

wychodzić z portu. Tuż przed wyjściem pojawia się przed nami wypływający na Bałtyk jacht.

- Tego tylko brakowało - mruczy pod nosem „Stary”. - Kolejny żeglarz, który będzie chciał popatrzeć na wychodzącego U-Boota...

Jakby na potwierdzenie jego słów jacht zwalnia, a załoga zaczyna z zainteresowaniem patrzeć na zbliżający się do niej okręt. Petau schyla się po tubę, ale Jarschke powstrzymuje go ruchem dłoni. Przykłada ją do ust: - Gazu, do cholery! Czy mamy cię pchać?!

Uśmiecham się, a Jan chichocze pod nosem. Ale efekt jest piorunujący, jacht zapuszcza silnik i oddala się, robiąc nam miejsce. - No proszę, wystarczy odrobina dobrej woli... - Jarschke puszcza do nas oko. U16 wykręca, pada komenda zmiany telegrafu maszynowego, z wolno wstecz przechodzimy na wolno naprzód. Woda lekko kotłuje się za rufą... Płyniemy. Przed nami Zatoka Eckernförde i Bałtyk.

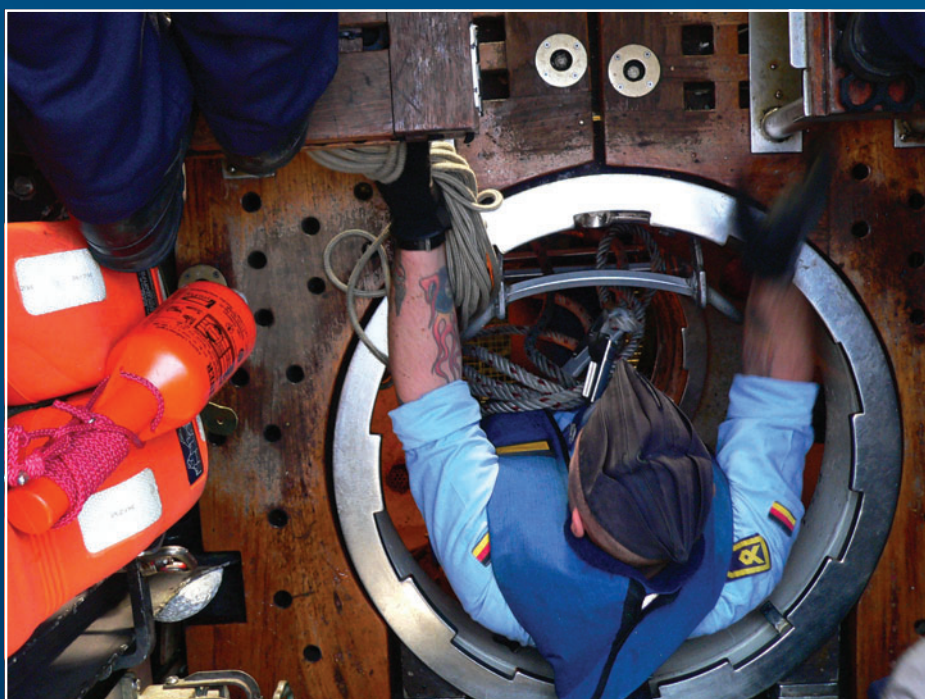
## Bezglłośny maluch

Ostatni marynarze schodzą pod pokład. I ja muszę się ruszyć. Jarschke zamyka właz, kiedy jego komendy dotyczące zanurzenia są już realizowane. Wewnątrz manewr zanurzenia robi wrażenie podobne do startu samolotem. Odczuwa się nacisk na uszy, a samo „cygaro” wyraźnie przechyla się na dziób (lub rufę

przy wynurzeniu), ewentualnie pochyla się lekko podczas skrętów na boki. Nie mija 30 sekund od zamknięcia włazu i woda Bałtyku zamyka się nad naszymi głowami.

U16 ma w następnych tygodniach przed sobą ostatni remont i ostatnie dwa lata służby. Od 2012 roku typ łodzi podwodnej 206A zostanie kompletnie wymieniony na nowoczesną 212A. 206-tki zostały stworzone jako „podwodne ramię NATO” na region Bałtyku i Morza Północnego. Zbudowane z antymagnetycznej stali, chroniącej przed minami i magnetometrami, małe i ekstremalnie ciche, miały operować głównie na płytkich wodach przybrzeżnych. Wzbudziły respekt nie tylko w przeciwniku, ale i wśród natowskich partnerów. To one tak naprawdę zainicjowały powstanie myśliwskich okrętów podwodnych w USA i Związku Radzieckim, których zadaniem stało się w przypadku konfliktu szybkie zniszczenie bezgłośnych „maluchów”.

- Na co stać te sędziwe staruszki, mieliśmy okazję zobaczyć w 2001 roku... - opowiada Heiko Mross, mistrz sonarowy U16. - Jeden z naszych okrętów brał udział w NATO-wskich manewrach na Atlantyku. Miał podejść grupę składającą się z kilkunastu okrętów. Pomimo niszczyli i fregat, udało się bez większego kłopotu. Sonary pokazały tak dziwne sylwetki jednostek nawodnych, jakby w środku okrętów wojennych płynął supertankowiec. Nie było to normalne. Na peryskopowej oka-



**Mistrz sonarowy, Heiko Mross znika we wnętrzu.**



Wyjście z zatoki Eckernförde na Bałtyk.

zało się, że to USS Enterprise, amerykański lotniskowiec o napędzie atomowym. Zanim Amerykanie zorientowali się, co „w wodzie piszczy” U-Boot „sprzątnął” im eskortę podwodną (dwa okręty podwodne o napędzie atomowym), a potem sam lotniskowiec...

Sprawa stała się na tyle głośna, że doszła do amerykańskiego kongresu. Komendant lotniskowca został pozbawiony swojej funkcji, a niemieckie U-Booty... wyeliminowano wstępnie z planów wspólnych manewrów z zespołami lotniskowców. Poza tym, Amerykanie kupili starą 206-tkę od Norwegów i rozebrali ją na części, by znaleźć odpowiedź na pytanie, jak zespół uważany za niezatapialny mógł zostać samodzielnie wyłączony z gry przez pojedynczy okręt podwodny o klasycznym napędzie.

- Nasze sonary są naprawdę niezłe - śmieje się Heiko. - Zimą, kiedy są lepsze warunki i zaczaiemy się w odpowiednim miejscu, „widzimy” wszystko wokół na „przynajmniej” 30 mil morskich. Również wieloryby, morświny, a nawet... kraby, które trzaskają za mocno szczypcami.

Piję kawę z obsługą wyrzutni torped. Dołącza do nas Tobias, tak naprawdę Oberbootsmann Nicol, II mistrz sonarowy okrętu. - Kiedyś napisał o nas „Playboy” - zaczyna. - Niemożliwe - mówię myśląc, że robi sobie ze mnie żarty. - Serio - kontynuuje Tobias. - Facet popłynął z nami w dziesięciodniowy rejs, a potem nakręcił historię, w której zrobił z nas alkoholiczków i gości puszcających się w każdym porcie.

- I co z tym zrobiliście? - pytam. - No... oficjalnie MON pozwał wydawcę, bo gość naprawdę ssał bzdurę z palca...

- A nieoficjalnie?...

Unoszę brew, ale już wiem co zaraz usłyszę. - Aaa... - jeden z chłopaków wtrąca niewinnie. - Jakos tak nawinął się małej grupce z naszego dywizjonu kilkaset kilometrów od morza i... poślizgnął się biedak na mydle.

- Tak że wiesz - mruga porozumiewawczo Tobias. - Jesteśmy ciekawi, co o nas napiszesz.

Wszyscy ryczą ze śmiechu.



Oberbootsmann Groth i jego przełączniki.





Kucharz i jego rodzina.

### Odlupana pamiątka

Po kawie zaglądam do Smutje (tak zwą tu kucharza), by podziękować za pokrzepiający kubek. Wydaje się prawie dzieckiem, tak młodą ma twarz. Wśród gości jest jego żona i 8-letni syn. - Jesteś „fotografikiem”? - pyta mały. - Uhm - odpowiadam. - Jak chcesz, zrobię ci zdjęcie z mamą i tatą na pokładzie okrętu taty!

Nie tylko maluch, ale i rodzice uważają pomysł za bardzo udany. Smut ma do dyspozycji kąt, w którym mieści się jedna osoba. Z jednej strony palnik, z drugiej zlew i stół, pośrodku piekarnik. Wyposażenie za prawie... 100 tys. euro.

To najważniejsza funkcja na pokładzie, jak twierdzi jeden z oficerów. Kilkutygodniowe kiszenie się w tej małej rurze, jaką jest okręt, nie jest łatwe. 206-tki biorą dzisiaj udział w manewrach na Morzu Śródziemnym, a nie do tego były przeznaczone. Na okręcie non stop panują wtedy temperatury oscylujące wokół 40-45°C. Jeśli jeszcze żarcie byłoby do bani, życie może stać się nieznośne. Potrafię to zrozumieć. 20 lat temu, podczas służby zasadniczej w kompanii honorowej Bundeswehry, jeśli na coś narzekałem, to na jedzenie.

Patrę przez peryskop, ale wokół pustka, parę żagli, jeden frachtowiec na horyzoncie. Za małe cele dla... mojego aparatu fotograficznego. Tuż po zanurzeniu sfotografowałem bojkę i przeciwległe wybrzeże zatoki, daję więc za wygraną. Udaje mi się precyzyjnie na rufę, gdzie Oberbootsmann Groth pokazuje swoje królestwo - maszynownię. Na peryskopowej idziemy na dieslu, ale nie on, tyl-



Sonary zaczynają pracę...

ko generator napędza śruby. U-Boot płynie wyłącznie w oparciu o prąd. W maszynowni panuje całkiem niezły hałas. To najbardziej ciasne pomieszczenie na okręcie, wejść pomiędzy cylindry mogą tylko zgięty wpół. Jak i w pozostałej części, jest tu las pokręteł, przełączników i zaworów.

Groth opowiada o ćwiczeniach w symulatorze znajdującym się w bazie. Jest zbudowany w skali 1:1, można w nim ćwiczyć nawet wtargnięcie wody do wnętrza cylindra ciśnieniowego, w którym porusza się i żyje załoga. Marynarze są tak długo szkoleni, aż każdy potrafi w ciemnościach przejść na drugą stronę okrętu,



...ale i Smut nie próżnuje.

by odkręcić konkretny zawór, znajdujący się między pięćdziesięcioma innymi. Jeden błąd w sytuacji kryzysowej oznacza śmierć dla całej załogi. Okręty klasy 206 nie mają grodzi, dzięki czemu są jeszcze mniejsze i cichsze. Jedyne utracone U-Boot niemieckiej Marine to przypadek z lat sześćdziesiątych, przebudowany stary powojenny U-Boot i kiepsko wyszkolona załoga. - Utopili się tak naprawdę przez własną głupotę - mówi Groth.

Po powrocie do zatoki przygotowujemy się do wymiany gości. Ja również schodzę z pokładu, chcę mieć zdjęcia zanurzającego się okrętu. Jeden z torpedowych jest w stroju nurka. Jego zadaniem



Cafe-bar przy torpedach, w środku autor tekstu.



Centrala dowodzenia.

jest wskoczyć do wody, jeśli któryś z gości tam wylądjuje. - Po ciebie nie skaczą..., mam wrażenie, że zrobiłbyś to dla jaj - mówi. Pokazuję palcem aparat zawieszony na szyi. - Ok, dzisiaj mi się udało - śmieje się.



Ratownik oraz autor tekstu schodzący z pokładu.

Wymiana zostaje zakończona i okręt znowu rusza. Robię serię zdjęć, kiedy wchodzi pod wodę, po czym idę pogadać ze sternikiem łodzi transportowej V13, która ma mnie zabrać do bazy. Okazuje się, że to stary znajomy i tak przez kolejnych 12 mil morskich on pije coca-cole, a ja mam zabawę. Dopiero przy wejściu do portu, ster przechodzi na powrót w jego ręce.

Wieczorem grillujemy na plaży, na którą w „dni robocze” wychodzą nurkowie bojowi mający za sobą egzamin kończący szkolenie: 24 godziny pływania non-stop w zespole, z pełnym sprzętem na plecach. Często podczas akcji znajdują się na pokładzie okrętu, który opuszczają przez wyrzutnie torpedowe. Dwóch ludzi wchodzi do środka jednej wyrzutni, twarzami do siebie, na wypadek, gdyby któryś z aparatów tlenowych przestał działać. Potem zamyka się właz i delikwenci „toną”. Kiedy wyrzutnie są wypełnione wodą, otwiera się zewnętrzne kłapy i nurkowie wypływają, by wykonać zadanie. - To wariaci, nawet jak na nasze warunki - mówi jeden z chłopaków



Jeden z torpedowych jest również ratownikiem.

po paru piwach. Potem znika i wraca z dwukilowym kawałkiem gruzu. - A to co znowu? - pytam rozbawiony. Przywykłem do tego, że tu nic nie jest „bez znaczenia”. - Noo... - zaczyna. - Byliśmy parę miechów temu we francuskim Lorient, jako pierwszy niemiecki okręt podwodny od zakończenia wojny (Lorient służył Kriegsmarine jako baza U-Bootów w bitwie o Atlantyk – LWS). Trzeba było coś odłupać..., na pamiątkę.

Wybuchamy śmiechem.

**Leo Walotek-Scheidegger**

# Dawaj, dawaj!

# Gutek

**- Jak pan to zrobił, że jako pierwszy Polak w historii, weźmie pan udział we wokółziemskich regatach samotników Velux 5 Oceans?**

- Pomysł pojawił się już kilka lat temu, w 2005 roku. Wtedy nie udało się go zrealizować. Nie poddałem się jednak, próbowałem dalej i tym razem wyszło. W grudniu ubiegłego roku, w Paryżu, zostałem oficjalnie zaprezentowany jako uczestnik tych regat. Jak zwykle przy tego rodzaju przedsięwzięciach, najtrudniejsze okazało się znalezienie sponsorów. Żeglarstwo jest postrzegane jako sport niszowy i zawsze trzeba się sporo napracować, aby znaleźć chętnych do sfinansowania takiego projektu, jak udział w regatach tej klasy.

**- Ile będzie kosztował Pański start?**

- Ostatecznej sumy nie sposób jeszcze podać. Zależy ona od bardzo wielu czynników. Minimum, z którego wydaniem trzeba się liczyć w Velux 5 Oceans to 600 tys. euro za całość. Główna nagroda w regatach wynosi 500 tysięcy euro. To dużo, ale nie pokryje wszystkich kosztów.

## Zawodowiec

Zbigniew Gutkowski ma 37 lat. Urodził się i mieszka w Gdańsku. Wśród żeglarzy znany jako „Gutek”. Przepłynął 100 tysięcy mil morskich. W latach 1987-1995 był członkiem kadry narodowej olimpijskiej klasy 470. Kapitan wachtowy na jachcie *Warta-Polpharma* w regatach wokółziemskich The Race rozegranych w 2000 roku. Brał udział w próbie bicia rekordu opłynięcia świata bez zawijania do portu na jachcie *Bank BPH*. Był też skiperem trimaranu klasy Orma 60 *Bonduelle* podczas regat Nokia OOPS Cup.

Ze Zbigniewem Gutkowskim o jego udziale w regatach Velux 5 Oceans rozmawia Tomasz Falba

**- Kto zdecydował się zasponsorować pański udział?**

- Amerykańska firma Natrol, która zajmuje się produkcją suplementów diety. Ona ma być głównym sponsorem, ale wciąż szukam innych.

**- Regaty rozpoczynają się w październiku. Jak będą wyglądać pańskie przygotowania?**

- Obecnie (rozmawiamy w marcu – red.) jestem na etapie wyboru odpowiedniej łódki. Myślę, że lada moment podejmę decyzję w tej sprawie. Potem trzeba ją będzie przygotować do regat. Muszę popływać jakiś czas z jej poprzednim właścicielem. Liczę na to, że pokaże mi niuanse związane z jej prowadzeniem. Każda łódka robiona jest pod konkretnego odbiorcę. Część żeglarzy ma nawet niektóre przyciski do sterowania obok koi, tak aby nie trzeba było wstawać w trakcie wypoczynku. To wszystko trzeba poznać, wiedzieć gdzie co jest. Do przygotowań należy zaliczyć także odbycie rejsu kwalifikacyjnego na trasie 2,5 tysiąca mil morskich. To warunek konieczny do spełnienia, by w ogóle stanąć na linii startu Velux 5 Oceans.

**- Może się zdarzyć, że rejs nie wyjdzie?**

- Oczywiście, wszystko jest możliwe, ale rejs kwalifikacyjny nie polega na biciu rekordów prędkości. W jego trakcie nie trzeba nadwyręzać specjalnie ani siebie, ani łódki. Trasę zgłasza się komisji regat i ta ją zatwierdza. A potem się płynie. Chciałbym zaliczyć to do wakacji.

**- Na jakiej łódce będzie pan startował?**

- To klasa Eco 60 – jednokadłubowe jachty o długości 20 metrów. To co je odróżnia od innych, to przede wszystkim



Fot. Archiwum Zbigniewa Gutkowskiego

**Zbigniew Gutkowski na morzu.**

wiek. Nie są to łódki nowe, bo muszą być zbudowane do 2003 roku. Jachty tej klasy mają być także ekonomiczne i ekologiczne. Chodzi o to, aby umożliwić start w regatach mniej zamożnym żeglarzom. Te ograniczenia dotyczą np. ilości żagli, których nie może być więcej niż osiem. Nie znaczy to, że odbywa się to kosztem bezpieczeństwa. Jacht naszpikowany jest nowoczesną elektroniką. Do dyspozycji jest np. stałe łącze satelitarne umożliwiające kontakt z komisją regat.

**- Nie boi się pan? Nie ma pan przecież doświadczenia w samotnym pływaniu?**

- Pewnie, że się boję. Nie boi się tylko ten, kto jest nieświadomy zagrożeń. A ja, po tylu latach żeglowania, wiem o nich sporo. Na pewno życie na jachcie w czasie rejsu będzie samo w sobie trudne. To będzie monotony cykl powta-

rzających się czynności, z których najważniejsza będzie zapewne analiza przesyłanych przez komisję regat prognoz pogody. Każdą wolną chwilę będę musiał wykorzystywać na wypoczynek. Bez tego nie ma szans na jakikolwiek sukces. Boję się też, że na jachcie padnie coś, czego nie będę potrafił własnymi siłami naprawić. Boję się, aby nie uderzyć w coś, czego nie widać na radarze. Niestety, śmieci w morzach pływa bardzo dużo, od podkładów kolejowych do kontenerów, o górach lodowych nie wspominając.

**- Regaty Velux 5 Oceans składają się z pięciu odcinków. Który wydaje się panu najtrudniejszy?**

- Żaden nie jest łatwy. Startujemy z La Rochelle, zaraz potem jest Zatoka Biskajska, sławna z kapryśnej pogody, a więc już na początku można dostać niezłe baty. Także przejście z Oceanu Atlantyckiego na Południowy może być kłopotem. W innych regatach samotników, Vendee Globe, zdarza się 30 procent wszystkich usterek jachtów. Trzeba będzie uważać. Ocean Południowy i Indyjski też nie jest łatwy.

**- A którego z konkurentów najbardziej się pan obawia?**

- Lista nie jest jeszcze zamknięta. Na razie zgłosiło się dwunastu ludzi, potwierdzonych jest czterech uczestników. Wszyscy są znakomitymi żeglarzami. Wśród nich np. Amerykanin, który wygrał kiedyś te regaty, jest też Kanadyjczyk, który brał udział w Vendee Globe. Stawka jest mocna. To nie będzie spacer.

**- W czasie regat ktoś z lądu będzie czuwał nad pańskim rejsem?**



**Trasa regat Velux 5 Oceans.**

Ilustracja: ImageBIT

- Komisja regatowa. Wszelki kontakt z ludźmi z zewnątrz jest możliwy tylko za jej pośrednictwem. Chodzi o wyrównanie szans zawodników. Nawet prognozy pogody będziemy dostawali te same. Liczba załogi brzegowej jest ograniczona do dwóch osób. Ta dwójka robić będzie zupełnie prozaiczne rzeczy – pomagać mi zacumować jacht, czy sklarować żagle, bo samemu nie jestem tego w stanie zrobić, ze względu na ich ciężar. Sam grot waży 250 kilogramów.

**- Takie regaty jak Velux 5 Oceans to także wielkie show medialne. Jak ono będzie wyglądać w edycji 2010/11? Podobno na jachtach mają być zainstalowane kamery, żeby ludzie mogli w internecie na żywo śledzić państwa zmagania.**

- Będą trzy kamery na zewnątrz jachtu i jedna w środku, ale nie wiem czy będzie to podgląd na żywo jak w Big Brotherze. Tego się nie udało zrobić w żadnych, dotychczasowych regatach. Obraz będzie dostępny w sieci, ale pewnie z jakimś opóźnieniem. Velux 5 Oceans najbardziej widoczne będą w portach odcin-

kowych. Mają tam być zorganizowane wielkie wydarzenia medialne, miasteczka regatowe, itp. Będzie zapewne uruchomiona jakaś multimedialna gra dla internautów. Pewnie będzie się można wirtualnie ścigać z rzeczywistymi jachtami, przy użyciu tych samych danych, w tym prognoz pogody. Podczas regat Volvo Ocean Race „płynęło” w ten sposób kilkaset tysięcy ludzi.

**- A jak będzie wyglądała promocja pańskiego startu w Polsce?**

- Mamy parę fajnych pomysłów, ale nie chciałbym ich teraz zdradzać. Mogę powiedzieć, że na pewno będzie można zobaczyć w Polsce moją łódkę. Tutaj odbędzie się jej uroczysty chrzest. Nie podpisałem jeszcze żadnych umów, ale mam nadzieję, że relacje z regat będą pokazywane na bieżąco w polskiej telewizji. Za interesowanie tym wykazały wszystkie główne stacje.

**- Chciałby pan wygrać te regaty?**

- Po to startuję. Ale zdaję sobie sprawę, że będzie to trudne. Samo stanięcie na starcie jest już dużym sukcesem. Będę bardzo zadowolony, kiedy ukończę rega-

**- Pewnie, że się boję.  
Nie boi się tylko ten, kto jest  
nieświadomy zagrożenia - mówi  
Zbigniew Gutkowski.**

## Najstarsze

Regaty Velux 5 Oceans są najstarszymi regatami samotników dookoła świata, jednymi z najtrudniejszych i najbardziej prestiżowych zawodów tego rodzaju. Organizowane są co cztery lata, począwszy od 1982 roku. Tegoroczna edycja rozpocznie się w październiku, a zakończy w maju przyszłego roku w tym samym porcie - w La Rochelle we Francji. Regaty składają się z pięciu odcinków wiodących przez pięć oceanów na trasie liczącej 30 tysięcy mil morskich. Zawodnicy będą się ścigać na jednokadłubowych, 60-stopowych łódkach klasy Eco 60. Zwycięzca otrzyma nagrodę w wysokości pół miliona euro. Wszystko o regatach i biorącym w nich udział Polaku znaleźć można na stronach:

[www.velux5oceans.com](http://www.velux5oceans.com)

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

ty. Oczywiście im wyżej w klasyfikacji, tym będzie przyjemniej. Poza tym traktuję to jak wstęp do jeszcze większego żeglowania. Nie ukrywam, że chciałbym wziąć udział w Vendee Globe.

**- Ma pan świadomość, że już w tej chwili, po ogłoszeniu pana startu w Velux 5 Oceans wchodzi pan do historii polskiego żeglarstwa?**

- Tak tego nie odbieram. Myślałem, że po ogłoszeniu mojego startu w tych regatach w polskim środowisku żeglarskim będą mnie wytykać palcami, ale nic takiego się nie stało. Od znajomych żeglarzy słyszę tylko: „Trzymamy kciuki!”, „Dawaj, dawaj Gutek!”. To bardzo miłe.

**- Myśli pan, że jak pan wygra, będzie w Polsce „Gutkomania”?**

- Może ułatwiłoby to udział w wielkich regatach innym Polakom? Jeśli tak, to nie mam nic przeciwko temu.



Miło nam donieść, że wstęp Zbyszka Gutkowskiego w Velux 5 Oceans - najstarszych regatach samotników dookoła świata odbywać się będzie pod patronatem „Nasze MORZE”.

# Ratowanie po mojemu



**- Przez wiele lat był pan inspektorem operacyjnym w Polskim Ratownictwie Okrętowym, dzisiaj powiedzielibyśmy - człowiekiem do zadań specjalnych. Jak się pan znalazł w tej służbie?**

- Trafiłem na Wybrzeże w 1946 roku, z Poznania. Przez pierwsze dziesięć lat siedziałem w rybołówstwie. Potem zajmowałem się żeglarstwem, byłem instruktorem. Do PRO ściągnięto mnie w 1963 roku, przepracowałem tam ponad 30 lat. Na początku kontrolowałem statki ratownicze, podlegające ośrodkowi koordynacyjnemu w Gdyni, ich gotowość, sprawność działania. Odpowiadałem za działalność ośrodka, a później tworzyłem drugi – w Świnoujściu. Byłem wówczas jedynym tego rodzaju inspektorem.

Z Bohdanem Prusinkiewiczem, wieloletnim starszym inspektorem ratownictwa morskiego, rozmawia Czesław Romanowski



**Ratowniczy Ośrodek Koordynacyjny, 1970 rok. Z lewej: szef ośrodka Bohdan Prusinkiewicz, obok dyżurny inspektor operacyjny Włodzimierz Jecewicz.**



Fot. Archiwum Bohdana Prusinkiewicza

**- Jak wyglądała kontrola sprawności załóg statków ratowniczych?**

- Statek ratowniczy powinien być gotowy do wyjścia w piętnaście minut. Stanowczo to egzekwowałem. Również w nocy, załoga w kwadrans wychodziła w morze.

**- Stał pan z zegarkiem w ręku i mierzył czas?**

- Dokładnie! Jeździłem po całym Wybrzeżu, po wszystkich statkach i robiłem alarm. A potem pisałem protokoły. Koledzy często życzliwi się, że stawiam takie wymagania. Ale tu chodziło o ludzkie życie, wtedy każda minuta się liczy. Wprowadziłem sprawozdawczość na jednolitych formularzach, kapitanowie musieli sporządzać raporty z każdej akcji. Następnie wszystko trafiało do mnie, każdą akcję analizowałem, omawiałem poszczególne jej elementy.

Na przykład sprawa holu. Istniały trzy jego rodzaje: stalowy, polipropylenowy, styłonowy. Każdy powinien być używany w innych warunkach, bo każdy ma inne cechy, odmienny do ściągania z miełizny, do holowania przy dużej i przy małej fali.

**- Kto pracował na statkach ratowniczych?**

- Mieliliśmy wspaniałe załogi. Ich trzon, marynarze z Marynarki Wojennej, pamiętał jeszcze czasy wojny, bardzo ciekawi, wartościowi ludzie. Często mieli kwalifikacje nurków, nie bali się morza, wychodzili w najgorszych warunkach. Od nich uczyli się następni. To była kolosalna

wartość. Wartość, której w tej chwili w służbie ratowniczej nie ma. Zmiany załogi na jednostkach ratowniczych następowały co dwa tygodnie. Pilnowałem właściwej obsady. Bo gdy się pełni gotowość ratowniczą na ładzie, w komfortowych warunkach, a potem nagle w piekielnie ciężkich okolicznościach, w nocy, w zimie trzeba przystąpić do akcji, to jest dla organizmu szok. Nie każdy to dobrze znośił. Prowadziłem prywatny przegląd kadrowy wszystkich pływających na statkach. Opracowywałem plany urlopów, wiedziałem kto kogo może zastąpić. Poza tym stawiałem wnioski o przenoszenie ludzi na holowniki oceaniczne, by mieli możliwość podnoszenia kwalifikacji. Starłem się, żeby statki ratownicze mogły wykonywać również prace eksploatacyjne, np. przy pracach nurkowych, albo holowaniu jakiejś jednostki...

**- Chodziło o to, żeby ludzie mieli cały czas zajęcie?**

- Tak, żeby nie oderwali się z nadto od morza. Z tym, że taka poboczna praca mogła być w każdej chwili przerwana. W żadnym wypadku nie dopuszczałem na przykład, żeby nurkowie schodzili głębiej niż 35 metrów, ponieważ wówczas zbyt długo musieliby przechodzić dekompresję. Nurek musiał mieć możliwość wyjścia z wody niemal od razu.

**- To była ciężka służba. Ludzie szybko się wykruszali?**

- A skąd! Na palcach jednej ręki można było policzyć tych, którzy odchodzili ze służby. To teraz rotacja jest na pozio-

mie pięćdziesięciu procent! Z naszymi załogami pracowaliśmy latami. A jednostki, na których pływali były wielozadaniowe, budowane przede wszystkim pod kątem ogromnej dzielności morskiej – musiały być zdolne do działania w ekstremalnie ciężkich warunkach. Jednocześnie gasić pożar, holować, prowadzić prace nurkowe. Stosowaliśmy zasadę, że należy w miarę możliwości ratować ludzi oraz statek, na którym się znajdowali. To wynikało z naszego ówczesnego ustroju: traktowaliśmy każdą jednostkę, czy był to duży statek, czy kuter rybacki, jako ogólnonarodowe dobro. Z tych jednostek pozostał już tylko jeden R 27, stoi w Helu, pozostałe zostały sprzedane za granicę. Ich czas dobiegł kresu, były budowane w pierwszej połowie lat 70. Zakładaliśmy, że wiek statku to 25 lat eksploatacji.

**- Dlaczego R 27?**

- Bo w założeniu miał mieć 27 metrów długości. Ostatecznie miał ich 32. Chodziło o zdolność manewrową, żeby był zwrotny. W holownikach oceanicznych takich jak *Jantar* czy *Koral*, bardzo ważna była stateczność. Natomiast przy statkach ratowniczych duże znaczenie miała zdolność dobrego manewrowania. Musiały też pracować w lodach. Nie dawałyśmy im dwóch śrub, tylko jedną, żeby ją jak najlepiej chronił kadłub. Ludzie pracowali w różnych warunkach. Np. *Muszla* we Władysławowie zrobiła pełen obrót, czyli cała znalazła się pod wodą, ludzi poturbowało, ale oni po wyzdrowieniu wrócili do ratownictwa. Jedynie me-

chanik już nie mógł pracować na morzu. Przeżył głęboki szok. A mnie oskarżano o spowodowanie tego wypadku, miałem sprawę w Izbie Morskiej.

#### - Co to za historia?

- Gdy przejęliśmy służbę ratowniczą od urzędów morskich, musieliśmy od nowa zbudować flotę. Kupiliśmy w Niemczech *Tumaka* i *Rosomaka* – doskonałe holowniki, budowane dla ZSRR na żeglugę polarną. Świetnie się u nas sprawdziły. W Niemczech kupiliśmy *Muszlę*, *Konchę*, *Pertę* i *Algę* – małe stateczki, których cechą wyróżniającą było to, że miały pełen zakres stateczności: od 0 do 180 stopni. Mogły stanąć do góry dnem i wracały do właściwego położenia. Oczywiście pod warunkiem, że nadbudówka była zamknięta. Cenę za takie rozwiązanie, swoim zdrowiem, płacili marynarze, ponieważ te statki miały bardzo krótki okres kołysań. Ale były niezatapialne. Wracając do *Muszli* - przy sile wiatru do 10 w skali Beauforta, jacht *Opole* na wysokości Rozewia wzywał pomocy. *Muszla* wyszła z portu, znalazła jacht i wzięła na hol. Jednak w trakcie holowania nastąpiło szarpnięcie holem i *Muszla* przewróciła się do góry dnem. Drzwi zostały wyrwane i wygięte, szyby wybite, akumulatory wypadły z gniazd, ludzie spadali na głowę. Kapitan Lorkowski złamał kość ramienia. Silniki *Muszli* nie zatrzymały się, mogły pracować. Kapitan wprowadził jacht do portu, ale załoga nie była w stanie przycumować. We Władysławowie

schroniły się okręty Marynarki Wojennej i ich załogi widziały wypadek. Marynarze pomogli. Postawiono mi potem zarzut, że *Muszla* nie powinna iść w morze przy sile wiatru 10. Inspektorzy z Urzędu Morskiego uznali bowiem, że może wyjść najwyżej do ósemki. Ale instrukcja przeciwsztorowa mówiła o tym, że statki ratownicze dla ratowania ludzi mogą o dwa stopnie przekroczyć dopuszczalne wartości. Dlatego się wybroniłem. Poza tym obowiązywał regulamin ratowniczy, który ja opracowałem. Tam był zapis, że o ewentualnym wycofaniu statku ratowniczego decyduje jego kapitan, nikt inny. Ostatecznie Izba Morska udzieliła pochwały służbie ratowniczej i również mnie osobście.

#### - A jak w tamtych czasach wyglądała współpraca z innymi służbami?

- Żeby służba ratownicza mogła działać, musiała być zabezpieczona wieloma porozumieniami. Uprawniały one naszą służbę do żądania pomocy i współdziałania od Wojsk Ochrony Pogranicza, Marynarki Wojennej i służby zdrowia. Z WOP mieliśmy bardzo dobre kontakty, ze służbą zdrowia przeważnie też, gorzej z marynarką wojenną. Przez trzy lata np. odmawiała pomocy śmigłowców. W końcu złożyłem wnioski, żeby PRO miało własny śmigłowiec i to nie Mi-2, jaki miała marynarka, a Mi-8, który miał zdolność lotu na jednej turbinie i większy zasięg. Śmigłowiec otrzymaliśmy, stacjonował w Rębiechowie. Również w tym wypad-

ku starałem się utrzymać standard 15 minut od chwili zawiadomienia do chwili startu do akcji. Latem i za dnia udało mi się uzyskać osiem minut! Takiej gotowości Marynarka Wojenna nigdy nie miała. Był za to problem z ruską wciągarką, która była zawodna i umożliwiała wciąganie tylko jednego człowieka. Nie można było jednocześnie podnieść ratownika z ratowanym. Poza tym, początkowo, nie miałem tam ratowników, tylko załogę i to opuszczane krzeselko.

#### - Co się w końcu zemściło...

- Tak, zdarzył się wypadek z jachtem *Polaris*. Bardzo silny wiatr północno-zachodni, bardzo duża fala na Bałtyku, jacht wracał z Zachodu. W pewnej chwili dostałem informację z wieży WOP, że jacht zbliża się mocno do brzegu, a przy tej fali to niebezpieczne. I że się dziwnie zachowuje. Siła wiatru przekraczała dziesięć. Podniosłem śmigłowca, a on znalazł jacht. Na oczach pilotów i mechanika *Polaris* wyrócił się kilem do góry. Kolejna fala stuknęła go w sterzący kil i jacht wstał. Sześciu ludzi na jachcie, woda w środku. W trakcie wywrotki jeden znalazł się za burtą. Śmigłowiec opuścił fotelik, wystarczyło się w niego wsunąć. Ale ten człowiek był w sztormowym ubraniu, twarzą w dół, prawdopodobnie stracił przytomność. Na oczach załogi pograżał się w wodzie, mimo że krzeselko wręcz go dotykało. Jacht zaczął tonąć, wszystkich pozostałych udało się jednak zdjąć. Załoga śmigłowca bardzo to przeżyła,

**Obłodzona Anna Broere. Ze śmigłowca na statek spuszczano jest szef Centralnej Stacji Ratownictwa Chemicznego.**



Fot. Archiwum Bożdana Pruszkiewicza



Fot. Archiwum Bohdana Pruszkiewicza

**Barki desantowe wypłukują grunt pod Anną Broere.**

pilot w ogóle przestał latać, właśnie dlatego, że nie mogli tego człowieka uratować. Dla mnie to była nauka, że nie można śmigłowca wysłać bez ratowników. W związku z tym dałem ogłoszenie na całą Polskę o naborze kandydatów na ratowników śmigłowcowych. Postawiłem wysoką poprzeczkę, musieli mieć kwalifikacje pletwonurka, pilota szybowcowego, świadectwo ratownika medycznego, przeszkolenie alpinistyczne. Zgłosiło się 60 kandydatów z całej Polski.

#### **- A ilu było potrzebnych?**

- Potrzebowałem kilkunastu. Z Alpinexsem, firmą zajmującą się m.in. malowaniem kominów, zawarliśmy porozumienie i powierzyliśmy im szkolenie. Na ostatnim piętrze gdańskiego hotelu „Heweliusz” odbyła się odprawa tych 60 kandydatów. Kiedy się skończyła, ci z Alpineksu rozwinęli sprzęt i mówią: panowie, a teraz schodzicie po linie na dół. Część od razu odpadła, a część w czasie kolejnych szkoleń. Zostało dwunastu. Co to byli za ludzie! Fantastyczna grupa! Przy okazji jakichś Dni Morza zrobiliśmy wspólne zawody z brygadą antyterrorystyczną: oni swoim śmigłowcem, my swoim, który sprawniejszy. Nasi wypadli o wiele lepiej.

**- Jedną najśłynniejszych akcji, którą pan koordynował było ratowanie holenderskiego chemikaliowca Anna Broere.**

- Anna Broere miała ładunek ponad dwóch tysięcy ton paraksylenu, przewożonego w stanie płynnym, podgrzewanym. To straszne paskudztwo, bo niewiel-

ka zawartość oparów paryksylenu tworzy mieszkankę wybuchową.

#### **- Był sylwester 1978 roku...**

- Szykowałem się właśnie do balu. I przysłała ta cholerna wichura, z ciężkim mrozem, minus 20 stopni, i potworna śnieżycą. Władysław Broniewski, który stał przycumowany w Gdyni po wewnętrznej stronie falochronu zewnętrznego, był przechylony od wiatru, jednocześnie fala wałęsa w falochron zamieniała się w lód. Także Anna Broere, która wtedy minęła już Rozewie i szła do Gdyni, dostała ten wiatr. Śnieżycą z bryzgami wody obklejała statek i od razu zamarzała, wskutek czego doznawał on coraz większego przechyłu. Graniczny dla statków tego typu to 60 procent. Kiedy do niego doszło, automaty wyłączyły ogrzewanie ładowni. Paraksylen zaczął przechodzić ze stanu płynnego w stan stały, on się zamienia w takie białe płatki. I to wszystko przesunęło się na prawą burzę. Załoga ewakuowała się na tratwach, Jantar osłaniał ją od wiatru. Statek wyrzuciło bardzo głęboko na plażę koło Karwi. Tam osiadł. Przez zasy przedostałem się do PRO, brnąć do pasa w śniegu w porcie rybackim. Potem samochodem do Karwi. Podeszliśmy na Korale do statku. Wiedziałem, jakie to cholerstwo ten paraksylen. Poprosiłem, żeby mi ratownictwo chemiczne przysłało ekipę. Chcieliśmy mieć też rozeznanie na chemikaliowcu, więc wzięliśmy czterech ludzi z załogi. Statek wyglądał strasznie, to była niemal jedna bryła lodowa. Maszt to niemalże

śłup lodu. Było go z 600 ton. Z Płocka przysłali nam kierownika ratownictwa chemicznego, część załogi Korala weszła na pokład.

**- Mieliście wielki kłopot z usunięciem lodu z pokładu. Był tak twardy, że siekiery odskakiwały.**

- Ściągnęliśmy więc z Urzędu Morskiego i od leśników piły motorowe. Ale to były piły spalinowe. Więc trzeba było ciągle mierzyć stężenie oparów paraksylenu przy odpowietrznikach. Poza tym, trzeba było tak ciąć, żeby nie przeciąć rurociągów, których było na chemikaliowcu od metra. Anna Broere osiadła na dwóch pagórkach, groziło jej przełamanie. Tumak dostał zadanie rozkopania pagórka na rufie i ściągnięcia statku z pagórka, by ustawić go dziobem w kierunku lądu. Jego własną śrubę można było wykorzystać do kopania kanału. Tam był ił, strasznie twardy i bryłami trzeba było go wrywać. Okazało się, że sam Tumak nie wystarczy, ściągnęliśmy Posejdona. Po długim kopaniu odkopaliśmy śrubę, Anna Broere troszeczkę się wyprostowała, udało się uruchomić maszynę i śrubę. Zagrożenie przełamania było jednak cały czas, pogoda ciągle była straszna, załoga Korala, nawet kucharze i stewardzi, musieli ten lód łamać. Trwało to niemal dwa tygodnie, od 4 do 17 stycznia.

**- Był pomysł ewakuacji tysięcy ludzi z tamtego rejonu w obawie przed skażeniem.**

- Przy wojewodzie powstał sztab kryzysowy, zastanawiano się, czy ewaku-

ować ludność z Karwi. Bo jeżeli kadłub pęknie, to ten niewidoczny, bo razem ze ślizem lodowym, paraksylen pójdzie aż do Władysławowa. I trzeba będzie stamtąd i z Jastrzębiej Góry ludzi ewakuować. Mogło dojść także do wybuchu, opary mogły się zapalić, całość toksyczna, no parszywy ładunek. Do Władysławowa przyjechała grupa z kapitanem Władysławem Poincem, pytają: czy ewakuować czy nie. Nie – ściągniemy. Powiedziałem, że przydałyby się jakieś większe moce do wykopania tunelu, może okręty desantowe. Dobra, będą dwa. Ale one były mało sterowne. Przyczepiłem do każdej *Halnego* i *Passata* jako jednostki sterujące. Przypięliśmy te dwie szuflady (okręty desantowe) blisko rufy, *Anna Broere* pracowała własną śrubą, desantowce wykopywały spod rufy urobek, ale przesypywał się przy dziobie, więc *Tumak* go oczyszczał. *Anna Broere* zaczęła się w końcu przesuwac, ale grzebała własny kanał. Więc praca *Korala* poszła właściwie na marne. A wymęczony człowiek był jak pies! Te drgania przy kopaniu! Nie można było położyć się w koi, bo głowa latała. Musieliśmy spać w fotelu.

**- Kapitan jednej z waszych jednostek mało nie zginął. I to pod koniec akcji.**

- Był moment, kiedy powiedziałem, żeby kapitan Araszkiwicz z *Pasata* zmniejszył obroty, bo zaraz *Anna Broere* mu wyskoczy, bo się już uwalnia. Ale Araszkiwicz nie chciał zatrzymywać silników. I *Anna Broere* faktycznie wyskoczyła jak korek z butelki. Moce były olbrzymie, barka szarpnięta przez nią szarpnęła z kolei *Halnego*, który się wyrzucił na burtę. Kapitan na statku, który kierował drugą barką na *Halnym*, Bandrowski, stał akurat w zejściówce, wychylony w kierunku rufy, patrzył co i jak, i dawał komendy sternikowi. Kiedy barka szarpnęła, *Halny* się wyrzucił na Bandrowskiego. Przechył sięgał 130 stopni, masztem w dół. Bandrowski się trzymał, miał cholernie silne ręce, był kamieniarzem. Jak statek się gwałtownie podniósł, Bandrowski nadal się trzymał, ale kozuch z niego zdarło. Siła, z którą wyrwaliśmy statek z tej mielizny była ogromna.

**- To była najtrudniejsza pańska akcja?**

**- Moim zdaniem powinnością służby ratowniczej jest ratowanie i zagrożonych ludzi, i uszkodzonych jednostek.**

- Na pewno najbardziej uciążliwa. Była jeszcze taka historia: masowiec *Chemik* wiozł do Szczecina superfosfaty z Murmańska. Na wysokości Rostoku w burtę wlaźł mu singapurski drobnicowiec. I wbił się w piątą ładownię z lewej burty. Niemcy, którzy przyplłynęli na miejsce, myśleli, że ta dziura jest tylko nad wodą. Okazało się, że większość było pod wodą, w sumie na 11 metrów wysoka i na 5 szeroka. Nastąpiło pęknięcie pokładu w poprzek i zerwanie wszystkich rurociągów, tamtędy woda zalewała ładownię. Z Gdyni do Świnoujścia poleciałem helikoptrem, stamtąd ratowniczym statkiem na miejsce. Miałem do dyspozycji *Neptuniję* i dwa R 27. Statek był częściowo zanurzony, podczas nurkowania pokazało się, jak potężna jest to dziura. Co z tym zrobić? Trzeba zapobiec dalszemu przełamaniu. Zamówiłem kształtowniki, szyny potężne, dziesięciometrowej długości, haki i... trumnę. Bo singapurski statek uderzył akurat w kabinę wychowawcy szkoły morskiej, który doznał zawału serca i zmarł. Przy *Chemiku* pracowały trzy grupy nurkowe. Na pokładzie powiązałem pęknięcia kształtownikami i burty nad wodą tymi szynami i pod wodą też. Pierwszą rzeczą było zakołkowanie wszystkich rur, żeby woda się nie wlewała. Trzeba było dopompować wodę. Statek wreszcie trochę się podniósł. Ustaliliśmy, że popłynie do Świnoujścia na małych obrotach. I się udało. Potem poszedł na złom.

**- Kiedy pan zwolnił obroty?**

- W 1992 roku przeszedłem na emeryturę, ale pracowałem jako inspektor w Ratowniczym Ośrodku Koordynacyjnym. Ale mnie zgniewało podejście do ratowania. Wszędzie na świecie stosuje się ratowanie jednostki razem z załogą, w Stanach np. holuje się statek przy pomocy śmigłowca. A u nas, jak tonął kuter to ludzi ratowano, a kutra już nie, chociaż mu np. tylko maszyna wysiadła. To nie po mojemu, dlatego odszedłem.

i

Bohdan Prusinkiewicz jako starszy inspektor PRO w Gdyni był koordynatorem m.in. najtrudniejszej akcji w historii tej służby, ściągnięcia z mielizny chemikaliowca *Anna Broere*. Obecnie jest delegatem ministra infrastruktury przy Izbie Morskiej w Gdyni. Ma 85 lat.

# Historia bez wsparcia

Z dyrektorem Muzeum Marynarki Wojennej w Gdyni kmdr. por. dr. Sławomirem Kudelą rozmawia Tomasz Falba

**- Najbardziej spektakularnym sukcesem Muzeum Marynarki Wojennej w Gdyni w ostatnich miesiącach, było uratowanie przed zniszczeniem najstarszego polskiego okrętu, kutra pościgowego *Batory*, który przez trzydzieści lat tkwił wbetonowany w nabrzeże portu wojennego w Helu. W grudniu ubiegłego roku jednostka stanęła przed muzeum. Należą się wam za to wielkie brawa. Ale potem przyszła ciężka zima, i wy nawet nie przykryliście okrętu plandeką, aby uchronić go przed śniegiem. Dlaczego?**

- Nie był niczym przykryty, bo cały czas, nawet w czasie mrozów i śniegów, coś przy nim robiliśmy. Potrzebowaliśmy stałego dostępu do wnętrza. W takiej sytuacji przykrywanie go byłoby dla nas kłopotliwe, bo śnieg przywaliłby plandekę i nie moglibyśmy do niego dotrzeć. A poza tym proszę się nie obawiać. Nawet zima jak ta, która była w tym roku, nie jest mu w stanie zaszkodzić. Są to dla okrętu warunki naturalne. Przecież kiedy był w służbie, też nikt go na zimę niczym nie przykrywał i nic mu się jakoś z tego powodu nie stało.

**- Kiedy zwiedzający będą mogli zobaczyć *Batorego* po remoncie?**

- Lada moment (rozmawiamy w połowie marca – red.) rozpoczniemy ostatnie prace. Okręt zostanie najpierw zespany (na potrzeby transportu został przecięty na pół – red.), a potem będą na nim instalowane wszystkie zdjęte do konserwacji elementy. Chcemy, aby na Noc Muzeów, która wypada w tym roku 15 maja, był już gotowy. Wtedy zostanie uroczyście włączony do zasobów naszego muzeum.

**- Jak to będzie wyglądało?**

- Pomysł jest taki, aby zrobić to o zmroku. Okręt zostanie podświetlony i może przy akompaniamencie wystrzałów armatnich ochrzczony butelką szampana. Oczywiście wszystkich zainteresowanych już dziś serdecznie zapraszam.

**- Czy to co zobaczą, to już będzie docelowy wygląd *Batorego*?**

- Na razie okręt zostanie odnowiony z zewnątrz. Będzie nadbudówka, bulaje, okna, maszty, relingi, knagi, łańcuchy itp. Ale nie zamierzamy na tym poprzestać. W tej chwili zbieramy materiały archiwalne na temat *Batorego*, których nie zachowało się niestety wiele. To utrudnia rekonstrukcję. W drugiej połowie roku chcielibyśmy rozpocząć odbudowę wnętrza sterówki. Potem spróbujemy zrobić to samo z pomieszczeniami załogi. Trzeba pamiętać, że w środku *Batory* został całkowicie wybebeszony, więc odtwarzamy go praktycznie od zera. Jest to wielkie wyzwanie nie tylko merytoryczne, ale

także finansowe. Jestem jednak dobrej myśli. Docelowo marzy mi się, aby pokazać stan tego okrętu z września 1939 roku.

**- W ubiegłym roku wzbogaciliście się jednak nie tylko o *Batorego*, ale także o jacht *Bosman II*. Czy planujecie powiększenie kolekcji o dalsze jednostki? Podobno chcecie przejąć motorówkę sanitarną *Samarytanka*, pierwszy statek zbudowany rękoma polskich stoczniovców, znajdujący się obecnie na terenie Stoczni Gdynia.**

- Rzeczywiście czynimy takie starania, zainspirowani m.in. publikacjami „*Nasze MORZA*”. Już od jakiegoś czasu przyglądamy się *Samarytance*, ale przed działaniem powstrzymywały nas do tej pory dwa czynniki. Po pierwsze uważaliśmy, że pierwszeństwo w jej przejęciu powinny mieć inne muzea, a po drugie statek ten nie jest tak ściśle związany z historią Marynarki Wojennej jak choćby *Batory*. Ponieważ okazuje się jednak, że chętnych do *Samarytanki* nie ma, możemy ją wziąć. Dla nas posiadanie tej jednostki byłoby wielkim zaszczytem. Mielibyśmy bowiem obok siebie najstarszy polski okręt i statek.

**- Rośnie wam jednak konkurencja. Muzeum Oręża Polskiego w Kołobrzegu już tworzy Kołobrzesci Skansen Morski, gdzie obok siebie staną dwa okręty wycofane ze służby - patrolowiec *Fala* i okręt rakietowy *Władysławowo*. Więcej. Oni ogłosili już, że po wycofaniu ze służby okrętów podwodnych typu *Kobben* jeden z nich chętnie widzieliby u siebie (więcej na ten temat można przeczytać na str. 13). Dlaczego Muzeum Marynarki Wojennej w Gdyni nie jest zainteresowane pozyskaniem tego rodzaju obiektów?**

- Przede wszystkim nie traktuję Muzeum Oręża Polskiego w Kołobrzegu jako konkurencji. To nasi partnerzy i brać muzealna, której życzę jak najlepiej. Cieszę się, że także na Wybrzeżu Środkowym mocno zostanie zaakcentowana historia Marynarki Wojennej. Ale Gdynia ma swoją specyfikę, a Kołobrzeg swoją. Trzeba sobie jasno powiedzieć, że w Gdyni nie ma możliwości stworzenia skansenu morskiego. Nie ma tu na to ani miejsca, ani warunków. W Gdyni po prostu trudniej o wolne nabrzeża.

**- Może zatem trzeba okręty ustawiać na lądzie? Jak *Batorego* czy *Bosmana II*?**

- Tylko gdzie? Teren, na którym znajduje się nasza ekspozycja plenerowa praktycznie jest już zapchany. Wejdą tu tylko niewielkie jednostki, takie jak *Samarytanka*, która ma przecież zaledwie 15 metrów długości. Po jej ustawieniu już nic tam nie zmieścimy. Zaś innymi powierzchniami nie dysponujemy.

**- Zatem co? Wycofywane ze służby okręty naszej Marynarki Wojennej będą cięte na złom, jak wcześniej choćby okręty podwodne *Sęp* czy *Dzik*, a wy nawet palcem nie kiwniecie, aby przejąć niektóre z nich?**

- Nie kiwniemy, bo jesteśmy realistami. Jeśli znajdzie się ktoś, jakaś placówka czy instytucja, która będzie chciała zachować taką jednostkę, aby ją udostępnić zwiedzającym i będzie dysponować tere-

- Trzeba sobie jasno powiedzieć, że w Gdyni nie ma możliwości stworzenia skansenu morskiego.

Nie ma tu na to ani miejsca, ani warunków. W Gdyni po prostu trudniej o wolne nabrzeża.



nem, na którym to robi, to służymy wszelkim poparciem i pomocą. Nic więcej zrobić nie możemy. Trzeba umieć odróżniać fantazję od rzeczywistości.

**- Ale przejęliście np. kiosk *Dzika*. Obiecaliście też, że go odpowiednio wyeksponujecie, a tymczasem stoi pod płotem i rdzewieje.**

- Obiecaliśmy i to zrobimy. Ale póki co zaangażowaliśmy się w projekt ratowania *Batorego*, który jest w tej chwili, z racji swojego wieku i historii, ozdobą naszego muzeum. Należy mu się pierwszeństwo. *Dzik* może jeszcze trochę poczekać. Nic mu się nie stanie.

**- Nie ma pan wrażenia, że ekspozycja plenerowa, w takim kształcie, w jakim się ona teraz znajduje przypomina bardziej śmietnik niż muzeum? Rdzewiejące ekspozycje bez składu i ładu, wybite szyby w śmigłowcach czy samolotach. Dawniej wyglądało to zupełnie inaczej.**

- Nie zgodzę się z pańskimi wrażeniami. Kiedyś ekspozycji było mniej, a plac był większy. Dzisiaj i ekspozycji jest więcej, i teren się skurczył. Być może z tego wynika wrażenie ciasnoty, choć na pewno nie śmietnika. Teren skurczył się, bo prawie połowa została zajęta przez nowy budynek. Obiekty zaś są przez nas co roku odnawiane i konserwowane, a ewentualne uszkodzenia naprawiane. Zaś sytuacje, o których pan mówi, to często przykłady zachowań zwiedzających.

**- Niektórzy twierdzą, że także wasze magazyny, w których przechowujecie ekspozycje czy dokumenty nie są w najlepszym stanie.**

- A niby skąd mieliby oni wiedzieć, w jakim stanie znajdują się nasze magazyny, skoro nigdy w nich nie byli, bo wstęp do nich mają tylko pracownicy muzeum? Oczywiście, zupełnie szczerze przyznam, że ekspozycje są u nas przechowywane w taki sposób, na jaki pozwalają posiadane przez nas obiekty, w których jest po prostu dla nich za ciasno, ale wszelkie warunki w zakresie ich przechowywania są tam spełnione. Paranoja sytuacji polega na tym, że przez czterdzieści lat nie możemy się doczekać nowoczesnego budynku, siedziby z prawdziwego zdarzenia. Powstał, co trzeba koniecznie podkreślić, za społeczne składki, nowy gmach, ale nie mamy pieniędzy na jego wykończenie. Nikt nie chce nam pomóc w zmianie tego stanu rzeczy. A potem słyszymy, że zbiory są nieodpowiednio przechowywane.

**- Ile potrzeba na dokończenie budowy?**

- Około 15 milionów złotych. Gdzie tylko się da szukamy tych pieniędzy. Ostatnio pojawiła się pewna nadzieja. Złożyliśmy wniosek o fundusze unijne ze Zintegrowanego Programu Operacyjnego Rozwoju Regionalnego. Został pozytywnie zaopiniowany przez ekspertów. Czekamy na decyzję marszałka województwa pomorskiego. Mamy nadzieję - korzystną dla nas. Ministerstwo Obrony Narodowej, któremu podlegamy, obiecało, że dołoży 30 procent sumy potrzebnej do zakończenia inwestycji. Jeśli będzie decyzja o przyznaniu środków, to wykończenie obiektu powinno potrwać około dwóch lat. Na pewno sytuacja gospodarcza kraju nie jest bez znaczenia, ale jak patrzę na budowę i rozwój innych powstających pałaczków muzealnych - pęka serce...

**- A po wybudowaniu - jakie to będzie muzeum? Pełne zakurzonych gablot czy multimedialna ekspozycja na miarę tego co możemy zobaczyć choćby w Muzeum Powstania Warszawskiego?**

- Na pewno nie to pierwsze, bo byłoby to nieporozumienie. Oczywiście stawiamy na nowoczesne środki wyrazu. Gmach jest czterokondygnacyjny. Na dwóch pierwszych będziemy chcieli pokazać to co najpiękniejsze w historii polskiej floty wojennej. Do dyspozycji zwiedzających oddamy salę multimedialną na 120 miejsc. Zaś na ostatniej kondygnacji otwarta zostanie restauracja z widokiem na Gdynię i morze. Mamy nadzieję, że w takim kształcie obiekt spełni zarówno nasze ambicje muzealne, jak i odpowie na oczekiwania społeczne.

**- Ale pewne rzeczy można zrobić zanim uda się uruchomić nowy gmach. Macie np. bardzo bogate zbiory dokumentów. Dlaczego nie skanujecie ich i nie wrzucacie do internetu, aby mogli się z nimi zapoznać wszyscy zainteresowani?**

- Zbiory archiwalne to skarb każdego muzeum, także naszego. Od dwóch lat staramy się je zdigitalizować. Ale nie należy oczekiwać, że wszystkie nasze zbiory pojawią się w internecie. Żadna placówka muzealna na świecie nie udostępni całości swoich zasobów w ten sposób. Poza tym jest to dla nas dodatkowe źródło dochodu. Proszę bardzo, możemy udostępnić nasze archiwalia, ale za dostęp do nich trzeba będzie zapłacić. Część zbiorów będzie oczywiście pokazywana

## Z miasta Łodzi

Sławomir Kudela ma 48 lat. Pochodzi z Łodzi, mieszka w Gdańsku. Jest oficerem Marynarki Wojennej w stopniu komandora porucznika. Ukończył Uniwersytet Gdański. Doktorat z historii najnowszej zrobił w Wojskowym Instytucie Historycznym. Jest autorem ponad 150 publikacji naukowych. W Muzeum Marynarki Wojennej w Gdyni pracuje od piętnastu lat. Od siedmiu jest jego dyrektorem.

za darmo, ale nie wszystkie. My też musimy jakoś zarabiać na swoje utrzymanie. To jeden ze sposobów uzupełniania kasy.

**- Największą waszą perełką jest okręt-muzeum *Błyskawica*. Tymczasem nawet nie jesteście jego właścicielem. Czy robicie coś, aby pozyskać go do swoich zasobów, aby być na jego pokładzie prawdziwym gospodarzem?**

- To prawda, że sytuacja nie jest normalna. Właścicielem *Błyskawicy* jest Marynarka Wojenna. Okręt jest nam użyczony w części rufowej, gdzie organizujemy wystawy historyczne. Jest to jedyne dla nas miejsce w Gdyni, gdzie możemy to robić. W ubiegłym roku odbyła się w MON konferencja na temat przyszłości muzealnictwa wojskowego. My, jako najstarsze w Polsce muzeum morskie, wchodzimy w skład tego systemu. Postulowałem tam przejęcie *Błyskawicy*. Wcześniej, podobnie jak jej poprzednik niszczyciel *Burza*, była w naszej gestii przez ponad trzydzieści lat. Kiedy przedstawiłem wniosek o ponowne włączenie jednostki do naszego muzeum, spotkało się to z ostrą krytyką części środowiska Marynarki Wojennej. Według niektórych dobrze jest jak jest, a zadaniem *Błyskawicy* powinno być przede wszystkim pełnienie funkcji reprezentacyjnych dla Marynarki Wojennej. A ja uważam, że te funkcje wzajemnie się nie wykluczają. *Błyskawica* może pełnić je obie, bez szkody dla którejkolwiek.

**- W listopadowym numerze „Nasze MORZA” także i my pytaliśmy co dalej z *Błyskawicą*. Coś się od tego czasu zmieniło?**

- Po tej publikacji otrzymałem bardzo dużo e-maili i telefonów na ten temat.

Były głosy oburzenia, że chcę podporządkować sobie *Błyskawicę*, że jej nie utrzymam, że porywam się z motyką na słońce, że to skrzywdzi załogę itp. Jednak muszę przyznać, że po moich wyjaśnieniach większość rozmówców zmieniała ton wypowiedzi. W pewnym momencie nabrałem wątpliwości, co do swoich poglądów, podbudowały mnie jednak głosy, które popierały mój sposób myślenia, szczególnie ważne były dla mnie te ze strony oficerów MW. Podkreślam, że moja propozycja włączenia okrętu do Muzeum Marynarki Wojennej była zwykłą propozycją i wnioskiem praktyka, który od ponad piętnastu lat uczestniczy w życiu tej placówki. Był to wniosek, który przecież nie skutkowało żadnymi decyzjami, głos w dyskusji i odpowiedź na pytanie o przyszłość Muzeum Marynarki Wojennej. Nie wiem kto będąc na moim miejscu odpowiedziałby, że nie chce powrotu *Błyskawicy* do muzeum. Trzeba również pamiętać, że taka decyzja i wynikające z niej rozwiązania organizacyjne mogą być zrealizowane bezwzględnie tylko przy pełnej akceptacji dowódcy Marynarki Wojennej, a więc mówienie o jakichś zamachach i podstępnych działaniach, bo i takie głosy się pojawiły, są po prostu śmieszne i nieodpowiedzialne. Dlatego też decyzja o pozostawieniu naszych instytucji w aktualnym stanie organizacyjnym została przez muzeum przyjęta z szacunkiem i pełną pokorą. Nie my podejmujemy takie decyzje jak podporządkowanie *Błyskawicy*, jednak mamy prawo do wyrażania swoich opinii, bo między innymi po to jesteśmy. Najważniejsze w tym wszystkim jest jednak to, by za-

chować to co najpiękniejsze i ważne w działalności naszych instytucji. Musimy dbać o piękno tradycji i ukazywać wspaniałość historii tej niezwyklej formacji naszych Sił Zbrojnych, a czy będziemy razem, czy osobno, to w konsekwencji dziejowej nie ma takiego znaczenia.

**- Ale kiedy *Błyskawica* była w waszej gestii, tak o nią „dbaliście”, że nawet nie wpisaliście jej do rejestru zabytków. Dlaczego?**

- *Błyskawica* nie jest w naszej ewidencji, jest w składzie Marynarki Wojennej. Niezależnie jednak od jej umocowań prawno - organizacyjnych, nie ma mowy, aby cichcem ktoś mógł ją pociąć na złom tylko dlatego, że nie figuruje w rejestrze zabytków. W ogóle takie myślenie to bzdura i nonsens. Inna rzecz, że Muzeum Marynarki Wojennej stało się muzeum z prawdziwego zdarzenia, czyli placówką działającą w oparciu o ustawę o muzeach, dopiero w 2007 roku, czyli zaledwie trzy lata temu! Wcześniej była to zwykła jednostka wojskowa, która tylko nosiła nazwę muzeum. Mieliliśmy liczne zadania wojskowe wynikające z tej sytuacji, i muzealnictwo było tylko jednym z elementów naszej ówczesnej działalności. Nie w naszej gestii było wtedy podejmowanie takich decyzji jak wnioskowanie o wpis *Błyskawicy* do rejestru zabytków.

**- Czy pańskim zdaniem *Błyskawica*, w takiej formie jak jest prezentowana dzisiaj, wykorzystuje wszystkie swoje możliwości?**

- Uważam, że nie do końca. Wystawa eksponowana na okręcie powinna być bardziej nowoczesna. Dobrze byłoby wprowadzić trochę techniki i form multimedialnych podczas zwiedzania jednostki, jak na przykład symulować pracę turbin, alarmy bojowe, stworzyć salkę kinową, pokazać warunki życia na okręcie

itp. Póki co, nie ma takich możliwości. Cieszymy się jednak tym co jest. Okręt i tak błyszczy pięknem i sławą, a wejście na jego pokład nadal i myślę, że długo jeszcze, będzie wspaniałym przeżyciem.

**- Dlaczego do tej pory wokół muzeum nie udało się skupić środowiska pasjonatów zainteresowanych dziejami polskiej floty wojennej?**

- Wracamy do początku naszej rozmowy. Mógłbym zorganizować dla nich np. jakieś spotkanie, ale gdzie? Póki nie mamy nowej siedziby nie ma o tym mowy. A wynajmowanie czegoś poza muzeum kosztuje. I chociaż mamy bliskie kontakty z tymi środowiskami z całej Polski, to nie mamy jak z nimi współpracować w takim rozumieniu. Staramy się korzystać z ich możliwości przy okazji organizowanych przez nas imprez, a w zamian udostępniamy im naszą wiedzę, którą wykorzystują z kolei dla swoich potrzeb, np. rekonstrukcji mundurów.

**- Wychodzi na to, że nic nie możecie zrobić, bo nie macie pieniędzy, siedziby i *Błyskawicy*. Czy to aby nie za łatwe tłumaczenie?**

- Ale tak jest naprawdę. Brak rzeczy, które pan wymienił bardzo ogranicza nasze możliwości. To główne powody, dla których muzeum nie może się rozwijać tak jak powinno. Trzeba to wreszcie wyraźnie i mocno powiedzieć. Liczę, że w końcu do odpowiednich ludzi dotrze to, co mówię od kilku lat. Nasze muzeum może być jedną z największych atrakcji regionu. I nie tylko. W ciągu ostatnich dziesięciu lat zrobiliśmy dokładnie 111 wystaw w całym kraju, które cieszyły się tam dużym zainteresowaniem. Niech mi pan pokaże placówkę, która mając tak ograniczone możliwości jak my, robi tyle co my. Nie rozumiem dlaczego decydenci nie chcą tego dostrzec.

**Nowy gmach Muzeum Marynarki Wojennej w Gdyni czeka na wykończenie.**



## Galileusz - prom ro-pax



Fot.: Unity Line

<b>Galileusz</b>				9019078	C4LV2	Cypr	Via Tirreno			
imię statku				nr IMO	call sign	bandera	zbudowany jako / kolejne nazwy			
Unity Line				Euroafrica Linie Żeglugowe Sp. z o.o.			Balfer Co. Ltd., Cypr			
operator				armator / właściciel / grupa kapitałowa			armator zarejestrowany			
Świnoujście - Trelleborg				1992*	959	Giessen-de Noord, Holandia** (GdN)		GdN		
linia				rok budowy	nr budowy	stocznia		projektant		
150,37	137,33	23,40	13,46	6,015	spalinowy	11 520 / 15 662		2 śruby nastawne	18,5	
LOA [ m ]	LBP [ m ]	B [ m ]	H [ m ]	T [ m ]	rodzaj napędu	moc napędu [ kW / KM ]		pełniki główne	prędkość [ w. ]	
127		127		51	b.d.		141	1742 m ro-ro lane length		
liczba pasażerów		miejsc w kabinach		liczba kabin	samochodów osobowych		samochodów ciężarowych	ładowność / inne		
ro-pax				3 (łącznie z dnem wewnętrznym)		1		15 848 ***	6794 ***	1742
rodzaj promu				pokłady ro-ro		pokłady pasażerskie		GT	nośność [ t ]	pas ro-ro [ m ]

\*położenie stępki 21.06.1991, wodowanie 11.07.1992, wprowadzenie do eksploatacji 28.10.1992; przebudowa od 26.10.2007; ponowne wprowadzenie do eksploatacji 14.11.2007 - wg bazy danych „Sea-Web” IHS Fairplay (według danych armatora i GL z 2010 r.: położenie stępki 01.06.1991, pierwsze przekazanie do eksploatacji - 01.10.1992); \*\*van der Giessen-de Noord B.V. - Krimpen a/d IJssel; \*\*\*baza danych „Sea-Web” IHS Fairplay podawała (w kwietniu 2010) GT 14 398 i nośność 7330t - możliwe, że są to dane sprzed przebudowy, w której powiększyła się kubatura statku, i zwiększył (kosztem nośności) jego ciężar.

Prom *Galileusz* należy do serii siedmiu promów zbudowanych w latach 1992-1995 w Holandii i Włoszech na zamówienie włoskiego armatora. Były jednymi z pierwszych w Europie, mającymi realizować lansowaną obecnie przez Unię Europejską ideę „autostrad morskich” (*motorways of the sea*).

Połączenia uruchomione z ich wykorzystaniem (na szlakach nazywanych „Coastal Sea Road”) przebiegały wzdłuż obu wybrzeży Włoch na kierunku Północ-Południe (np. z Genui i La Spezia do Neapolu i Salerno oraz z Wenecji, Triestu i Ravenny do Bari i dalej do Katanii), bezpośrednio odciążając drogi z ruchu ciężarówek.

### Historia operacyjna do początku roku 2010

Statek został zbudowany w 1992 roku jako *Via Tirreno* dla operatora Viarmare Navigazione z grupy Finmare. Zdanie przez stocznię nastąpiło najprawdopodobniej pod koniec października, ale niektóre źródła mówią o wprowadzeniu do eksploatacji w listopadzie.

W styczniu 1996 r. zmienił operatora na Adriatica di Navigazione SpA, następnie na Tirrenia di Navigazione SpA, w czerwcu 1999 r., by wrócić do Adriatica di Navigazione SpA na początku 2001 r. i do Tirrenia di Navigazione SpA w maju 2004 r. Zmiany operatora wią-

zały się ze zmianami linii, na których zatrudniany był prom.

W lutym 2006 roku (niektóre źródła mówią o czerwcu, a nawet o sierpniu) został nabyty przez Euroafrica Linie Żeglugowe Sp. z o.o. (Euroafrica Shipping Lines - ESL) i przemianowany na *Galileusz*, z Balfer Co Ltd. (cypryjska spółka zależna Euroafriki) jako armatorem zarejestrowanym (*registered owner*) oraz wprowadzony do rejestru cypryjskiego (pod banderę Cypru), z portem macierzystym Limassol.

Po remontach, adaptacji dla potrzeb nowego właściciela, operatora i linii oraz zmianie klasyfikatora (z włoskiego RINA na Germanischer Lloyd, od październi-

Fot. Euroafrica



**Galileusz w czasie przebudowy w szczecińskim porcie - widoczna niepomalowana jeszcze część nowej konstrukcji nadbudówki.**

ka 2006), statek został oddany w zarząd handlowo-operacyjny Unity Line. Zarząd techniczny i załogowy pozostał w gestii ESL.

Remont i przebudowę zakończono przed 20 października, kiedy to prom zacumował przy Wałach Chrobrego, gdzie przyjął pierwszych w Polsce gości - uczestników spotkania dla uczczenia 15-lecia armatora.

Dopiero w środę, 8 listopada *Galileusz* po raz pierwszy zacumował w Świnoujściu, początkowo przy Terminalu Promowym, a następnie na nabrzeżu postojowym. Regularną żeglugę rozpoczął 14.11.2006 r. (wypływając tego dnia z polskiego portu) na linii Świnoujście-Ystad (z kapitanem Waldemarem Frankiewiczem). Później, od początku lutego 2007 r., został przesunięty do obsługi nowego połączenia Unity Line między Świnoujściem, a Trelleborgiem. W październiku 2007 r. miał niegroźną kolizję - otarł się o inny prom - *Nils Dacke* w porcie Trelleborg (po remoncie, w połowie listopada, wrócił na linię).

Podczas ponad trzyletniej służby, *Galileusz* przepłynął 188 000 mil morskich (w przybliżeniu ok. 350 000 km), przewożąc 102 300 kierowców ciężarówek i ponad 10 000 pasażerów oraz 97 500 samochodów ciężarowych i 4700 osobowych. W nocy z 3 na 4 marca 2010 wypłynął w 1000. rejs do Szwecji.

## Adaptacja na potrzeby ESL i linii Świnoujście-Trelleborg

*Galileusz*, ex *Via Tirreno*, przybył do Szczecina 19 czerwca 2006 roku. Prom został kupiony w lutym, ale transakcję ostatecznie sfinalizowano w maju i wtedy, już z polską załogą, statek wyruszył z Genui do Polski.

Przed zakupem przez polskiego armatora, prom kursował na linii Genua - Palermo.

W wyniku prac remontowych i przebudowy statku, nowy armator osiągnął następujące cele:

- doprowadzenie jednostki do spełnienia rygorystycznych wymagań konwencji sztokholmskiej stawianych promom pasażerskim pływającym po Bałtyku,
- zwiększenie liczby miejsc kabinowych z 50 do ok. 120,
- poprawienie manewrowości przez wyposażenie jednostki w nowy ster strumieniowy
- przystosowanie rufowej rampy wjazdowej do warunków portów Ystad, Trelleborg i Świnoujście.

Głównym wykonawcą przebudowy była firma Perfekt Service, ale część prac (m.in. wymagających dokowania - we wrześniu 2006 r.) wykonano w Szczecińskiej Stoczni Remontowej „Gryfia”.

W ramach adaptacji promu dla potrzeb polskiego operatora, przebudowano m.in. nadbudówkę. Dobudowano ok. 300 ton nowej konstrukcji stalowej, przedłużając nadbudówkę ku rufie. *Galileusz* uzyskał certyfikat na 160 osób (poprzednio 90), z czego 125 miejsc przeznaczonych zostało dla pasażerów, zaś 35 dla załogi promu. W ramach powiększenia nadbudówki dobudowano 25 kabin dla kierowców przewożonych ciężarówek.

W nowej mesie (stołówce) znajduje się miejsce dla 88 osób, a w kafece - dla 33. Na promie zaaranżowano też mały sklep, kasyno i recepcję.

## Charakterystyka promu typu ro-pax *Galileusz*

**Konstrukcja:** statek o konstrukcji całkowicie spawanej, z dwoma pokładami ciągłymi, szeroką rufą pawężową i gruszką dziobową; jednostka posiada wyłącznie furtę i rampę rufową; posiada trzy przestrzenie (pokłady) ładunkowe: dno wewnętrzne, pokład główny i pokład górny; pokład górny jest w części rufowej odkryty, a w przedniej przykryty od góry nadbudówką mieszkalną, ale od tyłu nie zamknięty, a na burtach wyposażony w duże otwory; siłownia, wski szyb maszynowy (pozostawiający jak najwięcej miejsca dla ładunku na pokładzie) i komin usytuowane są na rufie.

**Wymiary główne, pojemność, tonaż:** długość całkowita 150,37 m, długość między pionami 137,33 m, szerokość konstrukcyjna („na wręgach”) 23,40 m, zanurzenie 6,015 m, wysokość dna podwójnego 1,70 m, wysokość do pokładu głównego 7,60 m, wysokość do pokładu górnego 13,40 m, wysokość całkowita od stępki 23,40 m (wg niektórych źródeł: wysokość boczna 13,460 m); tonaż pojemnościowy brutto GT 15 848 (po przebudowie, wg danych ESL i GL), tonaż pojemnościowy netto NT 4755, nośność 6794 t (po przebudowie, wg danych ESL i GL), (przed przebudową - odpowiednio GT 14 398, NT 4319, 7330 t), wyporność 12 982 t przy zanurzeniu 6,00 m / wyporność 12 967 t, masa statku pustego 6188 t; pojemność zbiorników: na paliwo ciężkie - 763,5 m<sup>3</sup>, pali-

## Jednostki bliźniacze (w chwili budowy)\*

(nr IMO - imię statku - rok budowy - stocznia - nr budowy - obecny operator)

- 9019066 - **Via Adriatico**, zbudowany jako *Via Adriatico* - 1992 - Van der Giessen-de Nord (GdN) - 958 - Tirrenia
- 9019080 - **Espresso Ravenna** - zbudowany jako *Via Ionio* - 1993 - Tille Scheepsbouw B.V. (Frisian Shipyard) - Harlingen / GdN - 287 - Tirrenia
- 9019054 - **Scandola** - zbudowany jako *Via Ligure* - 1992 - GdN - 957 - Navigation de Meridionale, Francja
- 9019078 - **Galileusz**, zbudowany jako *Via Tirreno* - 1992 - GdN - 959 - Unity Line / Euroafrica
- 9031686 - **Espresso Catania**, zbudowany jako *Via Mediterraneo* - 1993 - Fincantieri - Cantieri Navali Italiani S.p.A., Palermo, Włochy - 5922 - Tirrenia
- 9031698 - **Lazio**, zbudowany jako *Lazio* - 1994 - Fincantieri, Palermo - 5923 - Tirrenia
- 9031703 - **Puglia**, zbudowany jako *Puglia* - 1995 - Fincantieri, Palermo - 5924 - Tirrenia

\* imiona i przynależność - wg stanu na wiosnę 2010 r., obecnie większość z tych statków różni się między sobą (czasem dość znacznie) w wyniku przebudów.

Fot. Piotr B. Stareńczak



**Zwraca uwagę rampa rufowa z przedłużeniem o szerokości jednego pasa ruchu, w ramach przystosowania do terminali, do których zawija prom Galileusz.**

wo lekkie - 106,6 m<sup>3</sup>, balast wodny - 1942 m<sup>3</sup>, wodę pitną - 309 m<sup>3</sup>.

**Zdolność przewozowa:** nośność 6794 t, pas ładunkowy ro-ro 1742 m (niektóre źródła, np. IHS Fairplay i GL podają 1650 m, o skrajni 3,10 × 4,90 m), 141 ciężarówek (zestawów drogowych / trailerów); dopuszczalne obciążenie pokładów: pokład główny 2,5 t/m<sup>2</sup>, pokład górny 1,75 t/m<sup>2</sup>; pomieszczenia dla załogi i pasażerów: liczba miejsc pasażerskich 125 (wg GL), 160 (wg Unity Line - prawdopodobnie łącznie z miejscami dla załogi), 127 (wg „Sea Web” IHS Fairplay), operator (Unity Line) na początku roku 2010 podawał na witrynie WWW: załoga 37 osób, miejsc pasażerskich 160, kabin 51, łóżek 128; według ESL: kabiny załogi 34 jednoosobowe, kabiny pasażerów 51 (25 trzyosobowych i 26 dwuosobowych), liczba miejsc w mesie pasażerskiej 124; załoga (crew list wg IHS Fairplay, wg stanu na 14.10.2009): 26 osób załogi, 8 oficerów, razem - 34 osoby, załoga wg GL 35 osób.

**Napęd i osiągi oraz wyposażenie maszynowe i elektrowni okrętowej:** napęd główny - spalinowy z przekładnią mechaniczną; na napęd główny składają się dwa zespoły: silnik wysokoprężny - sprzęgło elastyczne - przekładnia redukcyjna - linia wałów - śruba napędowa nastawna; statek wyposażono w, wyprodukowane na licencji Sulzer'a, przez Zakłady Urządzeń Technicznych „Zgoda” SA - Świętochłowice, dwa 4-suwowe, nienawrotne, rzędowe, 8-cylindrowe (400 × 500 mm) silniki wysokoprężne napędu głównego Zgo-

da Sulzer 8ZAL40S o 510 obr./min, o łącznej mocy 11 520 kW (IHS Fairplay, w bazie statków „Sea-Web” podaje: MCR 18 000 kW / 24 472 KM, CSR 11 520 kW / 15 662 KM), pozwalające na osiągnięcie prędkości maksymalnej 19 w. (wg ESL), maksymalnej 20,7 w. i eksploatacyjnej 18,5 w. (wg IHS Fairplay, GL); całkowite zużycie paliwa 45 t / dobę (wg IHS Fairplay); nastawne śruby Lips o średnicy 4,00 m i płatach *highly skewed* obracają się z prędkością do 165 obr./min.; silniki pomocnicze / elektrownia okrętowa: 2 zespoły prądotwórcze z silnikami wysokoprężnymi Yanmar i prądnicami van Tayo, po 800 kW każdy (440 V, 60 Hz) / 1000 kVA, 2 prądnice zawieszane (PTO) Alsthom po 800 kW / 1000 kVA; jeden awaryjny zespół prądotwórczy 544 kVA; jeden kocioł pomocniczy opalany olejem termicznym produkcji Wanson N.V. 10 bar, pow. grzew. 15,7 m<sup>2</sup>, dwa kotły Wanson N.V. 10 bar, pow. grzew. 45,81 m<sup>2</sup>.

**Wyposażenie pokładowe i maszynowe, sterowe, ratunkowe:** dwa podwieszane stery typu *spade* z maszynami sterowymi typu *rotary vane* prod. Fryndebø, dwa dziobowe stery strumieniowe o mocy 750 kW (1020 KM) - każdy; statek posiada na wyposażeniu 3 kotwice (w tym jedną zapasową) o masie po 5250 kg, długość łańcucha kotwicznego - 577,50 m; stabilizatory płetwowe o powierzchni po 8 m<sup>2</sup> dostarczone przez Fincantieri (+ system niwelacji przechyłów w porcie z wykorzystaniem zbiorników balastowych); statek wyposażony jest w jedną rufową rampę osiową / furtę w szerokiej pa-

węży, o dopuszczalnym obciążeniu 100 t (rampa pierwotnie szeroka na 15,50 i długa na 12,00 m, została dostosowana do warunków terminali w Świnoujściu i Trelleborgu w ten sposób, że ruch może się przez nią odbywać jednocześnie tylko w jednym kierunku - jednym pasem ruchu); z pokładu głównego na górny wiezie rampa (pochylnia) podwieszona, o DOR 100 t, usytuowana wzdłuż szybu maszynowego po jego lewej stronie; z pokładu głównego do najniższej ładowni prowadzi rampa stała z segmentową pokrywą na poziomie pokładu głównego; większość wyposażenia pokładowego dostarczyła Hattlapa z Niemiec; prom wyposażony jest (poza tratwami i innymi środkami ratunkowymi) w dwie łodzie ratunkowe po 80 miejsc i szybką łódź ratowniczą MOB na 6 osób.

**Klasyfikacja:** od przejścia przez ESL - Germanischer Lloyd (przedtem RINA oraz LR), notacja klasy GL + 100 A5 with freeboard 1.614 m P5D11 Ro-ro passenger ferry + MC AUT.

**Opracował:**  
Piotr B. Stareńczak



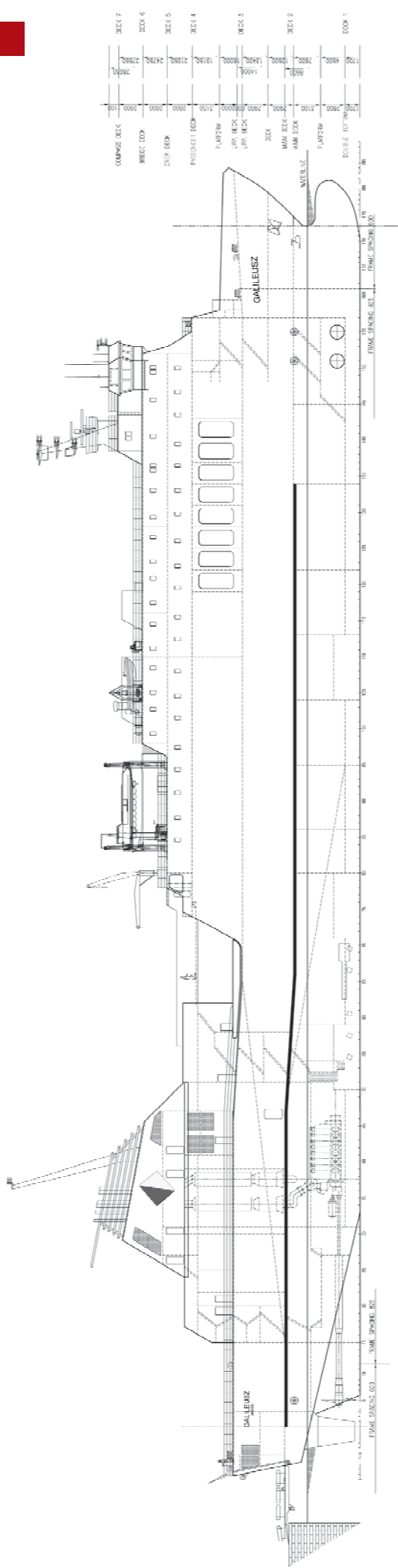
Fot. Piotr B. Stareńczak

**Ruchoma rampa (w pozycji roboczej) prowadząca z pokładu głównego na pokład górny wzdłuż wąskiego szybu maszynowego, po jego lewej stronie.**



Fot. Piotr B. Stareńczak

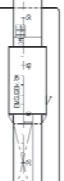
**Widok z tylnej części pokładu górnego na szyb maszynowy z kominem i - w głębi - na nadbudówkę. Po lewej (przy burcie) widoczna stacja bunkrowa (przyłącza, armatura) osłonięta konstrukcją z rur ochraniającą przed ewentualnym uszkodzeniem przez manewrującą na pokładzie pojazdy.**



DECK 22500 A.B.



DECK 20000 A.B.



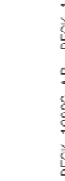
FUNNEL DECK 18500 A.B.



DECK 16450 A.B.



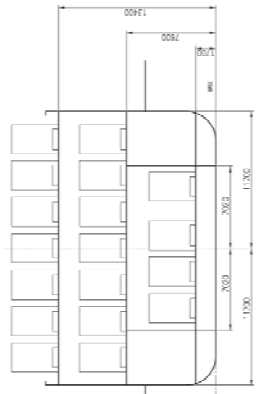
DECK 12950 A.B.



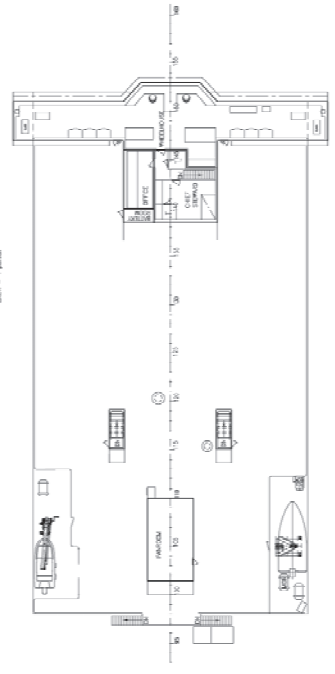
DECK 11500 A.B. DECK 11100 A.B. DECK 10800 A.B. DECK 11200 A.B. DECK 10500 A.B.



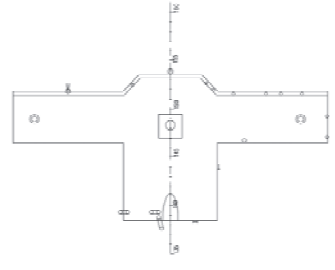
CROSS SECTION



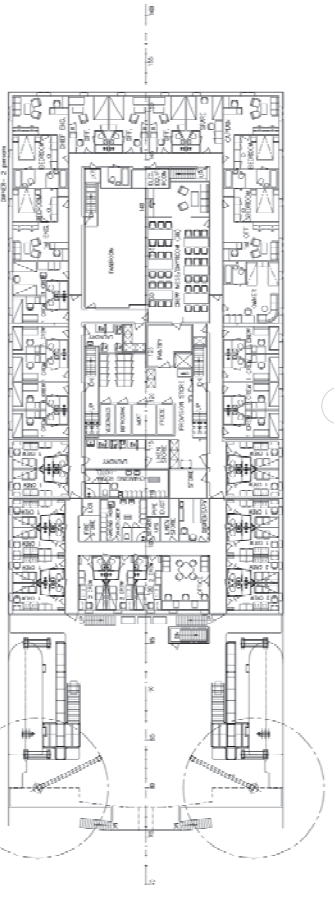
BRIDGE DECK DECK 6

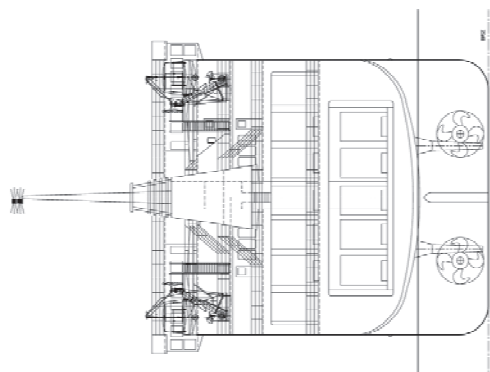


COMPASS DECK DECK 7

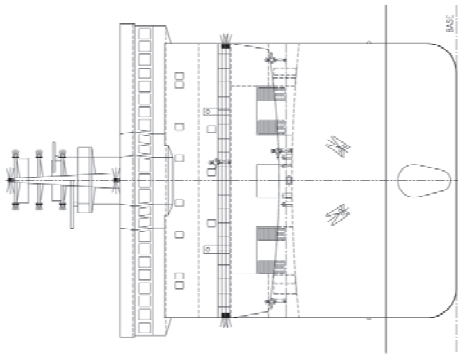
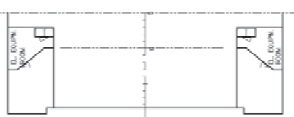


CREW DECK DECK 5





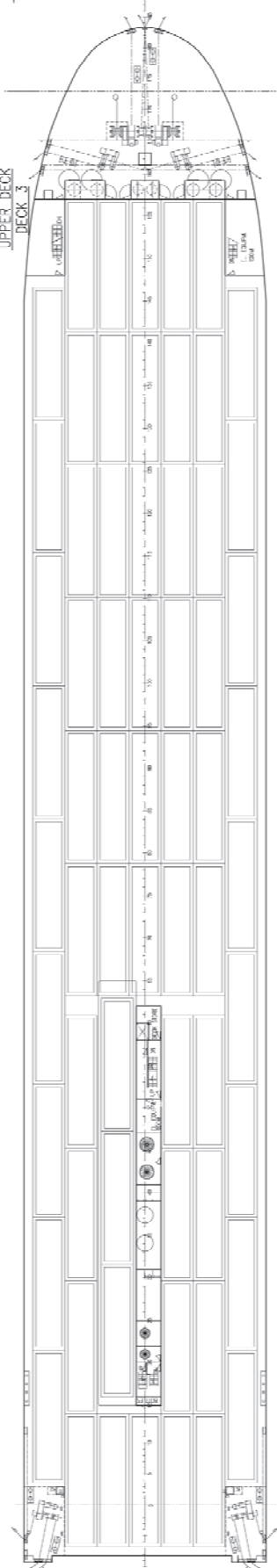
DECK 11500 A.B.



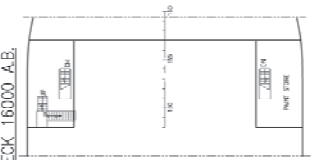
PASSENGER DECK  
DECK 4



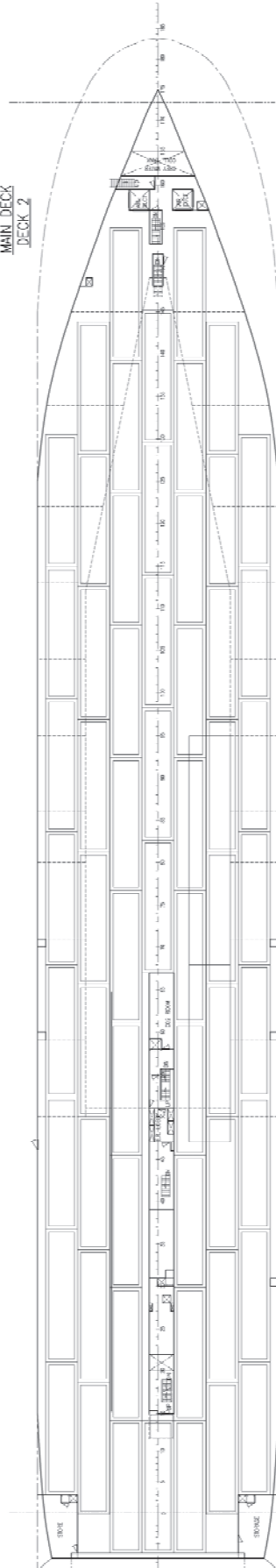
UPPER DECK  
DECK 3



DECK 16000 A.B.



MAIN DECK  
DECK 2





*Urodzeni jachtostopowicze*

**Patrycja Długoń i Mikołaj Westrych**  
- jachtostopowicze.

# Wolność jest na jachcie

Dwoje młodych Polaków porzuciło dotychczasowe życie i ruszyło dookoła świata jachtostopem! Opowiedzieli nam o swojej niezwykłej wyprawie, którą kontynuują dzisiaj na własnym jachcie.

Bohaterami tego tekstu są: Patrycja Długoń, lat 34, absolwentka filozofii, była dziennikarka radiowa pochodząca z Tychów i Mikołaj Westrych, lat 33, urodzony w Warszawie absolwent studiów ekonomicznych, były dyrektor do spraw marketingu w międzynarodowej firmie budowlanej. Poznali się w Warszawie. Ich życie wyglądałoby zapewne zupełnie zwyczajnie, gdyby nie postanowili któregoś dnia ruszyć w świat. Ale nie jak większość tzw. normalnych ludzi - w końcu każdy może dzisiaj wędrować, gdzie go

oczy poniosą - a... jachtostopem. W ten sposób stali się jednymi z nielicznych obywateli naszego kraju, którzy skorzystali z tej niecodziennej formy podróżowania.

## Zamustrować i przed siebie!

Czym jest jachtostop? Autostopem na morzu. Trzeba tylko znaleźć jacht, zamustrować na nim i, najczęściej za pomoc w żeglowaniu, płynąć w wybranym kierunku. Ten sposób poznawania świata nie

jest dla wszystkich. Trzeba mieć przede wszystkim bardzo dużo czasu, bo nigdy nie wiadomo gdzie zawiodą wiatry...

Patrycji i Mikołaja to nie przstraszyło, szczególnie, że on ma spore wodniackie doświadczenie. Żagle są jego pasją od ósmego roku życia, od szesnastego realizuje ją na morzu.

- Wierzymy, że marzenia się spełniają, pod warunkiem wszakże, że je realizujemy... - napisali na swojej stronie internetowej [www.aroundtheworld.pl](http://www.aroundtheworld.pl) i w maju 2006 roku rozpoczęli swoją Wielką Przygodę, której celem jest opłynięcie świata dookoła.

- Z Warszawy dolecieliśmy do pierwszego złapanego „na stopa” jachtu *Soteria* - opowiadają „*Naszemu MORZU*”. - Skontaktowaliśmy się z kapitanem przez internet z Warszawy. Jacht czekał na południowym wybrzeżu Wielkiej Brytanii. 11 maja 2006 zostaliśmy wcieleni do załogi za wikt i opierunek. Pierwotny plan zakładał tygodniowy rejs, jednak niespo-

Ilustr. ImageFit

**Ich trasa podróży...**

dziewanie dla nas samych, pływaliśmy jako załoga na *Soterii* znacznie dłużej. Nie mieliśmy prawie żadnych wydatków, poznaliśmy wspaniałych ludzi, smak żeglowania klasycznym, drewnianym jachtem, z zanikającym powoli ożaglowaniem typu szkuner. A co najważniejsze: rozpoczęliśmy Naszą Podróż! Następnie

ruszyliśmy ku Wyspom Kanaryjskim. Po trzech miesiącach życia i żeglowania na *Soterii*, przesiedliśmy się na *Santanę* - 12 metrowy, prywatny jacht, poszukujący załogi, która dostarczy go (wraz z właścicielem i resztą załogi na pokładzie) na Karaiby. Ten kontakt również pochodził z internetu. Nasz drugi złapany „na stopa”

jacht, czekał zaledwie w odległości 70 kilometrów od pierwszego, znajomi podzucili nas tam samochodem. Po drodze z Wielkiej Brytanii również nie mieliśmy prawie żadnych wydatków, oprócz kilku osobistych. Pracowaliśmy jako załoga na jachcie, jak za pierwszym razem, za wikt i opierunek. Pierwotnie mieliśmy płynąć razem z Wielkiej Brytanii na Kanary, ale już po przekroczeniu Zatoki Biskajskiej padła propozycja, byśmy zostali na całą długość trasy, na Karaiby. Wyokrętowaliśmy na Trynidadzie. To był wspaniały, prawie półroczny rejs. Pierwsze święta Bożego Narodzenia w podróży spędziliśmy na Barbadosie, a Sylwestra na Tobago.

**Pierwszy świt na swoim**

Na Trynidadzie doszło do nieoczekiwanego zwrotu w podróży. Parze Polaków nadarzyła się okazja zakupu, zbudowanego w 1978 roku w Holandii, długiego na 8,6 metra, stalowego jachtu o nazwie *YouYou*. Od tego momentu stał się on dla nich nie tylko środkiem lokomocji, ale także prawdziwym domem.

- Podobnie jak spora część jachtów zatrzymujących się w Chaguaramas na Trynidadzie, również *Santana* została

Fot. Patrycja Długosz, Mikołaj Westrych

**W drodze...**



wyciągnięta na brzeg w celu przeprowadzenia prac konserwacyjnych - relacjonują dalej nasi bohaterowie. - Jeszcze jako jej załoga, szukaliśmy następnego jachtu, który zabierze nas dalej, lub pracy, gdyż nasze fundusze uszczupliły się po dziewięciu miesiącach podróży. A przecież, kiedy ruszaliśmy z Polski, mieliśmy tylko 1000 dolarów! Rozglądając się po okolicy, zakochaliśmy się w pewnym malutkim, mocnym, stalowym jachciku, wystawionym na sprzedaż w odległej marinie. Dokonał się przełom. Postanowiliśmy przerwać podróżowanie jachtopodem i po znalezieniu pracy, kupić ten właśnie jacht. Los się do nas uśmiechnął. Wkrótce pracowaliśmy w czarterach jako kapitan i pierwszy oficer/hostessa.

Patrycja i Mikołaj opowiadają, że już po kupieniu jachtu, pracowali jeszcze dwa sezony jako załogi rozmaitych innych łódek i gromadzili fundusze na remont i wodowanie *YouYou*. I udało się!

- Od 30 grudnia 2008 roku żeglujemy po Karaibach już na swojej jednostce. Wodowanie naszego własnego jachtu oraz czas zaraz po wodowaniu, pierwszy na nim zachód słońca, pierwsza noc na kotwicy pod niebem pełnym gwiazd, pierwszy świt i poranek na wodzie... To były najpiękniejsze chwile naszego dotychczasowego rejsu. Niezwykle uczucie swobody, wolności, bliskości z naturą, a jednocześnie dystansu do zwariowanego zagania w maszynie zwanej cywilizacją.

Zaraz potem zdarzyły się chwile najtrudniejsze w ich dotychczasowej ekspedycji.

- W czasie rejsu dziewiczego, nasza malutka, PROJEKTOWANA NA JEZIORA W HOLANDII łódka, była spychana przez silny prąd i fale oraz niesprzyjające wiatry wprost na środek Morza Karaibskiego, na zachód od założonego punktu docelowego - wspominają Patrycja i Mikołaj. - Małemu jachtowi z uszkodzonym silnikiem bardzo trudno żeglować w pożądanym kierunku przy niespokojnej pogodzie. Większe jachty są pod tym względem uprzywilejowane. Ostatecznie dzięki zaciętości załogi i zmianie pogody, po dwóch dniach zmagania, dotarliśmy na Grenadę.

### Kiedyś wrócimy

W tej chwili (rozmawiałem z nimi w lutym - TF), nasi bohaterowie znajdują się na Karaibach.

- Po Curacao, gdzie obecnie kotwiczymy, w planach jest Jamajka, Kuba, panam-

skie wyspy San Blas - terytorium Indian Kuna Yala, Kanał Panamski, Galapagos, wyspy Polinezji Francuskiej, Wyspy Cooka, Tonga, Fiji, Vanuatu, Australia, Papua Nowa Gwinea, Bali, a potem mamy dwa warianty i jeszcze nie wiemy, na który się zdecydujemy - mówią podróżnicy. - Albo przez Morze Czerwone na Morze Czarne, Śródziemne i kanałami przez Francję, Holandię, Niemcy, na Bałtyk. Albo dookoła Afryki, przez Atlantyk do Brazylii, ponownie na Karaiby i do Europy. Życie pokaże.

Pierwotnie myśleliśmy, iż ukończymy podróż „tak gdzieś w 3-4 lata”. W tym czasie, spokojnie zdążylibyśmy okrążyć Ziemię. Jednak wolność, jaką daje życie na jachcie powoduje, że nie zamierzamy się spieszyć za sterem własnego okrętu i domu. Po drodze jest tyle zapierających dech w piersiach miejsc do odwiedzenia...

Czego brakuje im w ich podróży?

- Po kilku latach poza krajem, tęsknimy za polskimi smakami. Czasem zdarzy się, że ktoś znajomy przywiezie zapas suszonych borowików czy niedostępną



Mikołaj Westrych.

Fot. Patrycja Długoń, Mikołaj Westrych



Patrycja Długoń.

Fot. Patrycja Długoń, Mikołaj Westrych

Fot. Patrycja Długoń, Mikołaj Westrych



**YouYou w drodze na Curacao.**

nigdzie indziej kaszę gryczaną i majera- nek. Kisimy kapustę na jachcie (świetna na bigos lub w pierogach), specjalnością Patrycji są kluski śląskie. Pieczemy chle- by, bułki i polskie ciasta, zapamiętane z dzieciństwa. Choć staramy się poznawać jak najwięcej lokalnych dań, owoców i wa- rzyw, polska kuchnia zawsze nam towa- rzyszy.

- Najbardziej jednak brakuje nam na- szych bliskich, rodzin i przyjaciół, z któ- rymi chcielibyśmy dzielić się radością i pięknem odwiedzanych miejsc. Z tego też powodu od początku podróży pro- wadzimy bloga (znaleźć go można na wspomnianej już wyżej stronie interne- towej – red.), gdzie publikujemy zdję- cia, filmy, opowiadania i podkasty do słu- chania. Najchętniej ugościlibyśmy wszy- stkich u siebie, jednak z powodu odległo- ści i cen biletów lotniczych nie jest to oczywiście możliwe. Co więcej, im dalej na zachód będziemy żeglować, tym trud- niej o ewentualne spotkania.

Rejs Patrycji i Mikołaja kiedyś się za- kończy i wrócą do domu. Nie chcieli nam jednak zdradzić swoich planów - co bę- dzie wtedy.

- Mamy wiele pomysłów na później- sze życie, powiązanych zarówno z lądem jak i morzem - odpowiedzieli tajemniczo.

**Patrycję Długoń  
i Mikołaja Westrycha odpytał:  
Tomasz Falba.**



**Jako załoga klasycznego  
szkunera na Karaibach.**

Fot. Patrycja Długoń, Mikołaj Westrych

# Szansa na sukces

Ruszyły duże projekty oferujące szkolenia oraz pracę pracownikom stoczni. Czy okażą się skuteczne?

O tym, jak potrzebne są szkolenia podnoszące kwalifikacje stoczniowców przekonuje Tadeusz Adamejtis, dyrektor Wojewódzkiego Urzędu Pracy w Gdańsku: - Mieliśmy magazyniera ze stoczni, który mógłby pracować na podobnym

stanowisku w centrum logistycznym. Z tym, że jego kompetencje, mimo że w stoczni był dobrym pracownikiem, nie bardzo pokrywają się z wymaganiami nowoczesnego magazynu. Dlatego jest problem z bezpośrednim zatrudnieniem, bez wcześniejszego przeszkolenia.

Stoczniowcom trudno przebić się na rynku pracy z powodu coraz większej liczby bezrobotnych. Pracodawcy mogą obecnie przebierać wśród kandydatów i szukać ich także w innych województwach.

Andrzej Głowacki, prezes DGA:

- Niektórym zwolnionym już nie chce się wstawać. Mówimy: jest wiosna, przyjdźcie do nas, damy wam jeszcze jedno szkolenie.



Roman Gałęzewski,  
przewodniczący Solidarności Stoczni Gdańsk:  
- Obecnie pomagamy 1 600 pracownikom.  
I to, mamy nadzieję, dopiero początek.

### Falstart z senatorem w tle

Pierwszym projektem skierowanym do stoczniowców, którzy stracili pracę w zlikwidowanych zakładach w Szczecinie i Gdyni (w sumie około 10 tys. osób), był Program Zwolnień Monitorowanych. W jego ramach Konsorcjum DGA-Work Service miało wysyłać stoczniowców na szkolenia i przedstawiać im oferty pracy. Zanim jednak program ruszył na dobre, prasa zarzuciła senatorowi Platformy Obywatelskiej Tomaszowi Misiakowi, współwłaścicielowi Work Service, że jego firma dostała zlecenia na owe usługi bez przetargu. Afera nie przysłużyła się dobrej opinii o programie, a w zaistniałej sytuacji na „polu bitwy” pozostało tylko DGA. Prezes spółki, Andrzej Głowacki, tak podsumowuje rok działalności:

- Dostaliśmy pod opiekę niemal 10 tysięcy osób, w tym w Stoczni Gdynia - 5125. 709 z nich od razu wybrało własną ścieżkę zawodową. To byli najlepsi fa-

chowcy, na których headhunterzy czekali, można powiedzieć, już za bramą stoczni. Z Gdyni do naszego programu przystąpiło 4416 osób, z czego bardzo duża część wierzyła, że w niedługim czasie wróci do stoczni. Ile osób, które przystąpiło do PZM, faktycznie pracuje, nie sposób określić. Na piśmie mamy, że 1037 osób, 175 nie chciało korzystać z naszej współpracy, 300 stwierdziło, że przechodzi na emeryturę. Namawialiśmy stoczniowców na szkolenia, które szybko gwarantowały nowe miejsce pracy.

Według prezesa, do 31 sierpnia u.br., kiedy wciąż była szansa na inwestora, który będzie kontynuował pracę w stocznich, zwolnieni pracownicy podnosili kwalifikacje w ramach swego zawodu. Po tym terminie zaczęli uczęszczać na kursy, które dawały pracę w innych zawodach: komputerowe, obsługa wózków, maszyny ciężkie.

- Mieliśmy do czynienia z ludźmi, którzy nie mieli pojęcia o nowoczesnym ryn-

ku pracy - tłumaczy prezes Głowacki. - Nie pracując, przez sześć miesięcy pobierali dwa i pół tysiąca złotych i byli święcie przekonani, że skoro w lipcu mieliśmy w ofercie pracę np. spawacza, to będzie ona aktualna również w listopadzie. Mówimy im, że jeżeli teraz nie podejmą pracy, to za rok nie będzie im się chciało wychodzić z domu. Niektórym już nie chce się wstawać, zakładać skarpetek. Namawiamy, żeby do nas przyszli, skorzystali z jeszcze jednego szkolenia.

Tymczasem stoczniowcy na propozycjach DGA nie zostawiają suchej nitki. Mówią, że firma nie ma ciekawych ofert, że działalność jej pracowników ogranicza się do poprawiania szukającym pracy CV. Podobnie opowiadali o ofertach, których, jak zapewniają urzędnicy, jest dla stoczniowców kilkaset.

- Byłem w pośredniku. Pani powiedziała, że ofert nie ma i trzeba ich szukać w internecie albo w gazecie. Powiedziałem, że jest śmieszna, i że o tym to ja sam

wiem bez fatygowania się do niej - żali się w internecie jeden ze zwolnionych ze stoczni w Szczecinie.

### Obecni pomagają przyszłym

Kilka miesięcy temu ruszył kolejny projekt „Partnerstwo na rzecz przedsiębiorczości osób zatrudnionych w przemyśle stoczniowym”. Jak tłumaczy Marek Choromański, wiceszef Pomorskiej Izby Rzemieślniczej Małych i Średnich Przedsiębiorstw, jednego z uczestników programu, założenie było takie, by każdy z partnerów dzielił się tym, na czym zna się najlepiej.

- Ponieważ celem projektu jest przygotowanie stu osób do prowadzenia działalności gospodarczej, my, przedsiębiorcy, możemy im przekazać naszą wiedzę praktyczną - mówi. - Potencjalny przedsiębiorca otrzymuje od nas informacje przydatne do prowadzenia działalności.

Podczas rekrutacji, kandydaci do projektu musieli przedstawić wstępną propozycję „pomysłu na biznes”. Komisja wybrała 51 najlepszych, rokujących realną nadzieję na realizację, a ich autorzy otrzymali dotacje na prowadzenie działalności gospodarczej. Byli pracownicy trójmiejskich stoczni i firm kooperujących,

chcą zajmować się głównie usługami i handlem. Część zamierza wykorzystać kwalifikacje zawodowe zdobyte podczas pracy w stoczni i nadal pracować w branży metalowej. Planują świadczyć usługi w branży budowlanej i remontowej, a także ślusarskie, mechaniczne, malarskie czy kowalskie.

Inne pomysły mają już niewiele wspólnego ze stocznią. Są to np. nauka języka angielskiego dla dzieci z dysfunkcjami poznawczymi, szkoła nauki jazdy, kawiarnia muzyczna, wypożyczalnia przyrządów kempingowych, agencja zatrudnienia, wideofilmowanie, a nawet... hodowla ślimaków.

Zwolniony ze Stoczni Gdańsk Krzysztof Grenda, zamierza otworzyć firmę usługową w branży budowlanej.

- Im bliżej celu, tym więcej widzę problemów do rozwiązania. Liczę na pomoc doradców i wsparcie finansowe z projektu. Wtedy powinno się udać - mówi.

Podobny projekt - „Solidarni ze Stocznią” - organizowany jest przez gdański

Powiatowy Urząd Pracy. Weźmie w nim udział 20 osób, w tym 10 zwolnionych z pracy w stoczni i 10 zatrudnionych w średnich lub dużych przedsiębiorstwach z sektora stoczniowego i okołostoczniowego. Uczestnicy również muszą przedstawić swój pomysł na działalność. Najlepsi otrzymają jednorazową dotację - 40 tysięcy złotych, a także tzw. wsparcie pomostowe - przez pół roku dostawać będą po 1250 złotych miesięcznie na pokrycie kosztów działalności przedsiębiorstwa, m.in. opłacenie składek ZUS.

„Solidarni ze Stocznią” wzorowany jest na wcześniejszym projekcie gdańskiego PUP, „Dojrzały przedsiębiorca”. Mirosław Muszyński, który dzięki niemu ma w tej chwili własną firmę, opowiada:

- O projekcie dowiedziałem się rok temu. Pracowałem wtedy jako magazynier, zarabiałem poniżej średniej krajowej, ale dawało się żyć. Postanowiłem jednak zrobić coś innego. Przystąpiłem do programu, napisałem biznesplan, zostałem zakwalifikowany. Na początek otrzyma-



Karol Guzikiewicz,  
wiceprzewodniczący  
Solidarności Stoczni Gdańsk:

- Chcemy dać możliwość zdobycia  
nowych umiejętności  
i uprawnień tym,  
którzy zostali zwolnieni z pracy.

łem 22 tysiące zł. Miałem szczęście, udało mi się dostać bardzo dobry kontrakt, pracuję na terenie stoczni w Gdyni, remontując biura. Od pierwszego dnia zacząłem zatrudniać ludzi, najpierw kilku, teraz mam 17 pracowników. Firma jest, robota jest, więc te projekty się udają.

### Szkola Solidarności

Najwięcej szkoleń dla stoczniowców zapewnia obecnie „Solidarność” Stoczni Gdańsk. Jak mówi jej wiceprzewodniczący, Karol Guzikiewicz, związek stał się niejako pracodawcą dla wielu stoczniowców.

- W zeszłym roku wygraliśmy konkurs na dwa projekty współfinansowane przez Unię Europejską. Jeden to „Europracownik – nowy zawód, nowe umiejętności, szansą na sukces”, drugi - „Eurokwalifikacje – szansą na przyspieszenie”. Obydwa są skierowane przede wszystkim do osób zwolnionych z pracy w stoczni i to one mają pierwszeństwo w rekrutacji. Dotyczy to ludzi ze Stoczni Gdańsk, Stoczni Gdynia i Stoczni Marynarki Wojennej.

Rodzajów szkoleń jest kilkadziesiąt. Poczynając od nowych technologii spawalniczych, poprzez nowoczesne metody projektowania, szkolenia językowe (od konwersacji, po pełne opanowanie języka obcego), kursy dla operatorów kas fiskalnych, operatorów wózków widłowych, zarządzania magazynem, ochrony obiektów, czy szkolenia na prawo jazdy kategorii B.

- Kursy językowe połączone będą ze zdobywaniem np. przez panie kwalifika-

cji sekretarek, a także, ze względu na spore zapotrzebowanie rynku w tym zakresie, ze zdobywaniem umiejętności masażystek - wyjaśnia Guzikiewicz. - Chcemy przez podnoszenie kwalifikacji pracowników zmniejszyć zagrożenie zwolnieniami obecnie zatrudnionych, chcemy dać możliwość zdobycia nowych umiejętności i uprawnień tym, którzy zostali zwolnieni z pracy.

W szkoleniach pomagają psycholodzy, ponieważ utrata pracy w wielu wypadkach wpływa na stan psychiczny. - Ludzie są załamani, wpadają w depresję, w nałogi. Szkolenie, oprócz zdobywania nowych umiejętności, odrywa od złych myśli - mówi Guzikiewicz.

Roman Gałęzewski, przewodniczący Solidarności SG, dodaje: - Zarząd naszej stoczni swego czasu zaczął zatrudniać nowych pracowników, mając świadomość, że zaraz będzie zwalniał starych. Zwróciliśmy jednak uwagę, że starzy pracownicy, po przeszkoleniu, nadal mogą tu pracować. I zarząd, po analizie, uznał, że nie opłaca im się zwalniać, że ci ludzie po zdobyciu nowych umiejętności,

będą przydatni. Obecnie pomagamy 1600 pracownikom. I mamy nadzieję, że to dopiero początek.

Związkowcy podkreślają, że szkolenia nie byłyby możliwe bez środków samorządowych, z budżetu marszałkowskiego, bez środków Unii Europejskiej. Kamila Siwak, dyrektor departamentu Europejskiego Funduszu Społecznego Pomorskiego Urzędu Marszałkowskiego w Gdańsku tłumaczy, że celem programu jest pomaganie ludziom, którzy chcą pozostać na Pomorzu.

- Już w lutym zeszłego roku wydzieliliśmy część środków unijnych przeznaczonych na pomoc bezrobotnym, którzy właśnie stracili pracę w sektorze stoczniowym. Ważne jest podwyższanie kwalifikacji, ważne jest elastyczne reagowanie na zmieniający się rynek pracy. Mamy do dyspozycji 35 milionów złotych. Trzeba je efektywnie wykorzystać.

Czy życzenie pani dyrektor się spełniło, sprawdzimy za kilka miesięcy.

**Tekst i zdjęcia:  
Czesław Romanowski**

**Mirosław Muszyński:**  
- Od pierwszego dnia zacząłem zatrudniać ludzi, najpierw kilku, teraz mam 17 pracowników. Firma jest, robota jest, więc te projekty się udają.

Konferencja inaugurująca projekt  
Gdańsk, 10 marca 2010r.



KAPITAŁ LUDZKI  
NARODOWA STRATEGIA SPÓJNOŚCI



GDĄŃSK  
www.gdansk.pl

EUROPEJSKA  
UNIA SPOŁECZNA

Projekt współfinansowany przez Unię Europejską w ramach Europejskiego Funduszu Społecznego

*Józef Piłsudski na ORP Wicher*

**Józef Piłsudski  
układa pasjansa.**



Fot. Narodowe Archiwum Cyfrowe

# Racje morskiej Polski

**W dziejach pierwszego polskiego kontrtorpedowca ORP *Wicher*, istnieje nieznan szerzej epizod pobytu na jego pokładzie Józefa Piłsudskiego, w czasie podróży w dniach 23-29 marca 1931 r. z Madery do Gdyni.**

Pobyt marszałka na słynącej z łagodnego klimatu „wiecznej wiosny”, atlantyckiej wyspie Madera, od grudnia 1930 roku do marca roku następnego, miał poprawić stan jego zdrowia. Piłsudski, w warunkach surowych polskich zim, często zapadał na infekcje. Rozważano dwa miejsca wyjazdu, Egipt i Maderę. Jak piszą

biografowie, wyboru wyspy dokonały córki marszałka, obawiając się, „*że w Egipcie lwy Ojca zjeść by mogły*”. Trzeba przyznać, że był to wybór doskonały. Stabilny, łagodny klimat, zwłaszcza południa wyspy, niska wilgotność i europejska kuchnia, zapewniały dobre warunki odpoczynku. Na miejsce pobytu wybrano

willę Quinta Bettencourt w stolicy wyspy, Funchal, położoną samotnie na zboczu górskim opadającym do Atlantyku.

Dom z dużym ogrodem, otoczony bananowym sadem, dzisiaj należący do państwa Santos, został wybrany przez syna Ignacego Mościckiego, który wcześniej w tym celu przybył na wyspę. Jeszcze za życia Piłsudskiego, w 1933 roku, władze Madery ufundowały tablicę, wmurowaną w ścianę willi dla uczczenia pobytu „*Protectora Republiki Polskiej*”.

Przez lata przybywały kolejne tablice w języku polskim, ostatnia została odsłonięta 29 października ub.r. przez marszałka Sejmu RP. Tego samego dnia, w stolicy wyspy, nadano imię marszałka jednemu z rond oraz odsłonięto jego popiersie. Wyspa jest coraz częściej odwiedzana przez Polaków, a obowiązkowym punktem ich pobytu stają się odwiedzi-ny willi, w której mieszkał Piłsudski.

Podróż marszałka na Maderę przez kraje Europy Zachodniej, z krótkim pobylem w Lizbonie, gdzie prezydent Portugalii odznaczył go orderem „*Wieży i Szpady*”, trwała 7 dni. W miejscach krót-

Fot. Narodowe Archiwum Cyfrowe



**Józef Piłsudski podczas spaceru przed willą, w której mieszkał.**

Fot. Narodowe Archiwum Cyfrowe



**Józef Piłsudski podczas zwiedzania Madery łodzią motorową, widać lekarkę marszałka Eugenię Lewicką.**

Fot. Narodowe Archiwum Cyfrowe



**Quinta Bettencourt, stan z roku 1930.**

kich postojów pociągu, Piłsudski witany był przez wysokich urzędników państwowych i wojskowych, kompanie honorowe oraz tłumy ciekawskich, chcących ujrzeć „zbawcę Europy od bolszewizmu”. Do portu w Funchal dopłynął na pokładzie portugalskiego statku *Angola*. Towarzyszyli mu osobisty lekarz, dr Marcin Woyczyński oraz podróżnik, legionista, kapitan Mieczysław Lepecki, który dołączył do marszałka na wyspie, zostając później jego adiutantem. To jego wspomnienia, „Pamiętnik adiutanta marszałka Piłsudskiego”, stanowią główne źródło wiadomości o pobycie Józefa Piłsudskiego na Maderze. Wielkie kontrowersje w kraju wzbudziła osoba, o której żadne ówczesne oficjalne komunikaty, a także autor „Pamiętnika” nie wspomina ani słowem. Chodzi o dr Eugenię Lewicką, 34-letnią lekarkę, specjalistkę fizjoterapii, którą Piłsudski poznał w 1924 roku w Druskienicach i z którą miały go łączyć zażyłe powiązania. Doktor Lewicka opuściła Madere przed Piłsudskim. W czerwcu 1931 roku znaleziono ją nieprzytomną w Instytucie Wychowania Fizycznego, późniejszym AWF, który Piłsudski zorganizował z jej inspiracji. Zmarła po kilku dniach, podejrzewano samobójcze zatrucie...

### Niechętny morzu?

Wypoczynek marszałka na wyspie obejmował ustabilizowany plan dnia: regularne posiłki, częste, długie spacery, zwiedzanie wyspy, lekturę gazet obcojęzycznych i polskich. Tam powstały „Poprawki historyczne” i rozległa korespondencja.

Słynne zdjęcie marszałka stawiającego pasjansa, w wielu opracowaniach błędnie opisane jako wykonane w Sulejówku, w rzeczywistości przedstawia go w ogrodzie willi Quinta Bettencourt, z charakterystycznymi dla Madery meblami z wikliny. Na zdjęciu widoczny jest także termometr, na którym znany ze skrupulatności Piłsudski regularnie sprawdzał temperaturę powietrza. Nie wiadomo, czy decyzję o powrocie z Madery na pokładzie *Wichra* podjął w czasie pobytu na wyspie, jak podaje Lepecki, czy też był to zamiysł premiera Walerego Sławka. Jak pisze Mieczysław Lepecki, przeważały względy bezpieczeństwa: „*bo bezpieczeństwo Marszałka nie mogło być nigdzie lepsze, niż na okręcie floty polskiej*”. W kraju bowiem rozeszły się pogłoski o planowanym zamachu na życie Piłsudskiego. Zagrożenie miało powstać ze stro-



ny ukraińskiej lub Sowietów. W styczniu 1930 roku, z polecenia premiera, przybył na wyspę w celu rozeznania sytuacji, major Julian Grudziński. W lutym wybuchły w Funchal rozruchy związane ze wzrostem stawek celnych, które pociągnęły za sobą ofiary śmiertelne.

Podróż po Naczelnika Państwa pierwszego polskiego kontrtorpedowca, nowego nabytku Polskiej Marynarki Wojennej, wcielonego do służby 8 lipca 1930 roku, stała się okazją do zaprezentowania wojennej bandery odrodzonego państwa, a historycznie była pierwszym wyjściem polskiego okrętu na wody Atlantyku.

W wielu opracowaniach dotyczących polityczno-militarnych poglądów Józefa Piłsudskiego, podkreśla się fakt jego niechęci i często niezrozumienia spraw morskich. Mimo utworzenia dekretem wydanym już 28 listopada 1918 roku Polskiej Marynarki Wojennej, naczelnik długi czas nie wyrażał zgody na budowę większych okrętów. Pierwszą próbę przekonania marszałka i wzbudzenia entuzjazmu dla spraw morskich, podjął ówczesny minister przemysłu i handlu Eugeniusz Kwiatkowski, w lipcu 1928 roku. Józef Piłsudski zaproszony został na uroczystość nada-



Fot. Narodowe Archiwum Cyfrowe

Pożegnanie Marszałka na Maderze.

nia imion swych córek, Wandy i Jadwigi, dwóm statkom żeglugi przybrzeżnej. Niechętny podróży, nie mógł jednak odmówić „takim” matkom chrzestnym. W czasie pobytu w Gdyni, szef kierownictwa Marynarki Wojennej, komandor Jerzy Świrski i dowódca Floty komandor Józef Unrug, na próżno starali się przekonać marszałka do podjęcia pozytywnej decyzji w sprawie rozbudowy floty.

Powrót Piłsudskiego z Madery na pokładzie ORP *Wicher* stał się więc kolejną szansą dla planów kierownictwa MW. W prezentowanej fotokopii poufnego rozkazu dotyczącego obsadzenia okrętu, widzimy, z jaką uwagą dobrano kadre oficerską na rejs na Maderę.

### 19 salw armatnich

*Wicher* przybył na redę portu w Funchal wczesnym rankiem 23 marca 1931 roku (niektóre źródła podają datę o dzień wcześniejszą). Nim jednak przyjął na pokład dostojnego gościa, otrzymał niezwykły ładunek - około 1 200 000 listów z życzeniami imiennymi przesłanymi na wyspę. Inicjatorem akcji pisania listów był premier Walery Sławek i minister oświaty. Nadchodzące w olbrzymiej ilości listy z życzeniami, na kilka tygodni skutecznie sparaliżowały działalność poczty na wyspie. Zachowały się zdjęcia przedstawiające marynarzy z *Wichra* odbierających worki z pocztą w Funchal.

Dowódcą okrętu w czasie rejsu był komandor ppor. Tadeusz Podjazd-Morgenstern (1895-1973), jego zastępcą por. Konrad Namieśniowski. Po uroczystym pożegnaniu, z pełnym ceremoniałem woj-

skowym, w dniu 23 marca 1931 r., o g. 16.30 okręt odpłynął w kierunku Europy.

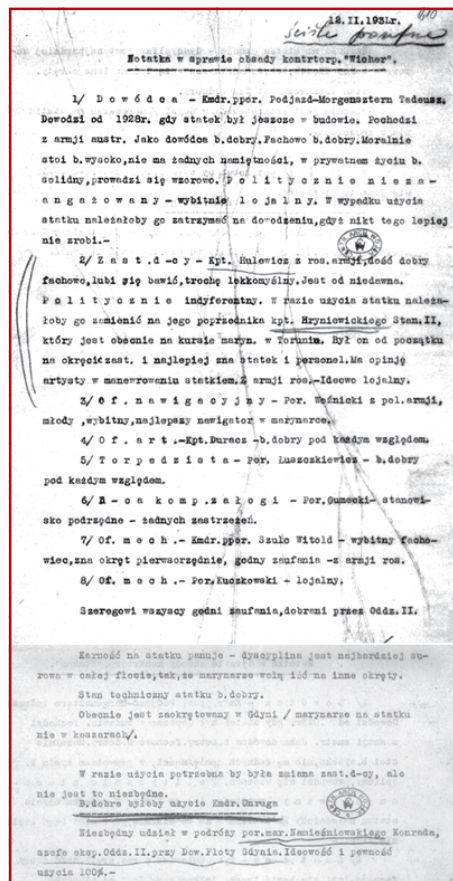
Życzeniem marszałka było przepłynięcie obok wysepki Porto Santo, leżącej w pobliżu Madery, z szerokimi piaszczystymi plażami, których brak na Maderze. Komendanta zainteresował fakt kilkuletniego przebywania na tej wyspie Krzysztofa Kolumba.

Do dyspozycji naczelnika oddano kajutę dowódcy okrętu. Już na drugi dzień odbył się, jak pisze Mieczysław Lepecki, „przeгляд maszyn, baszt działowych i pokoju nawigacyjnego”.

W trzecim dniu rejsu okręt zawinął do portu w Cherbourgu, w celu pobrania paliwa. W porcie tym, witany 19 armatnimi salwami z baterii nabrzeżnych, *Wicher* zacumował obok czterech nieukończonych jeszcze... polskich okrętów - *Burzy*, *Rysia*, *Wilka* i *Żbika*.

Czy skupienie tych zwodowanych w pobliskich stoczniach (Caen, Hawr, Nantes), a obecnie wyposażanych okrętów było przypadkowe, czy też było celowym posunięciem kierownictwa MW?

Być może chodziło o wywarcie wrażenia na marszałku, by uznał rację stworzenia „Polski silnej na morzu”. Dalsza podróż poprzez Kanał Kiloński i krótki postój w Kilonii, przebiegała przy okropnie złej pogodzie. 29 marca, w asyście trzech polskich torpedowców, ORP *Wicher* wpłynął do Gdyni, witany salutem z pokładu krążownika-hulku *Bałtyk*. Warto zaznaczyć, że w czasie rejsu z Madery, *Wicher* podniósł flagę ministra spraw wojskowych, którego tekę zatrzymał Piłsudski, po rezygnacji z funkcji premiera w dniu 4 grudnia 1930 roku.



Fotokopia rozkazu obsady *Wichra* – w posiadaniu autora tekstu dzięki uprzejmości Jana Bartelskiego.

Fot. Narodowe Archiwum Cyfrowe



**Józef Piłsudski na pokładzie kontrtorpedowca *Wicher*.**

Fot. Lemański Bronisław, Gdynia/Narodowe Archiwum Cyfrowe



**Wojewoda Władysław Raczkiewicz (z kwiatami) po dokonaniu odsłonięcia tablicy pamiątkowej na niszczycielu ORP *Wicher* upamiętniającej podróż tym okrętem marszałka Józefa Piłsudskiego z Madery.**

Fot. Narodowe Archiwum Cyfrowe



**10 lutego 1939 roku, w 19 rocznicę zaślubin Polski z morzem, odsłonięto znaną tablicę.**

## Ku chwale Najjaśniejszej

W dwa lata po śmierci marszałka odsłonięto tablicę na nadbudówce *Wichra*, upamiętniającą jego pobyt na okręcie. Nieznane są jej losy po podniesieniu przez Niemców wraku *Wichra* zatopionego 3 września 1939 roku w porcie wojennym w Helu. Czy została przez nich zdjeta, czy po niedoszłych planach remontu i przekształcenia okrętu na jednostkę Kriegsmarine *Seerose*, pozostała na zatopionym ponownie wraku? Pozostałości po *Wichrze*, którego wrak poddany został ćwiczebnym bombardowaniom w latach pięćdziesiątych, a potem, w 1963 roku częściowo wydobyty na złom, zalegają jeszcze na dnie Zatoki Gdańskiej, w pobliżu falochronu portu wojennego, na głębokości 10-15 metrów.

Z powodu braku oficjalnych dokumentów, trudno jednoznacznie ocenić, w jakim stopniu podróż z Madery przyczyniła się do zgody Piłsudskiego na dalszą rozbudowę floty wojennej. Początkowo nic nie wskazywało na zmianę jego stanowiska. Dopiero w 1933 roku szef kierownictwa Marynarki Wojennej, wówczas już kontradmirał Jerzy Świrski, uwieńczył sukcesem starania o rozpoczęcie budowy nowych okrętów. Musiało minąć jeszcze kilka lat, by stan posiadania polskiej floty powiększył się o dwa niszczyciele i dwa duże okręty podwodne.

Na jednym z nich, ORP *Orzeł* 10 lutego 1939 roku, w 19 rocznicę zaślubin Polski z morzem, odsłonięto znamienne tablicę:

*„Ku chwale Najjaśniejszej Rzeczypospolitej Polskiej, ku czci Pierwszego Marszałka Polski Józefa Piłsudskiego, staraniem komitetu Jego Imienia, wśród wojska i marynarki wojennej zebrano 2.644.567 zł, wśród całego społeczeństwa na Fundusz Obrony Morskiej wysiłkiem Ligi Morskiej i Kolonialnej 5.555.433 zł. Razem 8.200 tys. zł. Za sumę powyższą wybudowany został O.R.P. „Orzeł”, który w dn. 10 lutego 1939 r. przybył z Holandii do Gdyni i powiększył naszą Siłę Zbrojną na morzu”.*

Rejs *Wichra* na Maderę był również pewnym symbolem. Oto młode państwo polskie posyła po swego Pierwszego Obywatela, nową jednostkę budowanej od podstaw floty.

**Krzysztof Miklaszewski**

# Lampa

## od Czerwińskiego

Po żaglowcu szkolnym Marynarki Wojennej *Iskra* (tzw. pierwszej *Iskrze*, nazywanej tak dla odróżnienia od obecnie służącego w polskiej flocie żaglowca o tej samej nazwie) pozostało niewiele pamiątek. Tym cenniejsza wydaje się ta, która dwa miesiące temu trafiła do Muzeum Marynarki Wojennej w Gdyni.

Placówka gromadzi eksponaty związane z historią polskiej floty wojennej. Problem w tym, o czym donosimy od dawna, z nadzieją na zmiany, że brakuje jej pieniędzy na dokończenie nowej siedziby. Tymczasem w magazynach zgromadzonych zostało wiele tysięcy bezcennych pamiątek.

Dopóki nowa siedziba muzeum nie zostanie otwarta, dopóty możliwość oglądania tych rzeczy będą mieli jedynie Czytelnicy „*Naszego MORZA*”, którym prezentujemy je od roku.

Pamiątki związane z dziejami Polskiej Marynarki Wojennej napływają do muzeum nieustannie. Nie dalej jak dwa miesiące temu odkupiło ono z rąk prywatnych naftową latarnię okrętową używaną na pierwszej *Iskrze*!

Żaglowiec służył w naszej flocie wojennej od końca lat dwudziestych do końca siedemdziesiątych. Podczas drugiej wojny światowej, stacjonując w Gibraltarze, pełnił funkcję okrętu-bazy dla Royal Navy.

Lampa trafiła do Muzeum Marynarki Wojennej w Gdyni razem z dokumentem potwierdzającym jej autentyczność, a napisanym ręką kmdr. Juliana Czerwińskiego, który dowodził *Iskrą* w trakcie jej rejsu powrotnego z Wielkiej Brytanii do kraju, po zakończeniu drugiej wojny światowej. Czytamy w nim (pisownia oryginalna - red.):

„*Latarnia naftowa pozycyjnego dziobowego światła prawej burty (...) była*

*zainstalowana na ORP Iskra podczas remontu okrętu w angielskiej stoczni Portsmouth 28. VI. 1948 roku do czasu remontu kapitalnego w 1961 roku.*

*Przejmując ORP Iskrę od Royal Navy w czerwcu 1948 roku przyprowadziłem okręt do kraju po dziewięciu latach jego wojennej tułaczki, byłem wówczas w stopniu kapitana marynarki wojennej (który wówczas nosił jeszcze polskie a nie ruskie oznaki kapitańskiego stopnia w postaci trzech pasków!), gros przejścia przeszliśmy pod żaglami, nie pędząc agregatu i używając pozycyjnych świateł naftowych. Latarnia ta często paliła się na dziobie w latach 1948 i 1949, kiedy dowodziłem ORP Iskrą i nie używałem oświetlenia elektrycznego.*

*Po ponownym objęciu dowództwa ORP Iskra w 1957 roku naftowa lampa pozycyjna była nadal często stosowana na morzu. Od zainstalowania chłodni na Iskrze w 1958 roku była konieczność stałego ruchu agregatów, od tego roku używano świateł pozycyjnych naftowych tylko wyjątkowo, pozostawały one jednak w stałym pogotowiu i konserwacji jako światła awaryjne.*

*Podczas remontu kapitalnego w roku 1961 naftowe latarnie pozycyjne zostały zdane z okrętu i przeznaczone na złom. Bosman okrętowy Iskry, wówczas starszy bosman Bolesław Nowakowski, który nieprzerwanie pływał na Iskrze, ocalił tę latarnię od złomowania i wręczył mi ją na pamiątkę wspólnej służby*



*pod żaglami ORP Iskry. Odtąd latarnia ta znajdowała się w moim domu”.*

Relacja ta została napisana w 1980 roku. Komandor podarował latarnię jednemu ze swoich znajomych, który z kolei odsprzedał ją Muzeum Marynarki Wojennej w Gdyni.

Eksponat jest w świetnym stanie. Nikt nie próbował co prawda latarni rozpałać, ale najprawdopodobniej udałoby się to bez większego problemu.

Warto przy okazji przypomnieć postać Juliana Czerwińskiego, bo to jeden z bardziej znanych oficerów polskiej floty wojennej. Wrzesień 1939 roku zastał go na pokładzie niszczyciela *Wicher*. Po jego zatopieniu wziął udział w obronie Helu. Uciekł z niewoli niemieckiej. Złapano, do końca wojny więziony był w oflagu. Po wojnie służył w Marynarce Wojennej w kraju. Represjonowany w czasach stalinowskich, wrócił do floty w 1957 roku po odwilży październikowej. Po przeniesieniu na emeryturę pływał na statkach PLO. Zmarł w grudniu 1991 roku.

**Tomasz Falba**

# Latarnia Morska

# Czołpino

Pierwszą (patrząc od wschodu) latarnią wybrzeża środkowego polskiego Bałtyku jest latarnia morska w Czołpinie. Znajduje się z dala od skupisk ludzkich, około 1000 m od linii brzegowej, na wysokiej, 50 m wydmie znajdującej się w Słowińskim Parku Narodowym.

**Latarnia w Słowińskim Parku Narodowym.**

**Latarnia Morska Scholpin  
1875-1945**

Latarnia morska o niemieckiej nazwie Scholpin wybudowana została w latach 1874-1875. Funkcjonowanie rozpoczęła 15 stycznia 1875 roku.

Wzniesiona została na podstawie planów wykonanych w roku 1872 przez niemieckiego budowniczego latarni morskich, E. Kummera. Ze względu na trudności z transportem oraz ukształtowanie terenu, na którym wznoszono wieżę latarni, wszystkie potrzebne materiały budowlane dowożono drogą morską. Trud budowniczych „zaowocował” wzniesieniem okrągłej, zwężającej się ku górze ceglanej wieży, którą posadowiono na fundamentach z kamienia. Średnica wieży w podstawie wynosi 7 m, a poniżej galerii 6,2 m. Zwieńczona jest okrągłą latarnią z szesnastokątnym kopulastym daszkiem i tarasem zakończonym metalową balustradą. Wysokość wieży wynosi 25,2 m. Poniżej powierzchni ziemi znajduje się piwnica, w której usytuowany był magazyn paliw, gdzie przechowywano olej mineralny, pierwszy czynnik świetlny latarni Scholpin.

Początkowo latarnia świeciła światłem stałym, a jej system świetlny składał się z pasa soczewek o ogniskowej 700 mm, przed którymi umieszczone były palniki gazowe. Po kilku latach eksploatacji zmieniono system świetlny. Zastosowano apa-



rat Fresnela I klasy, który składał się z lampy spalającej olej mineralny z pięcioma knotami koncentrycznymi, umieszczonej w soczewce Fresnela. Po tej modernizacji, latarnia nadal świeciła światłem białym, stałym o zasięgu 22 Mm. W roku 1904 wymieniono lampę naftową pięcioknotową na lampę naftową z żarnikiem. Rozwiązanie to spowodowało obniżenie kosztów eksploatacji przez mniejsze zużycie nafty, a jednocześnie uzyskano pięcio-, sześciokrotne wzmocnienie światła latarni.

Jak w większości latarni wzniesionych w XIX w., tak i tu przez środek wieży przebiega tunel, wewnątrz którego w roku 1905 umieszczono mechanizm systemu zegarowo-ciężarkowego, który wprawiał w ruch zainstalowane przed systemem świetlnym metalowe przesłony. Nastąpiła wówczas zmiana charakterystyki światła ze stałego na przerywane, grupowe, o okresie świecenia 16 s, z dwoma przerwami 1 s i 4 s. Opierając się na dokumentach z archiwum w Berlinie, należy stwierdzić, iż nowa charakterystyka światła latarni widoczna była od 30.05.1906 r. W tym samym okresie trwały prace naukowców nad zwiększeniem zasięgu światła latarni do 29-30 Mm, niestety bez powodzenia. W latach 1875- 1945 latarnię obsługiwało trzech latarników mieszkających w zabudowaniach usytuowanych poniżej wydmy od strony lądu.

Od roku 1906 latarnia była udostępniona do zwiedzania. Zgodnie z zarządzeniami niemieckich władz administrujących latarniami morskimi, turyści wchodzili na wieżę w asyście latarnika, pozostawiając przed wejściem laski i parasolki, a także uiszczając opłatę za wstęp. Zwolnieni z opłat byli przedstawiciele służb mundurowych.

Światło elektryczne zainstalowano w latarni w okresie międzywojennym. Od roku 1922 od strony lądu, latarnia w celu zmniejszenia intensywności światła, posiadała sektor czerwony.

### Lata powojenne

Latarnia w Czołpinie przetrwała zawieruchę wojenną prawie bez uszkodzeń i została uruchomiona już 7 grudnia 1945 r. System świetlny do dnia dzisiejszego stanowi urządzenie optyczne wyprodukowane w 1926 r. Składa się z cylindrycznej, katadioptrycznej soczewki Fresnela, zbudowanej z 43 szlifowanych pierścieni pryzmatycznych. Wewnątrz soczewki, w zmieniaczu dwupozycyjnym, obecnie



**Bogusław Laskowski**  
- latarnik w Czołpinie.

umieszczone są dwie 1000 W żarówki halogenowe, z których jedna stanowi zapasowe źródło światła i załącza się automatycznie po przepaleniu pierwszej. Od strony lądu, aby nie wzmocnić światła latarni, soczewka jest wycięta. Światło zapala się automatycznie za pomocą fotokomórki. Przy zaniku zasilania z sieci miejskiej, również automatycznie załącza się agregat prądowłóczy zasilający system świetlny latarni. Szyby laterny zabezpieczone są siatką ornitologiczną przed lecącymi do światła ptakami.

W latach 1993-1994 latarnia przeszła remont kapitalny. Polegał na uszczelnieniu elewacji wieży żywicą silikonową, wymianie wykruszonych cegieł oraz remoncie instalacji elektrycznej, która uległa spaleniowi po uderzeniu pioruna. W tym czasie zmieniono również charakterystykę światła i zlikwidowano przesłony obracające się wokół soczewki, które nadały starą charakterystykę światła latarni od roku 1906. Podczas remontu zainstalowano także system alarmowy w domu latarnika, informujący o braku zasilania w latarni.

Pod koniec 2002 roku przeprowadzono kolejny remont, w trakcie którego wymieniono stolarkę okienną oraz wprowadzono spaliny z agregatu prądowłóczego na zewnątrz komina wentylacyjnego piwniczki znajdującej się pod wieżą.

Pomiędzy rokiem 2002 a 2004 w latarni nastąpiła wymiana żarówek w systemie świetlnym. Modernizacja polegała na wymianie żarówek żarowych na obec-

nie eksploatowane żarówki halogenowe o mocy 1000 W każda. Przeprowadzona operacja pozwoliła na zwiększenie zasięgu światła latarni z 12 Mm w roku 2002 na 22 Mm w roku 2004.

30 grudnia 1993 r. latarnia w Czołpinie została wpisana do rejestru zabytków województwa pomorskiego, a od roku 2006 udostępniona do zwiedzania. Jest chętnie odwiedzana przez turystów.

Latarnia obecnie obsługiwana jest przez jednego latarnika, Bogumiła Laskowskiego. Pan Laskowski jest emerytowanym oficerem. Ukończył Oficerską Szkołę Radiotechniczną w Jeleniej Górze. Po zakończeniu służby wojskowej, od 1 kwietnia 1978 r. pracuje w Czołpinie. Jest pierwszym latarnikiem w swojej rodzinie, ale rozpoczynając pracę był jednym z czterech, którzy pełnili służbę w latarni.

W dzisiejszej dobie, po wprowadzeniu pełnej automatyzacji, tylko nadzoruje pracę urządzeń. Ma jednak nadzieję, iż latarnie będą funkcjonowały nadal. Cieszy go również duże zainteresowanie latarniami morskimi panujące wśród turystów. Życzyłby sobie, aby wieża latarni w Czołpinie przetrwała kolejne sto lat, jeśli nie służąc marynarzom, to chociaż tym wszystkim, którzy z jej tarasu mogą podziwiać przepiękny widok rozpościerający się na Bałtyk i Słowiński Park Narodowy.

**dr Iwona Pietkiewicz**  
**Akademia Marynarki Wojennej**

**Zdjęcia: Agnieszka Bejowska**

# Życie jak *w klasztorze*

80 lat temu, w kwietniu  
1930 roku, „Morze” pisało:



## Powiatowa stolica czarnych

(...) Niepodobna jest Europejczykowi, który nie opuszczał Europy, zdać sobie sprawę z tego, czym jest wogóle Afryka. Gdy zbliżamy się do brzegów którejkolwiek z krajów europejskich, wita nas zieleń pól i lasów, równiny i wzgórze. Ale zawsze nasza stara Europa wita nas w sposób znany nam, opisany i przewidziany w podręcznikach nawigacji. Doświadczony marynarz spojrzy tylko w daleką gwiazdę latarni morskiej i określi swą sytuację bez narzędzi, ot, tak na mocy doświadczenia.

Inaczej jest tu: brzeg niski, żółto-brunatny, jakieś osobliwe lasy, z których od czasu do czasu wystrzeli wysoko pod niebo korona olbrzyma świata roślinnego. Nieraz w odległości 7-8 mil morskich od brzegu spotyka się rybaka nie w kutrze żaglowym czy parowym, ale w łodzi, z dziwnego drzewa, jakby z łyka zrobionej; wiosłuje on jakiemiś łopatkami, czerpie wodę ze swej łodzi skorupą jakiegoś wielkiego orzecha, fala go kołysze, a jednak idzie śmiało w morze... (...)

A teraz, Czytelniku, przyjrzyj się wraz z nami stolicy czarnych, Monrowji. Wyobraź sobie nasze miasteczko powiatowe, o wiele zresztą mniejsze niż wiele naszych miast powiatowych, nad brzegami cudownie błękitnego oceanu, wyobraź sobie, że niebo jest białawe i lekko przymglone od skwaru, że zamiast drzew, mniej lub więcej karłowatych na piaskach

mazowieckich, masz palmy kokosowe, drzewa chlebowe, jakieś inne palmy i. t. d. Ale nie wymagaj od Monrowji tyle porządku, ile wymagasz od naszych miasteczek. Tu wszystko jest „w porządku” rodzimym zresztą, afrykańskim: i fantastyczne jakieś skały na środku ulicy, i domy zrujnowane, i ruiny domów nieukończonych, i piękne wille mieszkalne, i obrzydliwe chałupy z blachy falistej... Panuje tu wolność i każdy ma czas, nikt się nie spieszy, nikomu nie przeszkadza ani ruina, ani skały na drodze, nawet szkodliwe węże spacerują nocą po ulicy. A już jaszczurka nie boi się nikogo i nikt jej krzywdy nie czyni.. (...)

**(Na Czarnym Łądzie,  
inż. Wodniak na pokładzie  
s/s Poznań)**

## Dar w Kanale

(...) Dnia 21 listopada przed północą znów podnosimy kotwicę i znowu tylko na kilka dni. Od czasu, gdyśmy wyszli z kanału Angielskiego, pogodę prawie stale mamy „turystyczną”. Atlantyk, który został już za nami, był raczej wielkim, błękitnym jeziorem, niż groźnym oceanem. Umiarkowane wiatry, niewielka fala, ani kropli deszczu. Życie, jak w klasztorze, mniej tylko chyba monotonne, nawet pod względem odżywiania. Po każdym porcie magazyn prowiantowy pełen jest owoców i świeżych jarzyn. Banany wiszą

przeważnie w pralni, której się teraz nie używa, gdyż pierze się najlepiej na pokładzie.

Władze wojenne kanału Panamskiego są dla nas pełne kurtuazji. Jakkolwiek wiedzą, że nie jesteśmy wojennym szkolnym statkiem, na pokład „Daru” przybywa oficer komplementacyjny. (...) Kanał wraz z wąskim pasem po jego obu stronach, wykrojonym z terytorjum republiki panamskiej, należy do Stanów Zjednoczonych. Przy wejściu do kanału od strony Atlantyku leżą dwa miasta: Cristobal (Krzysztof) – amerykańskie i Colon (Kolumb) – panamskie. Kwestje graniczne między niemi w praktyce ograniczają się do zapytania przez urzędnika amerykańskiej służby celnej, czy ktoś nie przynosi przedmiotów zabronionych, rzadziej zaś – do sprawdzenia odpowiedzi. Pozatem komunikacja jest dla obu stron zupełnie wolna. Leżą tuż obok siebie, rozdzielone jedynie torem kolejowym. (...)

Mimo niedzieli na jachcie u Wagnera praca wre. Dopomagają mu uczniowie i sam bosman na ochotnika. Na pokład „Zjawy” schodzi parokrotnie kapitan Maciejewicz, ogląda, radzi, omawia niektóre szczegóły z Wagnerem. – „Już kiedy tak daleko zawędrował, to trzeba pomóc”, powiada do nas. I słusznie, nie wypada, aby bandera polska, nawet sportowa, miała wyglądać źle. Niestety, nie we wszystko możemy „Zjawę” wyposażać. Na morze musi wyjść z pewnymi brakami, a wychodzimy razem, gdyż dłuższe pozostanie jachtu w porcie byłoby tylko stratą czasu, ponieważ Wagner odczuwa poważny brak gotówki. (...)

**(San Domingo – Balboa,  
St. Kosko, na pokładzie  
„Daru Pomorza”  
w grudniu 1934)**

50 lat temu, w kwietniu  
1960 roku, „Morze” pisało:



### Czesi nie gęsi i swą flotę mają

Nasz południowy sąsiad, Czechosłowacja, coraz bardziej rozwija wymianę gospodarczą z krajami całego świata. Równoległe z rozwojem handlu zagranicznego postępuje również rozbudowa Czechosłowackiej Floty Handlowej (Ceskoslovenska Namorni Plavba). W porze letniej statki czechosłowackie zawiązują głównie do portów czarnomorskich po własne ładunki dowożone tam barkami, w zimie zaś, ponieważ żegluga na Dunaju zamiera wskutek oblodzenia rzeki, gościmy je często w naszych portach. (...)

M/s „Kladno” w swej dziewiczej podróży przywiózł z Szanghaju do Gdyni 10 000 ton ryżu. Z Polski zabrał do portów Dalekiego Wschodu drobnicę, m. in. sól do Japonii, a z Antwerpii – nawozy sztuczne, żelazo i inne towary.

Dowódcą tego pięknego motorowca jest kpt. ż. w. Jakub Frey. Załogę stanowi 37 marynarzy – Czechosłowaków i 1 Polak – Stanisław Stępniewski pływający jako III oficer.

Starszy oficer „Kladna”, Antoni Fojtu, jest absolwentem Szkoły Morskiej w Szczecinie. Z nieukrywaną wdzięcznością wspomina on swój kilkuletni pobyt w szczecińskiej uczelni, podkreślając serdeczną pomoc i zainteresowanie, jakie mu okazywali zawsze polscy wykładowcy i koledzy. Dziś, pełniąc odpowiedzialną funkcję zastępcy kapitana na najnowszym statku CSR, potrafi dać sobie radę w najtrudniejszych sytuacjach, a za wdzięcza to wszystko – jak sam podkreśla – polskiej szkole morskiej.

**(Praha, port dla 100.000 TDW,  
J. Pałkiewicz)**

### Holender nadal lata

Zdawałoby się, że w dobie „latających talerzy” powinny radykalnie ucichnąć sta-

re legendy o „Latającym Holendrze”. A jednak opinia publiczna Południowej Afryki znowu została poruszona tym tematem w związku z raportem kapitana Algra, dowódcy holenderskiego frachtowca „Straat Magelhaen”. W nocy z 7 na 8 października ubiegłego roku kapitan Algra, jak również drugi oficer jego statku, ujrzeli „Latającego Holendra” w tradycyjnym miejscu, tj. w okolicach południowego cyplu kontynentu afrykańskiego, gdzie Atlantyk łączy się z wodami Oceanu Spokojnego. Statek-widmo, z postawionymi żaglami, szedł prosto do zderzenia z ho-

lenderskim frachtowcem, jednak na moment przed kolicją rozplynął się w przestrzeni. (...)

Widmo ukazuje się zawsze bezpośrednio przed, albo podczas sztormu, zawsze na kursie prowadzącym do zderzenia z innym statkiem – i zawsze znika w ostatnim momencie przed zderzeniem.

Legenda o „Latającym Holendrze” ma już około trzystu lat. W najbardziej znanej wersji twierdzi ona, że tajemnicze zjawisko jest widmem statku kapitana Henryka Vanderdeckena, który za bluźnierstwo został skazany na wieczyste żeglowanie po burzliwych wodach koło Przylądka Dobrej Nadziei.

Wśród osób, które twierdziły, że na własne oczy widziały „Latającego Holendra”, znajdował się również król angielski Jerzy V. Ostatni przypadek pojawienia się widma, zanotowany na podstawie relacji dwóch jachtowców, miał miejsce w 1955 roku.

### (Znowu Latający Holender)

45 lat temu, w kwietniu  
1965 roku, „Morze” pisało:



### Stoczniaowa maszyna cyfrowa

Na wydziale kadłubowym Stoczni Gdańskiej po raz pierwszy w Polsce zastosowano przy planowaniu kontroli produkcji technikę obliczeń przy użyciu maszyny cyfrowej, nazwaną w skrócie „Pert”. Do tego celu służy sprowadzona niedawno do ośrodka badawczego przemysłu okrętowego w Gdańsku angielska maszyna cyfrowa „Elliot 803”. Już po kilku miesiącach stosowania tej metody w warunkach stoczni rezultaty są znaczne. Np. średni cykl produkcyjny specjalnego statku do przewozu drewna, typu B-45 o nośności 5900 DWT, trwał dotychczas na pochylni 4 i pół miesiąca. Dzięki zastosowaniu nowej metody uzyskano

cykl budowy na pochylni 3 miesiące i 7 dni. Wydatnie obniżono także liczbę godzin nadliczbowych i usunięto ujawnione nieprawidłowości technologiczne. (...)

### (Beczka różności)

**Opr. Czesław Romanowski**

i

Zachowaliśmy  
oryginalną pisownię.

Tytuł i śródtytuły pochodzą  
od redakcji. Archiwalne numery  
„Morza” można znaleźć na stronie:  
<http://www.magemar.com.pl/>



**Wellington XIV HF198 „2E” przygotowywany do lotu bojowego.**

# 304

We wrześniu 1944 roku działalność bojowa Dyonu 304 znacznie osłabła, po części z powodu zmniejszonego zapotrzebowania Grupy na samoloty Dywizjonu, a po części, w związku ze zmianą lotniska - jedno i drugie było skutkiem praktycznego wyeliminowania U-Bootów z Kanału La Manche i Zatoki Biskajskiej. Przeniesienie z Chivenor do wyspy Benbecula na Zewnętrznych Hebrydach (w 15 Grupie), wykonane 21 września, spowodowało zawieszenie lotów operacyjnych od 19 do 27 tego miesiąca. Ze względu na brak odpowiednich warunków pracy w Benbecula, 6304 Eskadra Techniczna pozostała w Chivenor. Przyniosło to Dywizjonowi znaczne kłopoty, zmniejszając sprawność techniczną samolotów, które musiały wykonywać długie przeloty na poprzednie lotnisko w Kornwalii, w celu dokonania poważniejszych napraw i przeglądów.

Bardzo prymitywne warunki życia i skrajnie niesprzyjająca północnoatlantycka pogoda w Benbecula, zwiększały jeszcze trudności, poważnie ograniczając operacje Dyonu 304 jesienią i zimą. We wrześniu Dyon wykonał 60 zadań z Chivenor i tylko osiem z Benbecula, łącznie 637 godzin, bez napotkania lub namierzenia U-Bootów. Kilka tygodni po przeniesieniu Dywizjon dostał nowy kod literowy QD, który zastąpił cyfrę 2 poprzedzającą literę indywidualne samolotów.

W celu zapewnienia sprawnej organizacji i łączności z dowództwem Polskiego Lotnictwa utworzono etaty dla oficerów łącznikowych na szczeblu Grupy Operacyjnej i Grupy Szkolnej. Polski oficer łącznikowy był w stopniu angielskiego majora.

Przy dowództwie Lotnictwa Obrony Wybrzeża:

- oficer łącznikowy; polski sztab.

*Morskie Skrzydła Rzeczypospolitej (XVI)*



**Startuje Wellington XIV HF185 „2B”, Chivenor, maj 1944 r.**

## śpiewa i walczy

Na szczeblach Grup Lotnictwa Obrony Wybrzeża:

- oficerowie łącznikowi.

Jednostki bojowe Lotnictwa Obrony Wybrzeża:

- 304 Dywizjon Ziemi Śląskiej.

Jednostki szkolne Lotnictwa Obrony Wybrzeża:

- eskadra szkolna przy 6 Ośrodku Treningu Operacyjnego (6 O.T.U.);

- personel szkolny przy Szkole Podstawowej Personelu Latającego No.3 Gr. School.

Etat oficera łącznikowego przy dowództwie Lotnictwa Obrony Wybrzeża utworzono 3 maja 1944 r., natomiast 26 września tego roku powołano Sztab Polski przy tym dowództwie. W skład sztabu wchodził: sztabowy oficer operacji, oficer wywiadu, oficer nawigacyjny, oficer organizacyjny, oficer techniczny, oficer materiałowy, oficer uzbrojenia, oficer



łącności i radaru. Zadaniem polskiego sztabu operacyjnego przy dowództwie Lotnictwa Obrony Wybrzeża było studio-  
wanie zagadnień związanych ze współ-  
działaniem lotnictwa z Marynarką Wo-  
jenną w kwestii bezpieczeństwa morskich  
szlaków komunikacyjnych. Oficerem  
łącznikowym, a następnie szefem sztabu  
został ppłk obs. Jan Buczma.

W tym czasie w kierownictwie Mary-  
narki Wojennej przygotowywano plan  
rozwoju sił morskich, w tym jako integral-  
nej ich części - lotnictwa morskiego, na  
okres powojenny. Planowano, że po po-  
wrocie do kraju rozmieści się na Pomo-  
rzu lub w Prusach Wschodnich 304 Dy-  
wizjon i jeden dywizjon myśliwski, zaś  
w ciągu 3 lat siły przeznaczone do współ-  
pracy z Marynarką Wojenną jeszcze po-  
większą się o nowo sformowane - dywi-  
zjon torpedowy i dywizjon myśliwski.

### Polskie kolędy w parafii Bornish

Patrole nad Północnym Atlantykiem  
wykonywane z Benbeculi w październi-  
ku 1944 roku dostarczyły zaledwie  
dwóch znikających namiarów na U-Booty  
- jeden nocą z 4 na 5, a drugi 19 paździer-  
nika. Działania obejmowały również trzy  
loty na osłonę konwojów. Łącznie wyko-  
nano 24 operacje, obejmujące 85 zadań  
w czasie 704 godzin.

Trudne warunki pogodowe, a szcze-  
gólnie deszcze i silne wiatry, doprowadzi-  
ły do całkowitego zaprzestania lotów  
w listopadzie, przez pierwszych osiem dni  
i zmniejszenia liczby zadań w ciągu ko-  
lejnych dziewięciu. Uzyskano dwa znika-  
jące namiary, 13 i 18 listopada, a nocą z 23  
na 24 listopada załoga por. pil. Józefa Ja-



Wellington XIV HF180 „2S”.

worzyna na „QD-X” (HF397) wykonała  
atak z wysokości 100 stóp (około 34 m)  
na przypuszczalne „chrapy” na północ od  
Butt of Lewis. Rezultat ataku niewiado-  
my. W ciągu tego miesiąca wykonano  
jeszcze dwa zadania osłony konwojów,  
co dało łączną liczbę 21 operacji, obej-  
mujących 73 zadania w czasie 624 godzin.  
Od września do listopada personel latają-  
cy przeszedł intensywne szkolenie połą-  
czone z ćwiczeniami w tropieniu i atako-  
waniu okrętów podwodnych używających  
„chrap”.

Zadania Dyonu 304 w grudniu były  
bardzo podobne do wcześniejszego roz-  
kładu działań z Benbeculi, ale zimowa  
pogoda i loty ćwiczebne zmniejszyły liczbę  
samolotów biorących udział w patrolach.  
Wykonano 51 zadań w czasie 410  
godzin. W wigilię Bożego Narodzenia jed-  
nostkę odwiedził dowódca PSP. Po nabo-  
żeństwie, gen. bryg. obs. Mateusz Iżycki  
udekorował zasłużonych oraz odebrał de-  
filadę. Później była wspólna kolacja, dzie-  
lenie się opłatkiem i śpiewanie kolęd.

Na tym pustkowiu bez portu, mia-  
sta lub wsi główną rozrywką był chór  
dywizjonowy dyrygowany przez por.  
Władysława Rysego. Skupiał utalentowa-  
nych polskich i brytyjskich żołnierzy. Wy-  
stępowano w sali teatralnej bazy ku za-  
dowoleniu słuchaczy. Ponadto, w każdą  
niedzielę śpiewano w kaplicy dywizjono-  
wej podczas mszy świętej odprawianej  
przez polskiego kapelana. Wielkie wra-  
żenie i entuzjazm wśród mieszkańców są-  
siedniej wyspy South Uist wywołał udział  
chóru w pasterce w parafii Bornish. Pol-  
skie kolędy długo pozostały we wdzięcz-  
nej pamięci jej mieszkańców.

Niebawem odbyła się odprawa przed  
lotem. Wspominał go ówczesny sierż. strz.  
rtg. Jan Łuszczek z załogi por. pil. Adama  
Rymarza.

*„Ze względu na szalejącą burzę  
start na eskortę konwoju kilkudziesię-  
ciu statków wyznaczono na godzinę  
17. Wróciłem dopiero z urlopu i nie  
zdążyłem odebrać ze spadochroniar-  
ni swego spadochronu. Wziąłem din-  
ghy, a zapomniałem o spadochronie.  
Bałem się o tym powiedzieć. W czasie  
lotu jako radiooperator przyjmowałem  
depesze. Nas obowiązywała cisza. Na-  
gle, smugi pocisków uderzyły w kadłub  
samolotu. Dowódca załogi kazał mi  
natychmiast nadać sygnał SOS. Zapa-  
lił się prawy silnik. Pilot postanowił  
wzlecieć w górę i pikując w dół zgasić  
silnik. Udało się. Nadaliśmy lampą Al-  
disa dowódcy konwoju meldunek  
o uszkodzeniu samolotu i konieczno-  
ści opuszczenia konwoju. Nie otrzy-  
maliśmy zgody. Przez półtorej godzi-  
ny lataliśmy z jednym pracującym sil-  
nikiem aż do zmiany. Gdy lądowali-  
śmy w bazie, zaraz po dotknięciu pasa  
startowego stanął drugi silnik. Mieliśmy  
szczęście”.*



Stanowisko strzelca  
bocznego w Wellingtonie.



Nawigator Wellingtona  
nadaje lampą Aldisa.

# Vickers Warwick

## C III HG300 „QD-P”



**Czytaj i zbieraj pocztówki  
z morskimi samolotami.**

## W kontakcie wzrokowym

Rok 1944 był najbardziej pomyślny w historii Dyonu 304. Jednostka wykonała łącznie 275 lotów operacyjnych, obejmujących 1010 zadań w czasie 9295 godzin. Piętnaście razy atakowano U-Booty, wiele z nich uszkodzając, jeden zaś zatopiono. Stoczono czternaście walk z samolotami wroga.

Styczeń 1945 roku przyniósł dalszy spadek aktywności Dyonu 304, ponieważ z powodu opadów śniegu, gradobicia i oblodzenia, loty z ładunkiem operacyjnym były możliwe tylko przez osiem dni miesiąca. 3 stycznia kpt. pil. Stanisław Żurek, przejął dowództwo Dywizjonu od mjr pil. J. Kranca. Dowódcą eskadry „A” był por. pil. Bogusław Pilniak, zaś eskadry „B” - por. pil. Emil Krzepisz.

Kapitan pilot Stanisław Żurek rok wcześniej opuścił 304 dywizjon i dowodził samodzielną polską eskadrą w 6 Ośrodku Treningu Operacyjnego RAF w Silloth.

11 stycznia kpt. pil. Żurek i jego załoga na „QD-E” (HF303) spostrzegli przypuszczalne „chrapy”, które zaatakowali dwoma bombami głębinowymi. Nazajutrz załoga chor. pil. Jana Bieniasza na „QD-B” (HF421) dojrzała „chrapy” i zrzuciła sześć bomb głębinowych. W obu wypadkach rezultat pozostał nieznany. Dwa przypadki zauważenia „chrap” zgłosiła załoga por. pil. Bogusława Pilniaka na „QD-M” (HF334), której samolot, podczas przelotu transportowego na lotnisko Limavady w Irlandii Północnej, nie był niestety uzbrojony. Jego załoga sprowadziła dwa samoloty oraz grupę eskortową Ma-



**Kpt. pil. Stanisław Żurek, dziesiąty dowódca „trzystaczwartego”.**



**Wellington XIV HF334 „QD-M”, Benbecula, styczeń 1945 r.**

rynarki Wojennej. Sześć załóg oddelegowano na krótko do lotów operacyjnych z Limavady, dwa samolotyzadania wykonano też z Ballykelly również w Irlandii Północnej. Łącznie w styczniu wykonano 16 operacji, obejmujących 46 zadań w czasie 374 godzin.

Nieco lepsze warunki pogodowe w lutym zwiększyły liczbę lotów. Patrole pokrywały Północny Atlantyk, Morze Irlandzkie oraz Zatokę Biskajską, przynosząc trzy kontakty wzrokowe zakończone atakami. Pierwszy atak, 2 lutego, bombami głębinowymi, przeprowadziła załoga chor. pil. Rudolfa Marczaaka na „QD-S” (HF451). Następnie zauważono „chrapy” drugiego okrętu podwodnego. Sprowadzona grupa eskortowa obrzuciła rejon bombami głębinowymi z nieznanym rezultatem. Następny atak wykonała załoga por. pil. Stanisława Woźniaka na „QD-Q” (HF420) 16 lutego, a trzeci, 20 lutego, załoga por. pil. Bohdana Ejbicha na „QD-E” (HF303). Atak por. St. Woźniaka, przeprowadzony w ciągu 45 sekund od momentu zauważenia, uznano za bardzo dobry, a jego piąta bomba głębinowa wybuchła u szczytu wodnego śladu torowego. W chwilę po ataku załoga zauważyła dwie plamy z oliwy po obu stronach upadku bomb. W lutym odnotowano 21 operacji, w tym jedną eskortę konwoju, obejmujących łącznie 73 zadania w czasie 598 godzin. Wraz z rosnącym naciskiem na obserwację wzrokową, większość lotów wykonywano za dnia.

W końcu lutego personel Dyonu poinformowano o powrocie do Kornwalii, ku ogromnej uldze personelu, który po niemal sześciu miesiącach kwaterowania w zimnych i wietrznych barakach w Benbecula, z radością opuścił Hebrydy, pomimo sympatii dla 15 Grupy. Na pożegnanie urządzono dla gospodarzy koncert i rewię. Żegnając Polaków dowódca bazy

lotniczej A/Commander N. A. Pritchett napisał w Kronice: „Dywizjon nie tylko potrafi latać w niesłychanie trudnych warunkach, ale i organizacyjnie stoi na wysokim poziomie: na nowym miejscu odległym o 600 mil, w dwa dni po przylocie, maszyny wystartowały na zadania bojowe – latali, gdy nawet mewy nie chciały”.

## Ostatni atak 304 Dyonu

Praca bojowa polskich lotników z Benbecula została bardzo wysoko oceniona przez dowództwo 15 Grupy. Wyraził to dobitnie jej dowódca Air Vice Marshall (gen. bryg.) L. H. Slatter w depeszy nadesłanej do dowódcy bazy lotniczej w St. Eval:

*„Proszę przekazać podpułkownikowi S. Żurkowi i żołnierzom wszystkich stopni 304 dywizjonu moje podziękowanie i uznanie za solidną pracę wykonaną w Benbecula. To, że po mistrzowsku opanowano w zimie loty patrolowe nad północnym Atlantykiem, wskazuje na wysokie zdolności operacyjne załóg. A że wykonano pełną normę zaplanowanych lotów w ciężkich warunkach zimowych, jest wynikiem zapału i sprawności personelu technicznej obsługi samolotów.*

*Jest to wspaniały dywizjon! Życzę mu wszelkiego szczęścia i skutecznych poleceń w końcowej fazie wojny w Europie”.*

Przeniesienie do St. Eval, świetnie wyposażonej bazy na wybrzeżu Kornwalii (w 19 Grupie), zakończono 6 marca. Nowy obszar działań Dyonu 304 obejmował południowo-zachodnie podejścia do Wysp Brytyjskich i Irlandii oraz Kanał Św. Jerzego. W ciągu miesiąca odnotowano trzy kontakty wzrokowe, z czego dwa 25 marca przez załogę chor. pil. Tadeusza Boby na „QD-Q” (HF420), która zrzuciła dwie bomby głębinowe na każdy z przypuszczalnych celów, bez widocznych re-



**Przygotowanie bomb głębinowych do podwieszenia do Wellingtona XIV.**



**Odprawa załóg przed lotem bojowym.**

zultatów. Wcześniej, 19 marca, samolot „QD-L” (NB767) chor. pil. Henryka Sawoński rozbił się podczas lądowania, ale załoga wyszła z wypadku jedynie z powierzchownymi obrażeniami. Wyniki miesiąca zamknęły się liczbą 19 operacji, obejmujących 65 zadań w czasie 568 godzin.

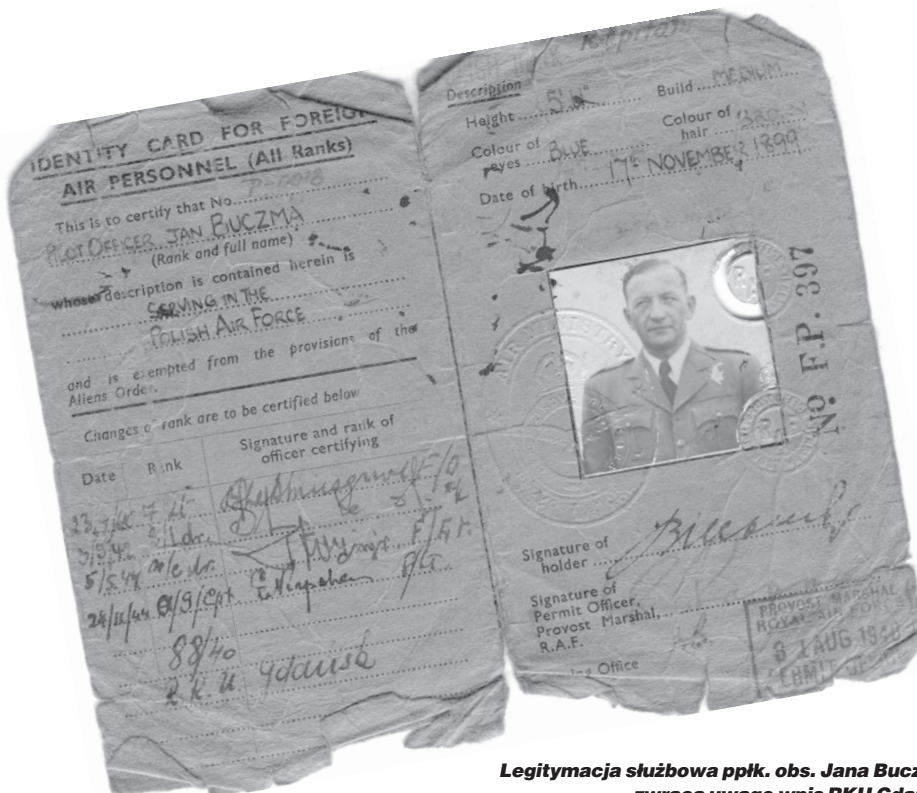
W kwietniu niemieckie okręty podwodne nadal dawały znać o sobie. W tym okresie przezbrojono dywizjon na Wellingtony XIV wyposażone w nowy radar ASV Mk VIA. Spowodowało to zmniejszenie do trzech, dziennej liczby samolotów gotowych do działań, a samolotów do szkolenia - do dwóch.

Kwiecień rozpoczął się udanym atakiem załogi chor. pil. Rudolfa Marczaka na „QD-Y” (HF329) na U-Boota. Skład

załogi to obok dowódcy chor. pil. R. Marczaka, drugi pilot sierż. Jerzy Tusiewicz, nawigator ppor. obs. Władysław Dubiel, operator radaru st. sierż. Mieczysław Frąckiewicz oraz strzelcy pokładowi st. sierżanci: Bronisław Skwarek i Franciszek Kalinowski. Drugiego dnia tego miesiąca o godz. 14.46, około 40 minut po dotarciu do obszaru patrolowania na południowy zachód od Irlandii, załoga odebrała dwa namiary radarowe, większy i bliższy z nich w odległości sześciu mil. Kiedy zaczęła podejście do ataku, zamiar zniknął. Wellington przeleciał przez ulewę i wtedy nawigator w dziobie nagle dostrzegł „chrapy” i peryskop na wprost, o jedną milę. „Chrapy” szybko poszły w dół, a załoga zrzuciła sześć bomb głę-

binowych w bliskim obramowaniu z wysokości ok. 40 m, a przedni strzelec otworzył ogień. Nie widziano nic więcej, ale - jak później ujawniły dokumenty niemieckie - zaatakowany U-321 (okręt podwodny typu VIIC, dowodzony przez kpt. mar. Fritza Behrendsa) został zatopiony podczas swojego pierwszego patrolu.

Drugi kontakt, po którym nastąpił ostatni atak 304 Dyonu na okręt podwodny w wojnie, był udziałem załogi por. pil. Zygmunta Dąbrowskiego na „QD-S” (HF451) nocą z 22 na 23 kwietnia. Walka miała miejsce u wejścia do kanału La Manche około 150 Mm na południowy zachód od przylądka Lands End w Kornwalii. O godzinie 22.24 nawiązano kontakt radiolokacyjny z okrętem podwodnym. O godzinie 23.36 zaobserwowano wir spienionej wody z lewej strony trasy Wellingtona, w odległości niecałej mili. Na atak było za późno. Pilot kontynuował lot przez dwie minuty, a następnie zawrócił, lecz załoga nie mogła odnaleźć wykrytego uprzednio śladu. Kiedy Wellington wykonał kolejny zwrot, znów zauważono spieniony wir na morzu. Pilot wykonał na niego atak pod kątem 20 stopni do drogi U-Boota, zrzucając 6 bomb głębinowych z wysokości 170 stóp. Wybuchy pokryły dokładnie początek wiru morskiego. Miejsce eksplozji oznaczono markerami i załoga zaczęła krążyć wokół tego miejsca. Po godzinie, w oznaczonym miejscu pojawiła się plama oleju. Blask markerów spowodował, że przybyły tam 3 eskortowce, jednak załoga samolotu nie mogła z nimi nawiązać kontaktu radiowego. O godzinie 6 nadleciała łódź latająca Sunderland - jego załoga zauważyła olejną plamę i sprowadziła do niej eskortowce. Wtedy Wellington skierował się do St. Eval i o godzinie 8.03 wylądował. Wynik ataku pozostał nierozstrzygnięty.



**Legitymacja służbowa ppłk. obs. Jana Buczmy, zwraca uwagę wpis RKU Gdańsk.**

Dwadzieścia siedem operacji przeprowadzonych w kwietniu objęło 91 zadań w czasie 880 godzin.

### Biała flaga na U-516

W piątą rocznicę powstania jednostki, 24 kwietnia gościł na jej święcie dowódca Lotnictwa PSP gen. bryg. pil. Mateusz Iżycki. Uhonorował personel jednostki licznymi odznaczeniami. Towarzyszący mu dziekan połowy WP ks. Miodoński wpisał do księgi dywizjonu: „*Dywizjonowi Ziemi Śląskiej daj Boże oczyścić drogę do Gdańska i Gdyni*”. Niestety, nie były to prorocze słowa.

Samoloty Dyonu kontynuowały loty patrolowe do końca maja. Po 8 maja, latano na patrole przeciw okrętom podwodnym i na eskortowanie konwojów, na wypadek gdyby U-Booty nie zaprzestały działań bojowych. Ostatnie spotkanie z niemieckim okrętem podwodnym odnotowała 11 maja załoga por. pil. Kazimierza Garsteckiego na „QD-F” (NB806). Wówczas to U-516 wynurzył się w poprzek trasy lotu ich samolotu i natychmiast wywiesił białą flagę z czarnym krzyżem. Ostatnia misja operacyjna Dywizjonu, eskortowanie konwoju, miała miejsce 30 maja. Wykonała ją załoga mjr. pil. Zygmunta Spikowskiego na „QD-E” (HF303). Zamknęła ona miesiąc liczbą 23 operacji, obejmujących łącznie 43 zadania w czasie 368 godzin, a ogólny wysiłek w 1945 roku liczbą 106 operacji, obejmujących 318 zadań w czasie 2788 godzin.

Podsumowanie jego wysiłku w ramach Lotnictwa Obrony Wybrzeża przedstawiało się następująco: 636 zadań operacyjnych, 64 tony zrzuconych bomb głębinowych i min, 33 potwierdzone ataki na okręty podwodne, w tym dwa zatopione U-441 i U-321. Stoczono 15 walk z nieprzyjacielskimi myśliwcami, zestrzelując 3 z nich na pewno, 3 prawdopodobnie oraz uszkodzając 4. Straty bojowe wyniosły 106 poległych lub zaginionych oraz 14 samolotów.

Dnia 14 czerwca 1945 roku jednostka zakończyła służbę w Lotnictwie Obrony Wybrzeża i została przeniesiona do Lotnictwa Transportowego - Transport Command.

### W Lotnictwie Transportowym

W lipcu 1945 roku 304 Dywizjon przebazowano z St Eval na lotnisko North Weald w hrabstwie Essex, gdzie otrzyma-



**Pplk. obs. Jan Buczma (z lewej), szef Sztabu Polskiego przy Dowództwie Lotnictwa Obrony Wybrzeża.**



**Personel techniczny przy ruchomej kantynie, St. Eval, marzec 1945 r.**



**St. Eval, luty 1945 r. - Wellington XIV załogi por. pil. Bohdana Ejbicha. Od lewej stoją: por. obs. Antoni Korybut-Daszkiwicz, por. pil. B. Ejbich oraz kpt. pil. Stanisław Żurek.**

no pierwsze samoloty transportowe Vickers Warwick C III.

Wówczas podporządkowano również jednostkę brytyjskiej 46 Grupy Lotnictwa transportowego.

Ostatnim dowódcą Dywizjonu został 1 września ppłk pil. Witold Piotrowski, przejmując dowodzenie od ppłk. pil. Stanisława Żurka. Kilka dni później jednostka przebazowała się na nowe lotnisko w Chedburghu w hrabstwie Suffolk. W grudniu 1945 roku załogi zakończyły szkolenie na nowym typie samolotu i rozpoczęły loty transportowe do Włoch oraz Grecji.

18 stycznia 1946 roku miała miejsce pierwsza katastrofa na nowym typie samolotu. Tego dnia ćwiczono lądowania z jednym pracującym silnikiem. Na pokładzie znajdował się instruktor chor. pil. Romuald Bojarczuk, chor. pil. Stanisław Żurek jako pilot szkolony oraz operator radaru chor. Marian Borek. Podczas podejścia do lądowania na jednym silniku wskutek nagłej utraty prędkości zwałił się z wysokości 150 stóp (ok. 50 metrów) Warwick QD-X (HG273). W płonącym

wraku zginął chor. pil. Romuald Bojarczuk. Pozostali członkowie załogi zdążyli opuścić samolot. Chorążego Bojarczuka pochowano na przykościelnym cmentarzu w Honnington.

Niewiele brakowało, aby tragicznie zakończył się lot załogi Warwicka (HG329) w dniu 11 lutego. Podczas startu z Bordeaux do Merignac w nagłą wibrację wszedł prawy silnik samolotu. Sterujący maszyną kpt. pil. Bernard Połoniczki zrzucił paliwo i zawrócił na lotnisko. Z silnika zaczął wydobywać się dym i płomień. Lądowanie z jednym pracującym silnikiem udało się perfekcyjnie. Po wylądowaniu załoga ugasiła pożar silnika.

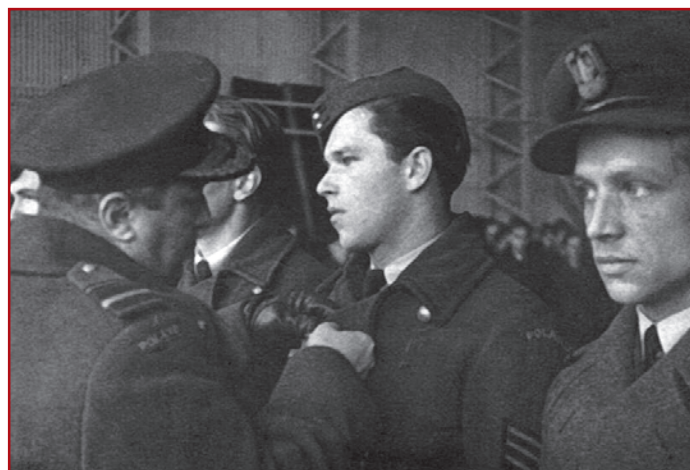
Latanie w Transport Command wspominał Tadeusz Chudzikiewicz, w owym czasie plutonowy radiooperator. „(...) W wyniku dokonanej w naszym dywizjonie selekcji część załóg postawiono do dyspozycji dowództwa Polish Air Force, pozostałych bez pytania o zdanie czy zgodę skierowano rozkazem do Transport Command, wśród których ja się znalazłem.

*W następstwie tej podjętej bez mojego udziału decyzji, w lipcu 1945 roku znalazłem się na kursie radiooperatorów, który zorganizowano w RAF Station North Weald w hrabstwie Essex. W ciągu dwóch miesięcy nie nauczono nas niczego nowego; opanowaliśmy jedynie międzynarodową procedurę radiową, jaką posługuje się lotnictwo cywilne. Piloci natomiast opanowywali obsługę dwusilnikowej maszyny typu Warwick, z którą nie mieli dotąd do czynienia. Był to rodzaj transportowca przystosowany do przewozu frachtu w skrzyniach. Na zakończenie kursu stanęliśmy przed komisją egzaminacyjną powołaną przez brytyjskie Ministerstwo Lotnictwa.*

*Przed podjęciem nowych czekających na nas zadań skoszarowano nas w RAF Station Chedburgh w hrabstwie Suffolk, gdzie spotkali się wybrańcy z polskich dywizjonów 301 i 304. Nie wiedzieliśmy, na czym polegać będzie nasza misja. Wiele wskazywało na to, że będzie ona miała tym razem charakter cywilny, chociaż nadal nosiliśmy mundury RAF-u.*



**Wizyta Dowódcy Polskich Sił Powietrznych gen. bryg. pil. Mateusza Iżyckiego z okazji święta dywizjonu, St. Eval, kwiecień 1945 r.**



**General M. Iżycki dekoruje Krzyżem Walecznych sierż. Zygmunta Lendera, strzelca z załogi sierż. pil. Ferdynanda Mielca.**



**Załoga por. pil. Zdzisława Zeyferta, St. Eval, wiosna 1945 r.**



**Na skrzydle Wellingtona załoga por. pil. Zdzisława Zeyferta wraz z technikami, St. Eval, wiosna 1945 r.**



Transportowy Halifax C VIII PP289 „QD-F”, Chedburgh maj 1946 rok.



Vickers Warwick C III HG278.



„Trzystaczwartacy” w Chedburgh (czwarty od lewej por.pil. Ludwik Krempa), wiosna 1946 roku.



Pożegnalna defilada personelu 304 i 301 Dywizjonu, Chedburgh 19 listopada 1946 roku.

W celu zgrania załogi odbywaliśmy dwugodzinne loty ćwiczebne dniem i nocą. Załogę tworzyło dwóch pilotów, nawigator i radiooperator.

(...) Przez kilka miesięcy kursowaliśmy między Anglią i Grecją wożąc fracht pakowany w skrzynie i worki oraz otrzymując zółd w tej samej wysokości, co podczas wojny. Nie wiedzieliśmy jednak, co mogło stanowić zawartość tych worków i skrzyń. Zapamiętałem jeden zwłaszcza lot, dlatego że na postoju we Francji samolot nasz otaczali żandarmi, a we Włoszech karabinierzy z bronią gotową do strzału. Podobną i bynajmniej nie honorową asystą przywitano nas w Grecji. Później dowiedzieliśmy się, że tym tajemniczym ładunkiem były drukowane w Anglii drabmy. Po raz ostatni poleciliśmy do Grecji w sierpniu 1946 roku. Po powrocie do Anglii zdaliśmy samoloty (...).

W maju 1946 roku Dywizjon rozpoczął przeszkolenie na ciężkie czterosilnikowe samoloty transportowe HP Halifax C VIII. Wykonywano loty transportowe z ładunkami i ludźmi do Niemiec i na terenie Anglii. Nie obeszło się bez trage-

dii. 23 sierpnia podczas lotu treningowego na małej wysokości zderzył się z ziemią i eksplodował Halifax QD-C (PP232). Zginęła załoga w składzie kpt. pil. Nikodem Matylis, por. pil. Zygmunt Dąbrowski i st. sierż. inż. Stanisław Michałak. Pochowano ich na cmentarzu w Newark.

Od października loty poważnie ograniczono. Praktycznie były to wyłącznie loty szkolne na terenie Wielkiej Brytanii. W listopadzie wykonano już tylko dwa, w czasie 3 godzin. W tym okresie dywizjon liczył 413 wojskowych: personel latający – 53 oficerów i 157 podoficerów oraz personel naziemny – 7 oficerów, 172 podoficerów i 24 Polki z Pomocniczej Lotniczej Służby Kobiet.

19 listopada w Chedburgh miała miejsce pożegnalna defilada personelu 304 i 301 Dywizjonu. Honory polskim lotnikom oddali AM (gen dyw.) Sir Ralph Cochrane (dowódca Transport Command) i gen. bryg. pil. Mateusz Iżycki (dowódca Polskich Sił Powietrznych). Dywizjon rozwiązano 18 grudnia 1946 roku na mocy rozkazu brytyjskiego Ministerstwa Lotnictwa. Personel jednostki przeniesiono do

ośrodka zbiorczego Polskiego Lotniczego Korpusu Przynależenia w East Wretham. Większość pozostała na emigracji.

Od maja 1942 roku 304 Dywizjon wykonywał zadania polegające na patrolowaniu oraz zwalczaniu okrętów podwodnych, a więc zadania typowe dla lotnictwa morskiego. Z tego też powodu londyńskie kierownictwo Marynarki Wojennej planowało tę jednostkę i jej kadre jako bazową dla odtworzenia lotnictwa morskiego w wolnej Polsce. Uwarunkowania geopolityczne zamiary te unicestwiły.

**Mariusz Konarski & Andrzej Olejko**



Zdjęcia ze zbiorów autorów, Ludwika Krempey, Jerzego Majewskiego, Kazimierza Buczmy, Witolda Michałowskiego, Jana Bakanacza, Zygmunta Lendera oraz Instytutu Polskiego i Muzeum im. Gen. Sikorskiego.

# Zdarzyło się w polskiej gospodarce morskiej...

**10 lat temu**

Kwiecień 2000 r.

**5** – Do eksploatacji wszedł pierwszy zbiornikowiec *Amaranth* – nowo powołanej spółki Porta Żegluga. Sprawował funkcję bunkierki zaopatrującej w paliwo statki zawijające do Szczecina i Świnoujścia.

**27** – PLO SA sprzedały drobnicowiec *Lublin II*, ostatnio eksploatowany przez postawioną w stan upadłości spółkę POL-Asia w relacji z portami afrykańskimi.



**28** – Jubileusz 35-lecia obchodziła Ósma Flotylla Obrony Wybrzeża im. wiceadmirała Kazimierza Porębskiego. Zatrudniała ok. 4 tys. osób, jej dowódcą był wtedy kontradmirał Stanisław Kasperkowiak (na zdjęciu).



**28** – Podniesiono banderę na nowym statku badawczo-szkolnym WSM w Gdyni *Horyzont II*.

**20 lat temu**

Kwiecień 1990 r.

**10** – W Stoczni Gdańskiej, z udziałem Lecha Wałęsy, parlamentarzystów Ziemi Gdańskiej, władz regionalnych oraz ok. 4 tys. stoczniovców, odbył się wiec zorganizowany przez Komisję Zakładową

NSZZ „Solidarność”. Stoczniovcy domagali się m.in. dotacji rządowych do eksportowanych do ZSRR statków albo oparcia ich o ceny światowe.

**13** – Z rejsu dookoła świata powrócił do Gdyni żaglowiec ZHP *Zawisza Czarny*.



**15** – Dr Leonard Zagórski – pracownik Instytutu Morskiego w Gdańsku wydał kolejną, po „Upiorze”, „Matni”, „Inkarnacji”, książkę pt. „Facet”, która podobnie jak poprzednie stała się drukowanym w setkach tysięcy egzemplarzy bestsellerem. Mało kto zna jego prawdziwe nazwisko, bo wszystkie książki podpisywał tylko imieniem. Nigdy też nie odbył żadnego spotkania autorskiego i nie udzielił żadnego wywiadu.

**27** – W Sądzie Rejonowym w Gdańsku zarejestrowana została spółka Stocznia Gdańska SA, powstała w wyniku przekształcenia z dotychczasowego przedsiębiorstwa państwowego „Stocznia Gdańska im. Lenina w likwidacji”.

**28** – Żaglowiec pasażerski *Gwarek* budowany przez Stocznnię Gdańską dla armatora Polskie Żagle, po arbitrażu ponownie został ulokowany w portfelu zamówień stoczni. Jednocześnie armator podpisał ze stocznią aneks podwyższający koszt budowy żaglowca do 14,5 mln dolarów.

- Sprzedano na złom statek ratowniczy *Smok* (dawny *Robur VII*), który po II wojnie światowej brał udział w prawie wszystkich głośnych akcjach podnoszenia statków na wodach polskich.

W marcu w polskich stocznjach zwodowano statek towarowy i holownik zaopa-

trzeniowy, a w kwietniu statek towarowo-pasażerski i trawler-przetwórnicy.

**30 lat temu**

Kwiecień 1980 r.

**1** - Holownik *Neptunia* uczestniczył na redzie Latakii w akcji gaszenia pożaru na statku *Ocean Princess*.

**4** – W stoczni im. A. Warskiego w Szczecinie położono stępkę pod m/s *Vityaz* – pierwszy statek naukowo-badawczy B-86.

**4** - Zbiornikowiec *Giewont* uczestniczył na Oceanie Indyjskim w akcji ratowania rozbitków z liberyjskiego zbiornikowca *Albaha*, który zatonął w wyniku eksplozji.

**9** – Przy nabrzeżu nowozbudowanej bazy kontenerowej w Gdyni odbyła się uroczystość podniesienia bandery na najnowocześniejszym wtedy we flocie liniowej statku *Inowrocław* zbudowanym w Finlandii.



**10** – W Stoczni im. Komuny Paryskiej rozpoczęto obróbkę blach pierwszego promu serii B-494.

**12** – Do eksploatacji w Zakładzie Linii Amerykańskich PLO wszedł trzeci po m/s *Dzieci Polskie* i m/s *Gdyniński Kosynier* chłodnicowiec *Żyrardów* zbudowany przez Stocznnię Gdańską w kooperacji ze stocznją portugalską.





**16** – W Pireusie sprzedano drobnicowiec *Oliwa* - zbudowany w 1959 jako pierwszy z serii B-59. Tego samego dnia do Gdańska przybyła nowozbudowana platforma wiertnicza *Petrobaltic*, zbudowana na zamówienie przedsiębiorstwa o tej samej nazwie.

W marcu w polskich stoczniach zwodowano 3 drobnicowce, masowiec i okręt hydrograficzny, a w kwietniu pojazdowiec (ro-ro), supersejner tuńczykowy, holowiec zaopatrzeniowy i okręt szpitalny

**40 lat temu**

Kwiecień 1970 r.

**1** – W stoczni im. Komuny Paryskiej wszedł do eksploatacji największy do tego czasu statek zbudowany przez polski przemysł okrętowy - masowiec *Manifest Lipcowy* o nośności 55 tys. ton.



**4** - W Stoczni Gdańskiej położono stępkę pod pierwszy (i jedyny) statek typu B-424 - trawler badawczy *Profesor Siedlecki*.

**11** – Wodowanie w stoczni im. A. Warszawskiego w Szczecinie prototypowej jednostki typu B-447-II o nazwie *Powstaniec Śląski*, zamówionej przez PŻM.

W marcu w polskich stoczniach zwodowano drobnicowiec, kuter torpedowy, okręt desantowy, okręt warsztatowy, 2 okręty hydrograficzne i kuter łącznikowy, a kwietniu 2 drobnicowce, statek szkolno-towarowy, 3 masowce (w tym *Powstaniec Śląski* - prototyp serii B-447 oraz *Manifest Lipcowy* - prototyp serii B-521), bazę rybacką, trawler-przetwórnę, okręt desantowy i okręt hydrograficzny.

**50 lat temu**

Kwiecień 1960 r.

**1** – Z Gdyni wypłynął drobnicowiec m/s *Kapitan Kosko*, którego portem docelowym był Nampo w Korei Północnej. Był to pierwszy statek pod polską banderą, który wszedł na wody koreańskie.



**28** – Do eksploatacji wszedł drobnicowiec z ładowniami chłodzonymi m/s *Wolin* będący prototypem serii B-513. W styczniu następnego roku za piękną sylwetkę uznano go „Miss Kanału Kilońskiego”.



**30** – Wodowanie z pochylni „Wulkan” w Szczecinie zamówionego przez PLO statku *Ludwik Solski* – pierwszego w polskim przemyśle okrętowym statku zbudowanego przy zastosowaniu metody blokowej.



W marcu w polskich stoczniach zwodowano statek towarowo-pasażerski, drobnicowiec, 2 węglowce, bazę rybacką, 3 trawlerzy burtowe i patrolowiec, w kwietniu zaś statek drobnicowo-pasażerski, 2 drobnicowce, węglowiec i 2 trawlerzy burtowe.

**60 lat temu**

Kwiecień 1950 r.

**14** - Z Holy Loch wyszedł na holu transportowiec wojska *Empire Helford* - dawny polski *Kościuszko*. Była to jego ostatnia podróż, do stoczni złomowej w Blyth.

**20** - Do służby wszedł węglowiec *Brygada Makowskiego*.

W marcu w polskich stoczniach zwodowano drobnicowiec (późniejsza *Nowa Huta* - prototyp serii B-50), a w kwietniu 2 niewielkie drobnicowce.

**70 lat temu**

Kwiecień 1940 r.

**3** - Okręt podwodny *Orzeł* wyruszył w piąty patrol, z Rosyth na wody Skager-

raku. 8 kwietnia zatopił niemiecki transportowiec *Rio de Janeiro*, co przyczyniło się do zdemaskowania rozpoczynającej się wtedy inwazji Niemiec na Norwegię.

**13** – Polskie statki pasażerskie *Batory*, *Sobieski* i *Chrobry* wypłynęły z kilkoma tysiącami wojsk brytyjskich do zaatakowanej przez Niemcy Norwegii. W akcjach bojowych północnej Norwegii brały udział również polskie niszczyciele: *Burza* i *Błyskawica* (na zdjęciu transport żołnierzy na *Chrobrym*).



**80 lat temu**

Kwiecień 1930 r.

**4** - Do Gdyni przybył frachtowiec *Chorzów* (ex *Helga*), niedawno zakupiony przez Żeglugę Polską. Wszedł wraz ze statkiem *Tczew* na pierwszą w historii polską linię regularną: Gdynia - Libawa - Ryga - Tallin - Helsinki.

**20** - Do Gdyni po raz pierwszy zawinął parowiec „Polbrytu” *Warszawa*, który do tej pory pływał z Gdańska do Londynu.

**27** - W Swansea podniesiono banderę na parowcu *Yorkdale* zakupionym w Anglii przez Tow. „Polryż”. Statkowi nadano nazwę *Kopernik*.

**90 lat temu**

Kwiecień 1920 r.

- Do Gdańska po raz pierwszy zawinęły statki Towarzystwa Polsko-Amerykańskiej Żeglugi Morskiej: *Poznań*, *Pułaski*.

**19** - Do portu w Pucku przybył niewielki niemiecki parowiec *Wotan*, zakupiony dla PMW z przeznaczeniem na okręt hydrograficzny i nazwany *Pomorzycyk*. Nazwę szybko zmieniono na *Pomorzanin*.

**Opracowali:**  
**Jerzy Drzemczewski**  
**Marek Twardowski**

*Pożytek ludu  
pracującego miast  
i wsi obu mitujących  
się narodów*



Fot. z książki „Widziane z lądu”

## Jak hartował się KOR-POL

**Kapitan  
Romuald Pietraszak.**

W lutowym numerze „Naszego MORZA” zamieściliśmy artykuł „Biznes z dyktaturą” o Koreańsko-Polskim Towarzystwie Żeglugowym Chopol. Poniżej przedstawiamy wspomnienia Romualda Pietraszka, jednego z ojców-założycieli poprzednika Chopolu, firmy KOR-POL, które znalazły się w jego książce „Widziane z lądu”. W jednym z najbliższych wydań naszego miesięcznika znajdą się z kolei wspomnienia polskich marynarzy pływających pod banderą KOR-POLu.

W latach sześćdziesiątych żegluga polska była już mocno usytuowana na rynku dalekowschodnim. Regularna linia z portów polskich i Zachodniej Europy do Indii, Indonezji, Japonii, Wietnamu i Chin, obsługiwana przez bardzo nowoczesne na owe czasy statki, dawała gwarancje cotygodniowych serwisów. Mogliśmy przewieźć każdy ładunek – od ciężkiej lokomotywy czy kilkusettonowych generatorów do elektroniki – po bardzo skomplikowane towary chłodzone, wymagające specjalnej troski i statków.

Rynkiem szczególnym, który dawał nam uprzywilejowaną pozycję w tym re-

jonie były Chiny. Wielki kraj o niezmiernych możliwościach – przez wiele lat obłożony embargiem na dostawy zachodnich technologii, blokowany od strony morza przez marynarkę wojenną Tajwanu, nie akceptowany przez większość organizacji międzynarodowych. (...)

W 1951 roku powstaje Chipolbrot – chińsko-polskie towarzystwo brokerów okrętowych – pod tą nazwą kryła się spółka żegluga w 50 proc. chińska, używająca polskiej bandery. (...)

Z czasem Chipolbrot przekształcony został w normalne przedsiębiorstwo żegluga oparte na rachunku handlowym, operujące z powodzeniem na rynku żeglugowym, inwestując zyski w rozwój nowoczesnej floty. (...)

### Sukces wyniku zerowego

Korea Północna przejęła, czy też naśladowała wszystkie patologiczne przejawy ustroju chińskiego – całkowitą militaryzację kraju, nieograniczoną władzę wojska i partii komunistycznej oraz kult jednostki. Jednocześnie starając się podkreślić swoją niezależność, a nawet wyższość ustrojową nad komunistycznymi Chinami czy Związkiem Radzieckim, doprowadzono do karykaturalnych wynaturzeń, które nawet dla nas, którzy przeszli przez okres „błędów i wypaczeń”, były nie do zniesienia.

Musztry wojskowej i posługiwania się drewnianymi karabinami uczono już w przedszkolach, kult wodza podniesiono niemal do rangi boskiej, a podejrzliwość w stosunku do obcych powodowała, że nawet nas, marynarzy polskich statków, oficjalnie uznawanych za „wiernych przyjaciół”, nie wypuszczano na ląd.

W wyniku „przyjacielskich” spotkań pierwszych sekretarzy naszych krajów i politycznych nacisków ustalono, że Polska ma pomóc w budowie floty Korei Północnej. Oni też chcieli mieć swój Chipolbrot.

Kierownictwo resortu żegluga zdawało sobie doskonale sprawę z tego, że jest to pomysł co najmniej przedwczesny. Korea miała wprawdzie trochę surowców, które były eksportowane na Zachód, ale nie był to rynek, który mógł przynieść zyski, czy chociażby utrzymać linię regularną, jednakże mimo oporów względy polityczne przeważyły. W rezultacie, w 1965 r. minister Jerzy Szopa powołał zespół, który miał przygotować założenie Koreańsko-Polskiego Przedsiębiorstwa Żeglugaowego – w skrócie KOR-POL.

W skład zespołu wszedł dyrektor departamentu Tadeusz Grembowicz, który reprezentował interesy żegluga, radca Adam Wisłocki – świetny cywilista mający zabezpieczyć prawną stronę umowy oraz ja, jako dyrektor generalny Gdańskiego Urzędu Morskiego, odpowiedzialny za ustalenia w sprawach bezpieczeństwa żegluga, kwalifikacji załóg oraz całej administracyjnej strony nowo powoływanej spółki. Instrukcję mieliśmy prostą: ograniczajcie apetyty gospodarzy, zróbcie wszystko, żeby spółka poniosła jak najmniejsze straty – wynik zerowy będzie już sukcesem. (...)

Partnerami do rozmów była duża grupa umundurowanych osób, oczywiście również bez znajomości języka, których tożsamości nigdy nie mogliśmy ustalić. Jedynym kontaktem był tłumacz koreański – każda nasza wypowiedź była tłumaczona na piśmie, potem następowała długa dyskusja w tzw. własnym gronie i po kilkunastu minutach mieliśmy ich stanowisko, lub – dużo częściej – kolejne pytanie lub oświadczenie polityczne.

Rychło okazało się, że nasi partnerzy wyobrażają sobie powołanie spółki żegluga na bazie „miłości i przyjaźni proletariackiej” – wszystkie spory będą rozstrzygane „w duchu współpracy i braterstwa”, a spółka pracować będzie na „pożytek ludu pracującego miast i wsi obu miłujących się narodów”.

O takich instytucjach prawa handlowego jak rada nadzorcza, walne zgromadzenie udziałowców, bilans roczny, rachunek zysków i strat nasi rozmówcy nawet nie słyszeli. Okazało się również, że Korea Północna nie ma w ogóle kodeksu handlowego. Po co? Przecież wszystkie spory rozstrzygane będą w duchu „internacjonalizmu proletariackiego”.

Zabrało nam bardzo dużo czasu, aby wytłumaczyć, że nasza spółka działać będzie w obrocie międzynarodowym, na styku z gospodarką rynkową, gdzie nie obowiązuje solidarność proletariacka, lecz wilcze prawo kapitalizmu i musimy opierać się na ustawach broniących naszych wspólnych interesów. Zdaje się, że ten argument najbardziej trafił do przekonania.

### Rewolucyjne Prawo Morskie

Następnego dnia tłumacz tryumfalnie oświadczył, że wódz narodu, wielki sternik, nieomylny prawodawca zgodził się na to, aby przedłożyć mu projekt ustawy, na której w drodze wyjątku opierać

się będzie działalność wspólnego towarzystwa żeglugaowego.

Z Kodeksem Morskim daliśmy sobie także radę dość szybko. Polska miała nowoczesny Kodeks dostosowany do aktualnych warunków żeglugowych, dysponowaliśmy także świetnym tłumaczeniem angielskim, wystarczyło zmienić trochę terminologię na bardziej akceptowalną i tak urodził się dekret o Rewolucyjnym Prawie Morskim, zatwierdzony przez nieomylnego prawodawcę.

Gorzej było z przedwojennym polskim Kodeksem Handlowym – wprawdzie w Polsce obowiązywał, ale tylko w tych wypadkach, kiedy nie było innych uregulowań prawnych wydanych przez naszą władzę „ludowo-rewolucyjną”, która gruntownie popsukała jeden z najnowocześniejszych aktów prawnych.

Po kilku głębszych kieliszkach – jeszcze z własnych zapasów, bo tutejszy małtaj, czyli wódka ryżowa nie nadawała się do picia – postanowiliśmy, że stworzymy własny projekt Kodeksu Handlowego. Opierając się na przedwojennej ustawie, zmieniliśmy Radę Nadzorczą na Przedstawicielstwo Ludu Pracującego Miast i Wsi, ustaliliśmy zasady głosowania i podejmowania decyzji, tak aby strona polska zawsze miała możliwość zawetowania decyzji dyrektora koreańskiego, niezależnie od wielkości udziałów. Staraliśmy się wyjaśnić i przedstawić w innej formie, co to znaczy upadłość firmy, co to jest audytor, pełnomocnik i tak dalej – krok po kroku.

Praca szła bardzo mozolnie – każdego wieczora tłumacz zabierał przygotowany rozdział i po kilku dniach ukazywał się kolejny Dekret Ludowo-Rewolucyjny.

Adam – główny autor tego dzieła – śmiał się, że stworzyliśmy nowy kodeks handlowy, socjalistyczny w formie, kapitalistyczny w treści. (...)

Po kilku tygodniach mozolnej pracy zbliżaliśmy się do końcowych uzgodnień – na podpisanie umowy miał przyjechać minister Jerzy Szopa, ambasador, przedstawiciele rządu koreańskiego – pełna gala. (...)

Podpisanie umowy o utworzeniu Polsko-Koreańskiego Towarzystwa Okrętowego odbyło się zgodnie z ustalonym terminem i pełnym protokołem dyplomatycznym – tylko między nami nigdy nie używaliśmy skrótu KOR-POL, dla nas to był SZO-POL od nazwiska naszego ministra. (...)

Tytuł i śródtytuły pochodzą od redakcji.

*Łupić bogatych,  
by dawać biednym*Źródło: [www.hamburgmuseum.de](http://www.hamburgmuseum.de)**Rzekoma czaszka Störtebekera.**

# Pirackie bractwo

Ta informacja spadła na Niemców jak grom z jasnego nieba. Z muzeum w Hamburgu skradziono czaszkę legendarnego Klaus Störtebekera.

Postać w Polsce jest prawie nieznaną. Tymczasem był to najsylniejszy bałtycki pirat. Jeden z przywódców tzw. braci witalijskich.

20 stycznia Informacyjna Agencja Radiowa (IAR) podała: „Zniknięcie jednego z najcenniejszych eksponatów muzeum stwierdzono już 9 stycznia. Jednak policja, ze względu na dobro śledztwa, do tej pory utrzymywała ten fakt w tajemnicy. Jak dotąd, dochodzenie nie doprowadziło do ujęcia sprawców. Dlatego muzeum wyznaczyło kilkutyśięcną (w euro – red.) nagrodę za ich wskazanie.

- Ta czaszka jest niczym relikwia dla historii Hamburga - tłumaczy dyrektorka placówki Lisa Kosok, mimo iż kwestia autentyczności szczątków do dziś pozostała nierozstrzygnięta”.

• • •

Poszukiwania złodziei trwają. Na stronie internetowej Muzeum Historii Hamburga ([www.hamburgmuseum.de](http://www.hamburgmuseum.de)) wciąż „wisi” ogłoszenie w tej sprawie.

Dlaczego zniknięcie czaszki Klausa Störtebekera tak mocno poruszyło Niemców? Ten sam komunikat IAR informuje lakonicznie: „Legendarny pirat Störtebeker to niemiecki odpowiednik Janosika. W końcu XIV wieku siał postrach wśród kupców na Bałtyku i Morzu Północnym, gdzie kwitł wówczas hanzeatycki handel. Część zrabowanych pieniędzy i łupów oddawał ubogim. W 1400 roku został pojmany i publicznie stracony w Hamburgu.

Pamięć o słynnym piracie żyje w dzieśniatkach legend na północy Niemiec. Na Rugii odbywają się cykliczne festiwale Störtebekera. Jego imieniem nazwano wiele produkowanych do dziś alkoholi oraz jaskiń i innych miejsc, w których miał się ukrywać. Klaus Störtebeker, oprócz rozbójniczego procederu, słynął bowiem z zamiłowania do mocnych trunków i wyjątkowej odporności na ich działanie”.

Nic dodać, nic ująć. Poza tym, że news pomija informację, iż Klaus Störtebeker nie był jedynym piratem, który na przełomie XIV i XV stulecia, grasował na Bałtyku. Przez kilka lat morzem tym władali bowiem niepodzielnie tzw. bracia witalijscy. Störtebeker był ich najsłynniejszym przedstawicielem. Otacza ich legenda dobrych łotrów, która przetrwała do dzisiaj, szczególnie w północnych Niemczech.

## Wrogowie całego świata

Pojawienie się piratów na Bałtyku związane było z instytucją kaperstwa. Pamiętajmy, że pomysł utrzymywania floty statków tylko do celów wojennych prawie nie był znany w średniowiecznej Europie. Kiedy zaś pojawiała się potrzeba podjęcia walki na morzu, wtedy po prostu uzbrajano zwykle statki handlowe obsadzając je oddziałami zbrojnych.

Kapitan takiej jednostki dostawał od wynajmującego go władcy specjalny glejt uprawniający do działania w jego imieniu. W zamian miał udział w łupach. System nazywano kaperskim, a załogi takich statków kaprami.

Pod koniec XIV wieku sytuacja polityczna w basenie Morza Bałtyckiego była skomplikowana. Trwały walki i spory dynastyczne w Skandynawii, swoje interesy realizowali Krzyżacy i potężny związek kupieckich miast zwany Hanzą. Czas były więc niespokojne.

W takiej sytuacji każda ze stron korzystała z kaprów. Ich protektorem stał się szczególnie książę Meklemburgii Albrecht,

czasowo także król Szwecji. Kaprowie szybko rozrosli się w sporą flotyllę.

W 1389 roku z ich usług postanowiła także skorzystać Hanza. Kaprowie wynajęci zostali do dostarczenia żywności do obleganego przez Duńczyków Sztokholmu.

Niektórzy z historyków twierdzą, że to właśnie od tego wydarzenia wzięła się nazwa „bracia witalijscy”, czyli ci, którzy dostarczali żywność (inaczej mówiąc wiktuały), co po niemiecku brzmi: vitalienbrüder.

Witalijczycy zadanie wykonali, ale postanowili się przy okazji usamodzielnić, porzucając ostatecznie kaperstwo i przechodząc na piractwo. Mówiąc najprościej, zaczęli pracować na własny rachunek. Choć oznaczało to wyjęcie spod prawa, dawało im wolność. Iluzoryczną może, ale jednak wolność.

W krótkim czasie bracia witalijscy stali się postrachem Bałtyku i Morza Północnego. Ukrywając się w szkiecach i wśród wysp, atakowali zniemacka co tylko się pojawiło na horyzoncie, grabiąc i niszcząc już nie dla racji politycznych, ale z czystej żądzy zysku. W 1393 roku witalijczycy spustoszyli Bergen, a potem Malmo.

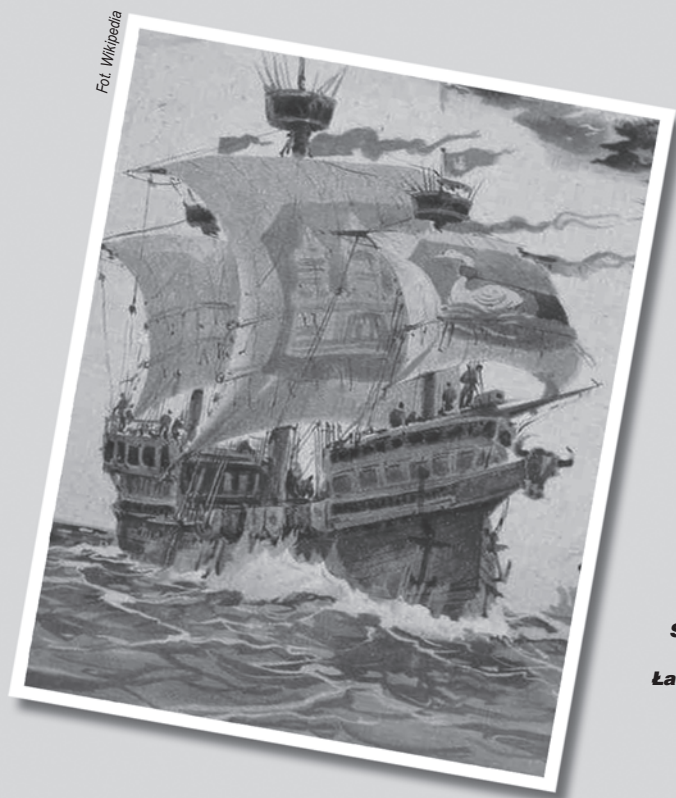
Jak pisze wybitny znawca kaperstwa, Marian Biskup: „*Działalność ich (witalijczyków – red.) od roku 1392 podcina na szereg lat handel hanzeatów ze Ska-*

*nia, co wywoła brak śledzi i drożyznę sięgającą głęboko w kraje północnych Niemiec. Natomiast Skandynawia cierpi na brak dowozu soli, której cena wzrasta niezwykle wysoko. Również Holendrzy zawieszają na pewien czas stosunki handlowe ze Skandynawią i wschodnimi brzegami Bałtyku pod wpływem poniesionych strat*”.

Nie byłoby zapewne legendy braci witalijskich, gdyby nie pewne szczegóły ich działalności, które nadały jej niezwykle rysy. Otóż bałtyccy piraci nie byli pozbawieni organizacji, a nawet, jak chcą niektórzy badacze, ideologii.

Hasłem braci witalijskich było „Przyjaciele Boga, wrogowie całego świata!”. Jak widać, nie znajdując poparcia we władzach doczesnych, uznania dla siebie szukali u Boga. Wyobrażali sobie nawet, że są rodzajem zakonu czy też pobożnego bractwa wolnych od feudalnych zależności ludzi, którzy łupią bogatych, aby dawać biednym. Wśród witalijczyków rzeczywiście istniał zwyczaj obdarowywania ubogich częścią łupów i otaczania opieką członków rodzin poległych kolegów. Dzięki temu mogli liczyć na przychyłność uboższych mieszkańców bałtyckich wybrzeży.

Charakterystyczne, że zagrabione dobra dzielili równo pomiędzy siebie. Stąd wielu lubiło siebie nazywać „likedeelers”, czyli tymi, którzy dzielą się po równo.



Fot. Wikipedia

**Tak mógł wyglądać pogromca Störtebekera – statek Łaciata Krowa.**

**Rekonstrukcja  
twarzy słynnego pirata.**

**Pomnik Klausea Störtebekera  
w Hamburgu.**



Fot. Wikipedia



Źródło: www.hamburgmuseum.de

Ze względu na niezbyt obfity materiał źródłowy, nie wiadomo na ile prawdziwe są opowieści o „dobrych piratach” z Bałtyku. Tak czy owak, szczególnie wśród mniej zamożnych warstw społecznych ówczesnych Niemiec, bracia witalijscy stali się z czasem tym, czym dla Anglików był Robin Hood. Mało komu kojarzą się dzisiaj ze zwykłymi złodziejami i mordercami, jakimi przecież w rzeczywistości byli...

### Rozsądzi Bóg

Przez jakiś czas witalijczycy rzeczywiście niemal niepodzielnie panowali na Morzu Bałtyckim. Nie mogło to jednak trwać w nieskończoność. Straty ponosili wszyscy, którzy zainteresowani byli wymianą handlową w basenie Bałtyku, a ta w XIV-wiecznych realiach mogła się odbyć najtaniej właśnie morzem. Jednak witalijczycy upojeni sukcesami, nie chcieli słyszeć o porozumieniu.

Porządek z piratami zrobili Krzyżacy. W 1398 roku flota, złożona z ogromnej jak na owe czasy liczby - osiemdziesięciu czterech jednostek, ruszyła w kierunku Visby na Gotlandii, która to wyspa była główną bazą piratów. Nieprzypadkowo zresztą, bo wystarczy spojrzeć na mapę Bałtyku, by przekonać się, że ten kto nad nią panuje, może kontrolować południową część tego morza.

Krzyżacką operacją dowodził wielki mistrz Konrad von Jungingen. Na pokła-

dach zgromadzono cztery tysiące rycerzy i knechtów. Zabrali oni ze sobą także 400 koni.

W tej sytuacji witalijczycy musieli ulec. Visby zostało opanowane, a piraci stracili na zawsze swoją główną siedzibę. Przeznani z wyspy, którą chcieli uczynić kolonią wolnych ludzi, ruszyli na Morze Północne. Tutaj, w szybkim czasie, odrobili stracone pozycje sięgając grozę u wybrzeży Skandynawii, Anglii i Szkocji.

Jak w każdej pirackiej społeczności, największym autorytetem cieszyli się najlepsi dowódcy. Wśród witalijczyków takich nie brakowało. Żeby było ciekawiej, wielu było szlachciami. Najbardziej znane nazwiska to Bernevr, Beydenstorp, Crekawe, Ketelholdt, Manteuffel, Kalende, Lübe, Wigbold czy Wichmann. Ale najsłynniejszym okazał się, wspomniany na początku, Klaus Störtebeker.

Kiedy i gdzie się urodził ów człowiek, na zawsze pewnie pozostanie tajemnicą. W tej postaci zresztą trudno oddzielić prawdę od fikcji. Niektóre legendy mówią, że pochodził z Rugii, inne że z Wismaru, jeszcze inne, że z Fryzji.

Podobno był nieprawdopodobnie silny i miał mocną głowę do trunków. Zagadką pozostaje, w jaki sposób nauczył się żeglarskiego fachu. Kiedy bowiem pojawił się na scenie historii, był już dojrzałym mężczyzną otoczonym pirackim uznaniem.

Störtebeker brał udział we wszystkich głównych epizodach burzliwych dziejów braci witalijskich. Opatrzony listem kaperskim, dostarczał żywność do Sztokholmu. Zajmował Gotlandię i grasował po południowym Bałtyku dokonując wielu zwyciężonych ataków. W końcu musiał uciekać na Morze Północne.

Za nim szła legenda. Człowieka nie tylko biegłego w sztuce wojennej, ale także hojnego i mądrego. A nade wszystko wolnego. Ale jak każda zbójcka legenda i ta musiała mieć tragiczny finał. Działalność Störtebekera postanowili ukrócić mieszczanie Hamburga. Ze względu na jego sławę liczyli, że jego pojmanie i stracenie będzie być może ostatnim ciosem kończącym działalność braci witalijskich na Morzu Północnym.

W tym celu, w roku 1401 przygotowali statek o nazwie *Łaciata Krowa* (pojawia się także jako *Kolorowa Krowa*). Jednostka była obsadzona przez bitną i zahartowaną w wielu bojach załogę oraz zbrojnych. Jej dowódcą został doświadczony holenderski żeglarz Simon von Utrecht.

Według planu, *Łaciata Krowa* miała wyjść z Łaby i popłynąć w stronę Helgolandu tak, aby wszyscy o tym wiedzieli. Także piraci, którzy mieli w Hamburgu swoich szpiegów wśród przychylnego im pospólstwa. Chodziło o zwabienie ich w pułapkę.

Witalijczycy nie spodziewając się podstępny, a mając nadzieję na bogaty i łatwy łup, pojawili się niebawem na kursie *Łaciatej Krowy*. Doszło do bitwy morskiej, w której udział wzięły także podążające w ślad za przynętą inne hamburskie statki.

Władze miasta kazały bić w dzwony i głośno śpiewać „Te Deum”, kiedy bitwa okazała się zwycięską dla wystawionej przez nią floty. Störtebeker, który brał udział w batalii, trafił do więzienia. 20 października 1401 roku legendarny pirat został ścięty, ku ogólnej uldze kupieckiego stanu.

Przed śmiercią Störtebeker miał podobno powiedzieć do swoich sędziów: „Nagromadziliście bogactwa za pomocą rozumu, chytrych i podstępny, i spoglądacie poważnie, i zacnie z wysokości swojego dobrobytu, a tego nie mogłem znieść. Przypominacie obraz wymalowany na ścianie kościoła w Marienhaven, gdzie na kazalnicy stoi lis i głosi ubogim i uciśnionym moralność, posłuszeństwo i pobożność. W odważnej i uczciwej walce odbierałem wam to, co zyskaliście kramarstwem. Kto lepiej postępował – wy czy ja, rozsądzi Bóg”.

Także śmierć pirata została opleciona legendami. Według jednej z nich władze Hamburga miały darować życie tylu kompanom Störtebekera przed iloma zdoła on przejść już po ścięciu głowy. Podobno udało mu się przejść koło jedenastu skazańców. Przewrócił się kiedy kat podstawił mu nogę.

Ostatecznie stracono wszystkich towarzyszy sławnego pirata. Ich głowy, dla przestrogi, powbijano na pale ustawione wzdłuż Łaby.

## Tajemnicza kradzież

Śmierć Störtebekera znacznie wyhamowała działalność braci witalijskich, ale nie zakończyła jej całkowicie. Jeszcze przez kilkanaście lat ich niedobitki pojawiały się w tym, czy w tamtym rejonie mórz północnej Europy.

Ale był to tylko cień dawnej potęgi. Do połowy XV wieku zniknęły zupełnie, stając się jedynie pożywką dla opowieści snutych w długie, zimowe wieczory w chłopskich i rybackich osadach nad Bałtykiem i Morzem Północnym. Co intrygujące, najmniej chyba w polskiej obecnie części Morza Bałtyckiego.

Wróćmy jeszcze na zakończenie do czaszki Störtebekera. Nie wiadomo, co stało się z głowami piratów powbijanymi na pale wzdłuż Łaby. W każdym razie, w 1878 roku, w trakcie prac ziemnych w Hamburgu znaleziono czaszkę, którą przypisano do Störtebekera. Od 1922 roku do momentu kradzieży, można ją było oglądać w Muzeum Historii Hamburga. Na jej podstawie, kilka lat temu, dokonano nawet rekonstrukcji twarzy.

Była to jedna z największych atrakcji hamburskiego muzeum, choć nic więcej poza tym, że pochodzi z XIV wieku nie da się o niej powiedzieć. Nie wiadomo dlaczego w ogóle ktoś chciał ją ukrąść.

- Jest wiele możliwości - spekuluje szefowa hamburskiego muzeum Lisa Kosok. - Może był to po prostu kiepski żart. A może ktoś liczy, że uda mu się sprzedać ją jakiemuś kolekcjonerowi?

**Tomasz Falba**



**Egzekucja braci witalijskich.**

Opowieści  
Mórz Popołudniowych

# Bardzo dobre mydło

Andrzej Perepeczko

**T**o był naprawdę sakramencko długi rejs. Zresztą, co tu ukrywać, na tamtym statku żaden rejs nie miał najmniejszej szansy być krótkotrwałym. Wynikało to z charakteru tamtego statku, o którym nikt nie odważyłby się twierdzić, że był nowoczesny i szybki.

Ale tak już jest, że nawet najwolniejszy statek gdzieś wreszcie dopływa. Nie wiadomo co prawda, jaką prędkość miała biblijna Arka i jakim nawigatorem był Noe, ale w końcu przecież udało mu się podobno dotrzeć do wierzchołka góry Ararat, czy gdzieś w pobliże.

Tak było i w przypadku tamtego statku, w tamtym rejsie, kiedy po kilkudziesięciodniowym, mozolnym pokonywaniu rozmaitych mórz i oceanu, dotarliśmy do obszernej redy przed Madrasem.

- A jednak udało się - westchnął każdy z tamtej załogi, wydawało się bowiem niemożliwością dopłynąć gdziekolwiek. Przyzwyczailiśmy się tak bardzo do mijających monotonnie dni i nocy, że nie bylibyśmy szczególnie zaskoczeni, gdybyśmy się tak błakali bez zmiłowania po morzach całego świata do jego końca, niczym współczesny *Latający Holender*.

Nic też dziwnego, że jeden z motorzystów, wbrew zawodowi i funkcji posiadający duszę humanisty, napisał wówczas:

*...obwisły żagle i nie skrzypią reje  
żywego ducha nie ma na pokładzie,  
nad gładkim morzem wiatr nawet nie wieje  
a martwy księżyc poświata się kładzie.*

*W cmentarnej ciszy i głuchej pustaci  
jak płomyk blaskiem gasnącym się tłący*

*bezradny kompas, co igłę utracił  
ja - FLYING DUTCHMAN  
- ŻEGLARZ LATAJĄCY...*

Jednakże wbrew temu, co wydawało się oczywiste, kapitan wreszcie wydał komendę rzucenia kotwicy, która z rozgłosnym pluskiem, a nawet niektórym wydało się, że z westchnieniem ulgi, wypadła z kluzy, mącąc lśniąca w idealnym bezruchu wodę Zatoki Bengalskiej na madraskiej redzie.

- Pustawo tu jakoś - stwierdziłem, wówczas młody i szczupły (eech, gdzie te czasy?) „dobrze się zapowiadający” asystent maszynowy. Przepraszam, „pan as”, tak bowiem tytułował mnie mój ówczesny drugi mechanik, przechodząc od serdeczniejszego może, ale bardziej poufałego „ty” na „panie as”, od momentu mojego awansu.

Z tym awansem to była dość skomplikowana historia. Otóż niespodziewanie zwichnął sobie nogę trzeci mechanik. Pośliznął się na czymś tam i zwichnął. Drugi oficer, pełniący obowiązki statkowego lekarza, usztywnił mu ją nieco i kazał leżeć z dzień, dwa. Tymczasem minęły trzy, a potem czwarty, a noga bolała coraz bardziej i podejrzanie puchła.

Przechodziliśmy akurat koło Adenu, który podówczas był jeszcze w brytyjskim władaniu. Kapitan rzucił kotwicę na redzie i zawołał lekarza. Ten przypląnął motorówką, zbadał powierzchownie trzeciego i ostatecznie zdecydował zabrać go na ląd razem z bolącą i spuchniętą nogą. Trzeci bronił się co prawda dość intensywnie, ale nie było rady. Po prześwietleniu okazało się, że to było jakieś pęknięcie i popłynęliśmy w dalszą podróż uszczupleni o jednego mechanika.



Na miejsce trzeciego wskoczył czwarty mechanik, na czwartego jeden z asystentów, na asystenta wypadło przesunąć jednego z motorzystów.

Było nas wtedy w maszynie dwóch potencjalnych kandydatów, motorzystów po Szkole Morskiej i starszy mechanik wpadł na pomysł zorganizowania między nami zawodów.

Miały one przebieg niezwykle dramatyczny i same w sobie nadają się na doskonały temat do morskiej opowieści, ale o to mniejsza. W końcu, po dogrywce, a jakże, udało mi się niemal przysłowio- wym „rzutem na taśmę” pokonać konkurenta i zacząłem pełnić odpowiedzialną funkcję asystenta maszynowego Polskiej Marynarki Handlowej.

Drugi mechanik, do którego trafiłem na wachtę zwracał się jednak do mnie w dalszym ciągu na „ty”, dopóki nie nadzedeł na statek telegram od armatora z Gdyni, zatwierdzający wszystkie awanse na statku. Wtedy usłyszałem od drugiego majstra „panie as”. Poza tym jednak nic się nie zmieniło i w dalszym ciągu schodziłem na wachtę do maszynowni w połatanych spodenkach gimnastycznych i w przepoczonej w setkach wacht, ongiś niebieskiej, a teraz spranej i splowiałej do ostateczności koszulce.

Inna rzecz, że teoretycznie przeniósłem się do asystenckiej kabiny, ale w praktyce niczego to nie zmieniło, bo w dalszym ciągu spałem, jak prawie wszyscy z załogi, pod szalupą na otwartym pokładzie, jako że o klimatyzacji w tamtych latach nikt ani nie słyszał, ani nawet nie marzył.

Wróćmy jednak na madraską redę.

- Pustawo tu jakoś - stwierdziłem tedy, patrząc na bardzo odległy piaszczysty brzeg. - I portu żadnego nie widać - dodałem mocno zawiedziony.

- Gdzieś tu powinien, do licha być. Chyba, że Staremu jakaś siła nieczysta pochrzaniła całą nawigację - stwierdził z filozoficznym spokojem bosman, spluwając z wdziękiem za burłę.

Po dwóch godzinach nadleciał od brzegu lekki podmuch wiatru, a na jego skrzydłach pojawiła się tratwa - nie tratwa. Było to parę całkiem luźno ze sobą połączonych belek jakiegoś bardzo chyba lekkiego drewna, strzępy żagla rozpostarte na dwóch bambusowych drągach, a na belkach kilku czekoladowych nagusów w wieku od czterech do kilkunastu najwyżej lat.

Podpłynęli dość zgrabnie do burty statku i zaczęło się nurkowanie w ślad za rzucanymi z burty pienkami, zresztą w In-

diach chyba absolutnie niewymienialnymi, puszkami kondensowanego mleka, kawałkami mydła i innymi drobnymi przedmiotami.

Potem pojawiły się nad statkiem małe drapieżne ptaki, które potrafiły w nurkowym locie porwać kawałek wędliny z kromki chleba niesionej od ust.

- Chyba jednak Staremu udało się trafić - stwierdził na podstawie tych zjawisk bosman.

Przez cały następny dzień nic się nie zmieniło. Rano odwiedziły nas ptaki, ale my byliśmy już znacznie ostrożniejsi i żaden się nie pożywił, a po południu znowu przyплыли młodociani nurkowie, ale byli krótko, bo na statku brakowało drobnych przedmiotów, odpowiednich do nurkowych pokazów. I dopiero późnym wieczorem doczłapał się pod burłę rachityczny holownik, buchający z piszczalkowatego komina kłębam dymu i od czasu do czasu snopami iskier.

Z holownika wszedł na nasz pokład pilot w śnieżnobiałym mundurze, podnieśliśmy kotwicę i po niespełna godzinie zacumowaliśmy przy dość długim, kamiennym nabrzeżu portu Madras.

• • •

Rankiem następnego dnia pokład naszego statku zaroił się tłumem ciemnoskórych robotników, a także gromadami

rozmaitych handlarzy, z których jedni usiłowali na siłę niemal wcisnąć byle co za duże pieniądze, drudzy zaś kupić od nas dobry towar za jak najniższą cenę. Pojawił się też komiwojażer miejscowego krawca, który przyjmował zamówienia na koszule, spodnie, a także na kompletne garnitury, nawet z kamizelkami i krawatem gratis na dodatek.

- Dziś zamówienie i miara, płatne jutro przy odbiorze! - zachwalał wymachując próbkami rozmaitych materiałów.

Młodzieńcza próżność, długi rejs, świeży awans i stosunkowo niewysokie ceny podkusiły mnie wtedy i zamówiłem u krawca dwa tropikalne mundurowe komplety. Jeden khaki, drugi biały. Na koszulkach z krótkimi rękawami miały być oczywiście granatowe pagony z dystynkcjami.

- Jaki rodzaj, sir? - zapytał agent krawca po wzięciu miary.

- Jestem asystentem - wyjaśniłem z dumą. - Maszynowym - dodałem. - A więc śruba i jeden złoty pasek.

- Cienki - uzupełniłem zamówienie znacznie już mniej dumnym tonem.

- OK - zgodził się ochoczo Hindus. - Jeden złoty pasek - powtórzył. - Jutro będzie wszystko gotowe. Przyniosę na statek.

- Nie trzeba - zdecydowałem. - Wybieram się do miasta, więc sam odbiorę.



- OK, sir - agent podał mi wizytówkę z nazwą zakładu i adresem. - Będzie na pewno gotowe na czwartą po południu. Just before tea time.

Oba komplety były istotnie gotowe, gdy zajechałem riksą tuż po czwartej. Z tą riksą był zresztą spory problem. No bo jak jechać powozem zaprzężonym w człowieka? Miałem spore wątpliwości, szczególnie, że był to mój pierwszy raz. Co prawda w czasie wojny w Warszawie jeździło się riksami, ale tam człowiek kręcił pedałami, a po drugie był z tyłu za pasażerem. A tutaj przed oczyma miałem całą drogę spocone plecy kulisa.

Zanim zdecydowałem się na riksę, miałem zamiar iść piechotą, szczególnie, że było to niezbyt daleko, ale w końcu uświadomiłem sobie, że jeżeli nie pojedę, to on nie zarobi.

Zamówione komplety pasowały jak ulał. Szczególnie elegancko wyglądałem – moim zdaniem – w białych długich spodniach i białej koszuli z granatowymi pagonami.

Szkoda, że taki cienki ten złoty pasek na pagonie – pomyślałem przeglądając się w lustrze. A właściwie, dlaczego asystent ma cienki pasek?

Mógłby śmiało mieć szeroki, jak czwarty, przecież w czasie manewrów jednym silnikiem manewruje mechanik, a drugim właśnie asystent.

Tak rozmyślając ruszyłem w drogę powrotną spacerkiem, a w każdej z mijających wystawowych szyb przyglądałem się z zadowoleniem zgrabnej sylwetce w białym mundurze. Po drodze kupiłem jeszcze tropikalny hełm. A nawet dwa. Jeden khaki, a drugi biały.

Przy portowej bramie spotkałem kolegów wracających z miasta.

- Taką okazję należy koniecznie oblać - zawyrokowali - żeby się dobrze nosiło.

Mieli niewątpliwie rację. Zimne piwo i „whisky and soda” bardzo smakowało po skwarным dniu. I zupełnie nie czuło się alkoholu w chłodnym wnętrzu madraskiego Domu Marynarza.

Dopiero kiedy wyszliśmy w upalną noc...



Na statku jakaś cholerna, stalowa lina znalazła się akurat na wysokości moich kolan. Oczywiście nie zauważyłem jej i oczywiście była dokładnie pokryta tłustym smarem.

Na nieskazitelnie dotychczas białych spodniach pojawiła się poprzeczna, ciemna, pręga.

- Cholerna lina, szlag by ją trafił - zakląłem, ale w pierwszej chwili jakby nie dotarła do mnie waga doznanej straty.

- Mister - podskoczył Hindus pełniący rolę strażnika przy trapie - upiorę spodnie do rana. Nie będzie śladu.

- OK - zgodziłem się - zaczekaj moment, dam ci bardzo dobre mydło. A VERY GOOD SOAP.

- Yes, sir - Hindus złożył dłonie jak do modlitwy.

Zszedłem do maszynowni, gdzie w magazynku stały dwie beczki. W jednej znajdowało się półpłynne mydło, doskonale spierające wszelkie plamy na naszych kombinezonach.

- Masz tu mydło. Very good soap - powiedziałem dając Hindusowi puszkę z jasno brązową masą.

- Yes, boss. Very good soap - powtórzył.

Zdjąłem nowiutkie, białe spodnie, podałem mu i poszedłem spać.

Wczesnym rankiem zbudziło mnie pukanie.

- Wejść! - zawołałem zaspany.

W drzwiach pojawił się Hindus. Wyglądał na dziwnie zmieszanego.

- Good morning, sir - zaczął bardzo niepewnym głosem.

- O co chodzi? - spytałem. - Gdzie spodnie?

- Boss, sorry, but it was't good soap.

- Co ze spodniami?! - poderwałem się z koi.

Przeżony Hindus wyciągnął zza pleców coś, co ani odrobinę nie przypominało moich wspaniałych, białych spodni.

- Coś ty zrobił człowieku? - wrzasnąłem.

Hindus wyciągnął drugą rękę z puszką.

- Boss, dałeś mi wczoraj tę puszkę... - zaczął.

Rzeczywiście. Poznałem.

Dotknąłem ręką zawartości puszek i w tym momencie wszystko stało się jasne!

W drugiej beczce w maszynowni był TAWOT, używany do smarowania wind pokładowych.



Tego dnia drugi mechanik wręcz zaniemówił z wrażenia, kiedy zszedłem na wachtę w elegancko uszytych, częściowo białych spodniach.

- Co się stało, panie as? - zapytał, gdy wreszcie ochłonął ze zdziwienia.

- Jak to co, panie drugi - wzruszyłem ramionami. - Albo się jest oficerem Polskiej Marynarki Handlowej, albo nie!



Białe, robocze spodnie były niemal nie do zdarcia i nosiłem je jako czwarty, a nawet trzeci mechanik, natomiast komplet khaki wisi jeszcze w szafie, mimo że minęło przeszło 50 lat. Mało noszone, bo dziwnie się skurczyły i nie wchodzi w nie od przeszło 40. Widocznie były z gorszego materiału.

W tropikalnym hełmie opalam się w letnim domku nad jeziorem.



## Szalone tratwy



„Szalone eskapady”,  
Andrzej Urbańczyk,  
Oficyna Wydawnicza Alma-Press  
(www.almapress.com.pl), str. 492

Przed tą książką ostrzegamy! Ci co nie mają zbyt dużo wolnego czasu, nie powinni jej brać do ręki. Szczególnie niebezpieczna jest jako lekura „do poduszki”. Od książki nie sposób się oderwać. To trzecie wydanie (znacznie poszerzone w stosunku do poprzednich), znakomitej pod każdym względem, pracy Andrzeja Urbańczyka poświęconej podróżom morzem na tratwach. Jest to monografia najniezwyklejszych rejsów w historii – od Odyseusza po Thora Heyerdahla. Praca, co warto podkreślić, jak zwykle zresztą w przypadku Alma-Pressu, starannie przygotowana od strony edytorskiej. Zachęcamy do zapoznania się z publikacją tym bardziej, że jej autor sam jest uznanym specjalistą od pływania na tratwach. Na swoim koncie ma 75 tysięcy mil morskich samotnej żeglugi i pionierski rejs sekwojową tratwą przez północny Pacyfik. Tym bardziej nam miło prezentować tę książkę, że ukazała się ona z logo „Naszego MORZA” na okładce.

## Statek staruszków



„Opowieści mórz  
popołudniowych. Ciąg dalszy.  
Statek spokojnej starości”,  
Andrzej Perepeczko,  
Oficyna Wydawnicza Finna  
(www.finna.com.pl), str. 237

Co zrobić, kiedy trafi się na statek, gdzie załogę stanowią staruszkowie? W dodatku większość nie ma bladego pojęcia o pływaniu, a niektórzy tego popijają. Namawiamy, aby Czytelnik sam sprawdził jak wyjść cało z takiej karkołomnej sytuacji. Okazją jest kolejna (już trzecia) opowieść o życiu polskich marynarzy u obcych armatorów, tym razem u Greka, pióra mistrza gatunku Andrzeja Perepeczki. Lektura daje nie tylko wgląd w to, co się naprawdę może dziać na statkach, ale także przyjemność obcowania z literaturą marynistyczną pierwszej klasy. Perepeczko w pełni zasługuje na miano współczesnego Borchardta. Jak sam zdradza w książce, napisał także czwartą, ostatnią część cyklu, która ukaże się, jeśli znajdą się sponsorzy, którzy będą chcieli wspomóc jej wydanie. Przyłączamy się do apelu. Muszą się znaleźć. I jeszcze jedno, nie mniej ważne – książka ukazuje się z logo „Naszego MORZA” na okładce!

## Jack Aubrey - nowe przygody



„Jońska misja”,  
Patrick O'Brian,  
Wydawnictwo Zysk i S-ka  
(www.zysk.com.pl), str. 487

Para przyjaciół: kapitan Jack Aubrey i doktor Stephen Maturin jest świetnie znana miłośnikom literatury wojenno-morskiej. O'Brian opisał ich przygody w cyklu znakomych powieści, których akcja rozgrywa się w okresie wojen napoleońskich, na pokładach okrętów Royal Navy. Stali się jeszcze sławniejsi, kiedy Peter Weir pokazał ich w filmie „Pan i władca: Na krańcu świata”, w którym Jacka Aubreya zagrał Russell Crowe. W „Jońskiej misji” jest wszystko co zwykle charakteryzuje książki O'Briana, szybka akcja, realistyczne opisy morskich potyczek i cała masa żeglarskich dygresji na marginesie. Ale dla pasjonata dziejów morskiego oręza nie akcja wydaje się najważniejsza, ale fakt, że znajdzie w książce bodaj najlepszy opis blokady morskiej widzianej z pozycji blokujących okrętów i ich załóg. I choć zdajemy sobie sprawę, że to przecież fikcja, nie sposób oprzeć się wrażeniu, że autor relacjonuje nam ją niby reporter, który to wszystko widział.

## Rejs po prawdę



„Dalekie Wiatry”,  
Sergio Bambaren,  
Wydawnictwo Zysk i S-ka  
(www.zysk.com.pl), str. 184

Czasami trzeba odbyć bardzo daleką podróż, aby zrozumieć proste prawdy. Tak jest w przypadku pewnego nowozelandzkiego małżeństwa przeżywającego kryzys. Od momentu, kiedy porzucą swoje dotychczasowe życie i wyruszą na Pacyfik własnym jachtem, wszystko się zmieni. A może po prostu odnowi? Może bohaterowie tego rejsu odnajdą w sobie coś, o czym dawno już zapomnieli? Może docenią siłę marzeń? Powieść Bambarena tylko z pozoru daje odpowiedź na te pytania. Kim bowiem jest tak naprawdę tajemniczy antykwariusz, który podarował małżeństwu jeszcze bardziej tajemniczą księgę? Czym w ogóle jest ta księga? Realizm miesza się tutaj z metafizyką i to jest chyba największą siłą książki. Bambaren zmusza czytelnika, żeby odpowiedzi na postawione w powieści pytania poszukał sam. Tak jak jego bohaterowie. Warto spróbować.

## Etruskowie w akcji



„Kyme 474 p.n.e.”,  
Marta Korczyńska-Zdąbłarz,  
Wydawnictwo Bellona  
(www.ksiegarnia.bellona.pl),  
seria „Historyczne bitwy”. str. 235

Etruskowie to bardzo tajemniczy lud. Niewiele o nich wiadomo. Jeszcze mniej wiemy o tym, jak walczyli na morzu, ale że walczyli to pewne. Tym większe należą się brawa autorce książki o dwóch bitwach morskich, w jakich stanęli przeciwko Grekom – pod Alalią i Kyme, Marcie Korczyńskiej-Zdąbłarz. Praca ma charakter unikatowy. Niewiele napisano dotychczas na ten temat w języku polskim. Dlatego polecamy ją gorąco wszystkim miłośnikom spraw wojenno-morskich, szczególnie starożytnych. Na marginesie warto jeszcze zauważyć, że autorka jest jedną z nielicznych w Polsce kobiet, które zajęły się marynistyką, opanowaną do tej pory niemal wyłącznie przez mężczyzn. Jeśli kobiety mają się wdrzeć do polskiej marynistyki w takim stylu jak to robi Korczyńska-Zdąbłarz, to drżycie faceci!

## W obronie honoru



„Honor żołnierza 1939”,  
Bogusław Wołoszański,  
Wydawnictwo Wołoszański  
(www.woloszanski.pl), str. 392

Bogusława Wołoszańskiego nie trzeba przedstawiać. Jego nazwisko to gwarancja najwyższej jakości, zarówno merytorycznej, jak i pisarskiej. W „Honorze żołnierza” ukazuje wojnę obronną Polski w 1939 roku w kilku najbardziej charakterystycznych dla niej epizodach. Pasjonatów marynistyki szczególnie zainteresują dwa – dotyczące obrony Westerplatte i dziejów legendarnego okrętu podwodnego *Orzeł*. W obu autor staje w obronie honoru biorących w nich udział żołnierzy, wbrew temu co się nieraz na ten temat wypisuje. Widoczne to jest zwłaszcza w rozdziale poświęconym *Orłowi*. „Kpiną ze sprawiedliwości” nazywa Wołoszański proces dowódcy okrętu Henryka Kłockowskiego, w którym skazany on został za swoje zachowanie we Wrześniu na wydalenie z Marynarki Wojennej. Warto osobiście sprawdzić dlaczego tak uważa.

## Morze Pińskie dzisiaj



„Polesie”,  
Krzysztof Hejke,  
Wydawnictwo Zysk i S-ka  
(www.zysk.com.pl), str. 215

Polesie było przed drugą wojną światową terenem operowania Floty Pińskiej. Tamtejsze rzeki, jeziora, rozlewiska i bagna były nie bez kozery nazywane „morzem pińskim”. Jak dzisiaj wygląda ta kraina, która nawet w okresie II Rzeczypospolitej uważana była za tajemniczą i mało dostępną? Odpowiedź znaleźć można w książce Krzysztofa Hejke. Autor przywraca polskiej pamięci to niezwykle miejsce. Jego album pełen jest świetnych, nieraz niemal nierealistycznych, zdjęć współczesnego Polesia. Robią ogromne wrażenie. Chce się niemal natychmiast tam pojechać i odwiedzić sfotografowane wsie, miasteczka, pokrywane głęboko w lasach stare cmentarze i rozpadające się chaty. Z punktu widzenia miłośnika marynistyki szkoda tylko, że w rysie historycznym niemal nie zauważono Floty Pińskiej, której okręty były stałym elementem przedwojennego krajobrazu tamtych okolic, a jej dowódcę nazywano „królem Polesia”. Mamy nadzieję, że zostanie to uzupełnione w drugim wydaniu. Niemniej i tak książka zasługuje na najwyższą uwagę.

## Książki za darmo!



„Nasze MORZE” rozdaje książki. Wystarczy zadzwonić pod nr tel. (58) 307 17 90. Kto pierwszy ten lepszy! Dzięki uprzejmości wydawnictwa Alma-Press i Finna, tym którzy **26 kwietnia, od godz. 12!**, skontaktują się z nami przed innymi, przekażemy książkę „**Szalone eskapady**” Andrzeja Urbańczyka (mamy 3 egzemplarze) i „**Opowieści popołudniowe**” Andrzeja Perepeczki (mamy 4 egzemplarze).

Końca nie widać

# Spowolnienie pudełek



BCT Gdynia w lepszych czasach.

## 20 mld USD

straciło 20 wiodących operatorów kontenerowców w 2009 roku

Od malowniczej zatoki Loch Striven w Szkocji, po Cieśninę Malakka w południowo-wschodniej Azji stoi beczynnie prawie jedna dziesiąta światowej floty kontenerowców - statków służących do przewozu przetworzonych produktów. Niestety, mimo że ostatnio „coś drgnęło” na rynku, dla większości z nich polecenie podniesienia kotwicy z biura armatora przyjdzie nieprędko.

### 20 miliardów dolarów strat

W ciągu siedemnastu miesięcy, od sierpnia 2008 roku (szczyt boomu rynkowego), do stycznia 2010 r. łączna zdolność przewozowa na trzech kluczowych

szlakach morskich przewozów kontenerowych na kierunkach równoleżnikowych (Wschód-Zachód) spadła o prawie 24 proc. - z 916 000 TEU tygodniowo do ok. 700 000 TEU - to reprezentatywny przykład załamania rynku.

Choć globalny handel, który załamał się w zeszłym roku, wykazuje pewne oznaki ożywienia, wspieranego głównie popytem w krajach rozwijających się, poprawa sytuacji na rynku frachtowym i czarterowym w przewozach kontenerowych jest niweczona przez wielką liczbę nowych statków wychodzących ze stoczni.

Rosnące ostatnio stawki frachtowe, przez wielu uważane za niestabilne, też nie oznaczają końca kryzysu na rynku kontenerowców. Jeśli są podnoszone, to „w trybie administracyjnym” (np. przez sztuczne zmniejszanie zdolności przewozowej floty kontenerowców - *laid'up* i *slow steaming* oraz przez porozumienia przewoźników, graniczące ze złą rynkową), a nie w oparciu o naturalne, rynkowe siły popytu i podaży.

Do najboleśniej odczuwających kryzys na rynku kontenerowców i żeglugi liniowej należą wielcy armatorzy i operatorzy - niemiecki Hapag-Lloyd, światowy lider z siedzibą w Danii - Maersk Line grupy A. P. Moller-Maersk i francuski CMA CGM.

Podobnie, jak giganci sektora bankowości, na których zemściło się wejście w ślepią uliczkę złych kredytów hipotecyjnych *subprime mortgage*, tak i przedsiębiorstwa żeglugowe płacą teraz za chęć

### Liczba kontenerowców w zamówieniach z terminami przekazania do eksploatacji w poszczególnych latach

2010*	2010**	2011	2012	2013	2015	2015+	Łącznie
18	445	226	139	33	47	14	890

\* już przekazane na dzień 27.01.2010; \*\* w zamówieniach i/lub w budowie wg stanu z 27.01.2010. Źródło: Alphaliner

zbyt szybkiej ekspansji, przejawiającej się w czasie *boomu* zamawianiem bez opamiętania nowych statków.

Według firmy konsultingowej Drewry Shipping Consultants z Londynu, około dwudziestu największych, europejskich i azjatyckich morskich przewoźników kontenerowych straciło w 2009 roku 20 miliardów USD. W połowie marca ujawniono, że Orient Overseas (International) Ltd., firma-matka OOCL - największej linii kontenerowej z Hongkongu, zanotowała stratę rzędu 400,6 mln USD (za rok 2008 jej zysk wyniósł 275,5 mln).

Dużemu trudniej upaść, ale w ciągu minionego roku, jak informują analitycy i redaktorzy serwisu Alphaliner, siedmiu mniejszych przewoźników, m.in. Contemar z Hiszpanii, zakończyło działalność.

Podobnych przetasowań na rynku będzie więcej. Jak podał pod koniec marca na swej witrynie internetowej tygodnik „Fairplay” - nieujawnione źródła brokerskie z Paryża przewidują serię bankructw i połączeń lub przejść w branży żeglugi kontenerowej, zanim rynek osiągnie ponownie zrównoważony wzrost – „*badania trendów na rynku kontenerowym pokazują, że jeszcze daleko do końca recesji na liniowym rynku kontenerowym, a najbardziej podatne na bankructwa lub przejścia będą mniejsi armatorzy i operatorzy*”. Źródło „Fairplay’a” przewiduje, że rządy będą gotowe pomagać tylko największym, zatrudniającym najwięcej ludzi armatorom liniowym przeżywającym problemy.

- Nigdy dotąd czegoś takiego nie widzieliśmy. To najgorsza sytuacja od po-

czątku konteneryzacji w latach 60. - alarmował w wypowiedzi dla dziennika „The New York Times” Chris Bourne, dyrektor European Liner Affairs Association.

Przewoźnicy morscy od dawna uczyli się dostosowywać do cykli koniunkturalnych, zmieniającej się struktury i kierunków światowego handlu i geopolityki. W latach 70. ciosem był światowy kryzys naftowy i ponowne otwarcie Kanału Sueskiego, które zmniejszyło zapotrzebowanie na wielkie zbiornikowce „zajęte” okrążaniem Afryki. Leczenie ran, spowodowane recesją w latach 80., zajęło całą dekadę.

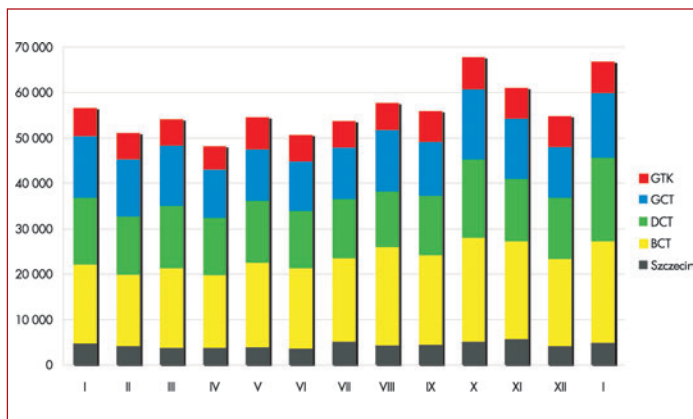
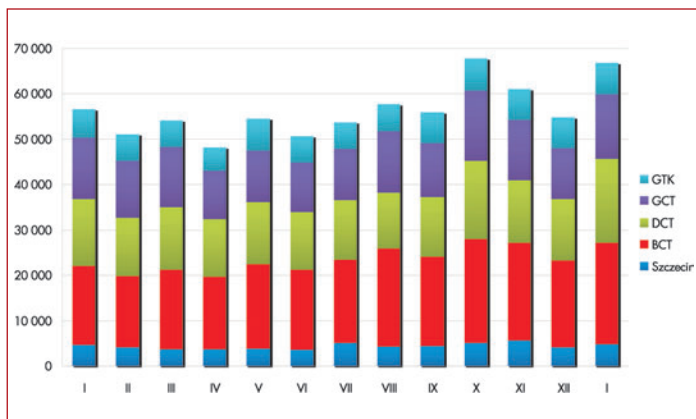
Rynek żeglugowy porównywany jest czasem do pokoju przejściowego z dwójgim drzwi. Jedne otwierają się dla nowych graczy, drugie są wyjściem dla opuszczających branżę czy sektor. A pokój cały czas rośnie, tak jak wraz z rozwojem światowego handlu rośnie flota. Jednocześnie zmienia się skład obecnych w pokoju. Zmiany zachodzą szybciej w czasie recesji, gdy nadpodaż sprawia, że łatwiej zostać wypchniętym z pokoju, w którym zrobiło się zbyt ciasno. Wypchnięci to np. armatorzy wycofujący się z danego sektora żeglugi. Ich flota jest często przejmowana przez silniejszych, którzy przetrwali wzmogoną kryzysem „kotłowanie” w pokoju. Tym samym zwiększają oni udziały rynkowe i niektóre

### Światowa flota aktywnych kontenerowców komorowych\*

**4719** statków o łącznej ładowności **13 057 000** TEU (wzrost o 5,6 proc. w porównaniu do stanu floty sprzed roku i najmniejsza wielkość od dekady).

W ciągu roku 2009 przekazano do eksploatacji **269** pojemnikowców komorowych o łącznej ładowności **1 071 000** TEU i złomowano 204 statki o łącznej zdolności przewozowej 380 000 TEU.

\* stan z 1 stycznia 2010 (według BRS / AXS Alphaliner)



### Przeladunki w polskich terminalach kontenerowych I-XII 2009 oraz I i II 2010

terminal	2009												2010		zmiana-2010/2009	
	I	II	III	IV	V	VI	VII	VIII	IX	X	XI	XII	I	II	styczeń	luty
	[ TEU ]												[ % ]			
Szczecin	4 655	4 180	3 751	3 799	3 857	3 617	5 115	4 302	4 448	5 143	5 605	4 114	4 774	b.d.	2,56	b.d.
BCT	17 447	15 807	17 608	15 930	18 667	17 744	18 438	21 690	19 741	22 953	21 579	19 232	22 542	20 355	29,20	28,80
DCT	14 696	12 605	13 633	12 668	13 526	12 542	12 912	12 222	12 971	17 197	13 717	13 500	18 393	24 264	25,16	92,50
GCT	13 497	12 682	13 344	10 571	11 399	10 988	11 353	13 564	11 960	15 424	13 279	11 209	14 227	14 297	5,41	15,10
GTK	6 250	5 720	5 778	5 221	7 033	5 745	5 910	5 919	6 701	7 031	6 799	6 702	6 925	5375	10,80	- 6,00
<b>Razem</b>	<b>51 890</b>	<b>46 814</b>	<b>50 363</b>	<b>44 390</b>	<b>50 625</b>	<b>47 019</b>	<b>48 613</b>	<b>53 395</b>	<b>51 373</b>	<b>62 605</b>	<b>55 374</b>	<b>50 643</b>	<b>62 087</b>	<b>64 591</b>	<b>19,65</b>	<b>38,00*</b>

\* - wzrost tylko dla czterech terminali trójmiejskich (bez Szczecina). Źródło: terminale, zarządy portów;

125

stoczniowych zamówień (wg IHS Fairplay) na nowe kontenerowce (o łącznej ładowności 348 515 TEU) anulowano od IV kwartału 2008 roku do początku marca 2010.

rzy z kryzysu wychodzą silniejsi. Z drugiej strony, gdy statki podczas kryzysu są tanie - pojawia się okazja, dzięki niższemu progowi wejścia, dla nowych graczy.

Obecne wielkie spowolnienie, ciąży nie tylko przedsiębiorstwom żeglugowym, ale i portom, i stoczniom, szczególnie w Europie.

### Chińskie wzrosty

Według analityków IHS Global Insight, światowy sektor żeglugi liniowej (firmy, które przewożą głównie kontenery) odpowiedzialny jest bezpośrednio lub pośrednio za 13,5 miliona miejsc pracy. Jak podaje organizacja World Shipping Council - od około 400 serwisów liniowych zależy obecnie przewóz 60 proc. (wartościowo) ładunków światowego handlu morskiego. Resztę przewożą głównie zbiornikowce (ropa naftowa i jej produkty oraz gaz ziemny) i masowce (węgiel, ziarno, rudy metali, stal, etc.).

Jednym z najważniejszych obecnie morskich szlaków handlowych jest ten łączący Europę z rozwijającymi się szybko krajami Azji, zwłaszcza Dalekiego Wschodu, z Chinami na czele.

Chiny, które niedawno, spychając Niemcy, zajęły pierwsze miejsce w rankingu największych eksporterów świata, ogłosiły, że ich eksport wzrósł w grudniu 2009 r. o 17,7 proc. w porównaniu z tym samym miesiącem roku poprzedniego. Był to zarazem pierwszy wzrost w chińskim eksporcie od 14 miesięcy. Natomiast chiński import wzrósł w grudniu (w porównaniu do ub. roku) aż o 55,9 proc.

Inne kraje rozwijające się również zwiększyły popyt na przewozy morskie, głównie w takich grupach ładunkowych, jak surowce energetyczne, cement i stal konstrukcyjna, ale te towary przewożone są głównie tankowcami i masowcami, nie kontenerowcami.

Większość analityków twierdzi, że ruch w morskich przewozach kontenerowych



Płyną kontenery...

nie wróci do poziomu sprzed recesji przed 2012 rokiem, a może się to stać nawet później. Drewry Shipping spodziewa się wzrostu wolumenu światowego handlu o 2,4 proc. w ciągu bieżącego roku i aż ok. 10,3 w roku przyszłym.

Mimo ożywienia gospodarki, obecnie większość z operatorów pojemnikowców wcale nie „wychodzi na plus”. Dzięki rosnącym stawkom frachtowym zmniejszają oni jedynie wciąż generowane straty.

Ale ożywienie jest. Od grudnia ub. roku nadawcy ładunków narzekają na rosnące stawki frachtowe.

Przy stawkach frachtowych obniżonych w wyniku kryzysu o 1000 lub więcej USD na jednym kontenerze 40-stopowym, dla głównych grup towarowych, w grudniu 2009 r. przewoźnicy w zasadzie nie mieli innego wyjścia, jak zacząć podnosić stawki. Dla przykładu, 16 uczestników Transpacific Stabilization Agreement porozumiało się w sprawie wprowadzenia dodatku (obowiązującego od 15 stycz-

nia do, na razie, co najmniej maja) rzędu 320 USD / TEU i 400 USD / TEU nie owijając w bawełnę i dość wymownie, i szczerze nazywając go „Emergency Revenue Charge” (w wolnym tłumaczeniu – „nadzwyczajna dopłata do przychodów”). Wcześniej podniesiono stawkę podstawową (*general rate increase*) o 800-100 USD / FEU. Wielki amerykański importer elektroniki - Audiovox, ocenił, że jego koszty transportu wzrosły od grudnia 2009 r. do początku lutego 2010 r. aż o 35 proc. Zarówno wzrostu stawek przewozowych za kontenery, jak i braku miejsca na statkach i odsuniętych terminów dostaw zamówionych towarów, doświadczają i polscy spedytorzy oraz ich klienci - zwłaszcza odbiorcy (importerzy) ładunków z Dalekiego Wschodu.

Wzrost zapotrzebowania na przewozy kontenerowe wyraża się - jak podał serwis AXS-Alphaliner, m.in. w zanotowanym w okresie stycznia i lutego br. 22-procentowym wzroście przeładunków (w

### Światowa flota liniowa i kontenerowa\*

**5896** statków aktywnych w serwisach liniowych o łącznej zdolności przewozowej 13 848 519 TEU i nośności 183 535 700 t, w tym **4732** kontenerowce komorowe (*fully cellular ships*) o łącznej ładowności 13 261 481 TEU.

Cała istniejąca flota kontenerowców komorowych (wszelkich wielkości / we wszelkich stanach eksploatacji) to **4741** jednostek o ładowności **13 271 064** TEU.

\* stan z 29 marca 2010 (według AXS Alphaliner)

porównaniu do analogicznego okresu roku 2009) ośmiu największych portów kontenerowych świata. To samo źródło zwraca jednak uwagę, że drugi tydzień marca był pierwszym (po 13 tygodniach wzrostów), w którym zanotowano spadek stawek frachtowych na szlaku Daleki Wschód - Europa.

### Polskie ożywienie

Ożywienie widać również w Polsce. W styczniu cztery trójmiejskie terminale kontenerowe przeładowały o ok. 20 proc. kontenerów więcej niż rok wcześniej. W lutym aż o 38 proc. Za wcześniej jednak na jednoznaczne i ostateczne wnioski co do stanu rynku. Obecne wyższe mogą się nie utrzymać. Największy przyrost procentowy (styczeń 2009/styczeń 2010) zanotował gdyński Bałtycki Ter-

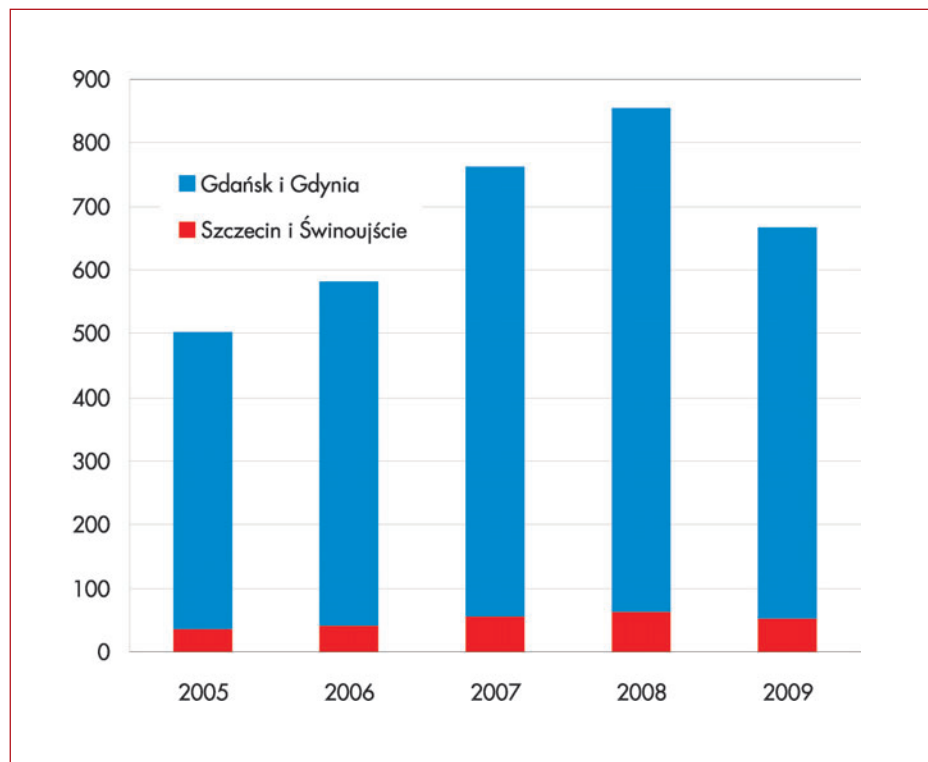
minal Kontenerowy (BCT Gdynia), obchodzący w ub.r. 30-lecie działalności. Jednak trzeba pamiętać, że z niższego poziomu, czy po nagłych stratach, łatwiej uzyskiwać wysokie wzrosty liczone w krótszych okresach. Również w kontekście dużego spadku przeładunków BCT liczonych rok do roku (12 miesięcy 2008/2009) trzeba pamiętać o utracie przez BCT kluczowego klienta (Maersk Line), który przeszedł do gdańskiego DCT na początku grudnia 2008 r.

Na pewno nie w efekcie, ani nawet nie w antycypacji ostatniego ożywienia, Maersk wprowadził cotygodniowe zawinięcia wielkich kontenerowców z międzykontynentalnego połączenia Daleki Wschód - Europa (serwis AE10) do terminalu DCT Gdańsk, o którym pisaliśmy już w „*Naszym MORZU*”. Dopiero kilka czy kilkanaście nadchodzących miesięcy

pokaże - czy i na ile te wizyty wielkich kontenerowców staną się katalizatorem wzrostu przeładunków kontenerowych w Polsce. Trzeba przy tym pamiętać, że w czasach kryzysu zwycięstwa, nawet jeśli się zdarzają, nie są jednoznaczne i mają swoją cenę. Wszyscy mniej zarabiają. Np. w opłatach portowych - jak ostatnio w przypadku Gdańska. Nie chodzi wcale o to, że gdyby nie do Gdańska, te wielkie statki (ok. 8000 TEU, ok. 100 000 t nośności) zawiązywałyby do terminalu kontenerowego w Gdyni, bo byłoby to niemożliwe ze względu na ich rozmiary, jednak wiele wskazuje, że w decyzji Maerska o przyjeździe do Gdańska z serwisem AE10 pomógł zarząd portu Gdańsk, który od 1 stycznia 2010 r. udziela nadzwyczajnego rabatu statkom o GT powyżej 40 000 jednostek. Niektórzy określają tę politykę dumpingiem i podobno nie ma w Europie drugiego portu, do którego można by tak tanio (w opłatach portowych) wejść statkiem powyżej GT 40 000 (wśród kontenerowców statek o GT od 40 000 jednostek oznacza ok. 50-52 tys. ton nośności i ładowność od ok. 4200-4500 TEU).

Luty to kolejne wzrosty i rosnąca przewaga gdańskiego DCT nad BCT z Gdyni. To efekt zawinięć statków serwisu AE10 do gdańskiego terminalu (4 wizyty statków miesięcznie) i wzrost przeładunków luty 2009 / luty 2010 sięgający aż 95 proc (!). Trzeba jednak pamiętać, że ta duża różnica wynika po części także z chwilowego spadku w lutym 2009 (w stosunku do stycznia i marca) przeładunków w DCT.

Ożywienie, niekoniecznie w sensie znaczącego wzrostu, ale reorganizacji, restrukturyzacji przewoźników, czy przeplanowania serwisów, na polskim rynku terminali kontenerowych przejawia się nie tylko w spektakularnych zawinięciach wielkich kontenerowców do Gdańska. Dla przykładu, trzeci największy operator kontenerowców zrezygnował z pośredników i zainaugurował w styczniu b.r. zawi-



### Przeładunki kontenerów w polskich portach w latach 2005-2009

Rok	2005	2006	2007	2008	2009
<b>Szczecin i Świnoujście [ tys. TEU ]</b>	36	42	56	63	53
<b>zmiana [ % ]</b>	b.d.	16,67	33,33	12,50	-15,87
<b>Gdynia i Gdańsk [ tys. TEU ]</b>	466	540	706	792	613
<b>zmiana [ % ]</b>	11,80	15,88	30,74	12,18	-22,60
<b>Wszystkie terminale [ tys. TEU ]</b>	502	582	762	855	666
<b>zmiana [ % ]</b>	b.d.	15,94	30,93	12,20	-22,11

Źródło: terminale, zarządy portów; Uwaga: dane zaokrąglone do pełnych tysięcy TEU; przez cały uwzględniony okres w Szczecinie funkcjonował terminal DB Port Szczecin, terminal VGN w Świnoujściu zakończył działalność w 2008 roku.



Udziały terminali w przeładunkach w Polsce

rok 2009		udziały w przeładunkach Gdyni i Gdańska	udziały w przeładunkach portów polskich
terminal	[ TEU ]	[ % ]	[ % ]
DB Szczecin	52 586	-	7,90
BCT Gdynia	226 836	37,00	34,08
DCT Gdańsk	162 189	26,50	24,36
GCT Gdynia	149 270	24,30	22,42
GTK Gdańsk	74 809	12,20	11,24
Gdańsk i Gdynia	613 104	100,00	-
<b>Razem</b>	<b>665 690</b>	-	<b>100%</b>

Źródło: terminale, zarządy portów.

nięcia własnych statków dowozowych do Szczecina. Jednostka *Elektron* (656 TEU) obsługuje terminal DB Port Szczecin w tygodniowym cyklu pomiędzy Hamburgiem (CTB Terminal), a portami skandynawskimi, z zawinięciami do Szczecina w każdy czwartek.

- Z roku na rok wzrasta liczba kontenerów firmy CMA CGM w Szczecinie - mówił lokalnej prasie Janusz Słowiński, szef działu kontenerowego terminalu DB Port Szczecin. - W takich przypadkach armatorzy często decydują się na bezpośrednie zawinięcia. Chcą mieć pełen wpływ na strumienie dowozowe kontenerów oraz ich koszty.

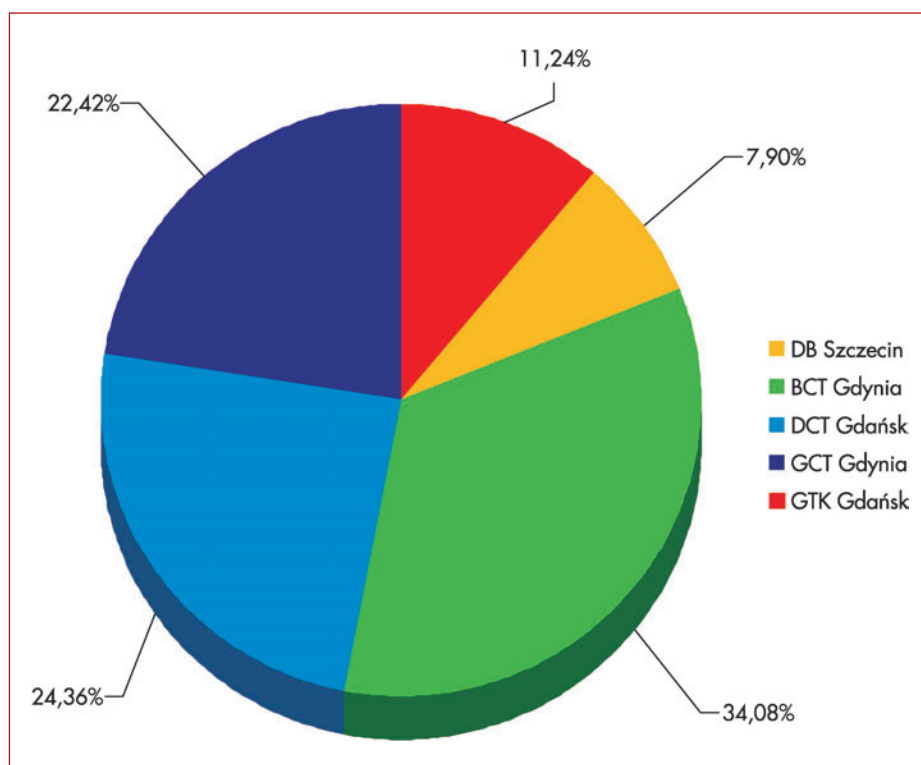
Jakkolwiek z zapotrzebowaniem na usługi przewozowe może być nienajgorzej, problemem pozostanie nadpodaż na tym rynku.

Do roku 2008 operatorzy liniowi byli na fali. Korzystały również stocznie, zapełnione zamówieniami na coraz większe statki, do których dostosowywały się przez inwestycje kolejne terminale kontenerowe, a które zatrudniane były w kolejnych, nowych serwisach liniowych. Wszystko to wspomagane było przez banki gotowe udzielać nisko kosztowych kredytów.

- Wszystkim się zdawało, że mogą chodzić po wodzie - przyznał w wypowiedzi dla „The New York Timesa”, charakteryzującej ówczesną sytuację na rynku kontenerowców, Jesper Kjaedegaard, partner w londyńskiej firmie konsultingowej Mercator International in London. - Armatorzy kontenerowców zachowywali się jak dzieciaki w wielkim sklepie z zabawkami.

**Presja konkurencji**

Następnie recesja spowodowała drastyczne spowolnienie handlu, do czego dołożyła się nadpodaż tonażu na rynku



żeglugi liniowej. Przewoźnicy kontenerowi zareagowali spowalniając, gdzie tylko było to możliwe, w wyniku negocjacji ze stoczniami, realizację swoich zamówień na nowe statki. Dochodziło także do anulowania, czy renegeacji kontraktów, przesuwania terminów ich realizacji na później, a w niektórych przypadkach zamiany typu zamówionego statku.

Anulowanie kontraktu, którego realizacja się nie rozpoczęła (nie rozpoczęto budowy) na ogół wiąże się z utratą przez armatora zaliczek sięgających 15-20 proc. wartości kontraktu, co stanowi niebagatelną sumę przy statku budowanym kosztem 160 mln USD, a tak bywa w przypadku największych, rekordowych pojemników.

Pomimo jednak kancelacji i wynegocjowanych opóźnień kontraktów, stocz-

nie przekażą prawdopodobnie ok. 370 kontenerowców w roku bieżącym oraz 127 w statków tego typu w 2012 roku - twierdzą analitycy serwisu Alphaliner. Światowa flota kontenerowców ma wzrosnąć o 14 proc. w 2010 i niemal o 10 proc. w przyszłym roku. To oznacza jeszcze więcej statków konkurujących o ilość ładunku, która na pewno nie wróci do poziomu sprzed kryzysu.

Hercules E. Haralambides, dyrektor Center for Maritime Economics and Logistics na Erasmus University Rotterdam, twierdzi, że azjatyccy przewoźnicy są w lepszej pozycji, niż ich europejscy rywale, gdyż subsydia rządowe, zwłaszcza w Chinach, pozwoliły na „przeniesienie” anulowanych kontraktów na konto rodzimych armatorów i operatorów liniowych przy zaproponowaniu im bardzo korzyst-

Przykładowe kontenerowe stawki przewozowe rosnące w 2010 r. za kontenery 40-stopowe (FEU) w relacji Azja - USA

Dopłata nadzwyczajna (emergency revenue charge)*	400 USD
Wzrost stawki podstawowej (general rate increase) (US West Coast)	800 USD
Wzrost stawki podstawowej (general rate increase) (US East / Gulf Coasts)	1000 USD
Dopłata w szczycie sezonowym (peak season surcharge)	400 USD
Dopłata paliwowa (bunker surcharge) (luty)	860 USD
Dopłata paliwowa (bunker surcharge) (marzec)	905 USD

Źródło: Transpacific Stabilization Agreement / „Fairplay”

Przeładunki kontenerowe w wybranych wiodących portach świata, Europy i Bałtyku

Świat	mln TEU	% zmiany do 2008 r.	Europa	mln TEU	% zmiany do 2008 r.	Bałtyk	mln TEU	% zmiany do 2008 r.
Singapur	25,9	-13,5	Rotterdam	9,8	-9,6	St. Petersburg	1,34	-32,2
Szanghaj	25,0	-10,7	Antwerpia	7,3	-15,6	Goteborg	0,82	-5,2
Hongkong	20,9	-14,6	Hamburg	7,0	-28,0	Gdynia	0,38	-38,0

Źródło: „Baltic Transport Journal”.

nych cen. Kolejny więc raz Azjaci bez skrupułów wykorzystają pretekst do stosowania na dużą skalę pomocy publicznej, której pryncypialnie odmawia sobie (może nie tyle sobie, co np. polskim stoczniom) Europa. Chińczycy i armatorzy z niektórych innych krajów Dalekie-

go Wschodu, wyjdą z kryzysu z większymi flotami i udziałami rynkowymi, wywierając presję konkurencyjną na armatorów europejskich.

Komisja Europejska zamknęła budujące kontenerowce stocznie w Gdyni i Szczecinie. Zaaprobowała, przy zastosowaniu pewnych restrykcji co do utrzymania zdolności produkcyjnych, pomoc dla Stoczni Gdańsk. W tej ostatniej jednak, już od kilku lat nie buduje się pojemnikowców.

Tymczasem zachodnioeuropejskie rządy pomagają, jeśli nawet nie bardzo stoczniom budującym pojemnikowce, to zarówno bezpośrednio, jak i pośrednio, swoim armatorom, którzy je eksploatują.

W minionym roku wpompowano w sektor miliardy dolarów, nie licząc pomocy dla banków z największą ekspozycją na branżę żeglugową. A wśród tych ostatnich, zastrzyki gotówki dostały m.in. Royal Bank of Scotland i Commerzbank. Berlin (rząd federalny) i Hamburg (land) pomogły HSH Nordbank - największemu specjalistycznemu „żeglugowemu” bankowi inwestycyjnemu, a rząd niemiecki zaferował armatorowi Hapag-Lloyd 1,2 miliarda euro (ok. 1,7 mld USD) w gwarancjach.

Rozmowy z rządem francuskim rozpoczął także armator CMA CGM zadłużony na 5,6 mld USD (według najnowszych doniesień zakończone jednak niepowodzeniem - PS). Wielu armatorów z Francji zażądało od państwa gwarancji kredytowych, pozwalających obronić się przed wierzycielami z instytucji finansowych, kredytujących wielkie zamówienia

na nowe statki. Jednak Fabio Pirotta, rzecznik prasowy KE, powiedział, że za twierdzenie tego rodzaju pomocy jest wciąż „rozważane i analizowane”.

Szybka stabilizacja nie jest spodziewana

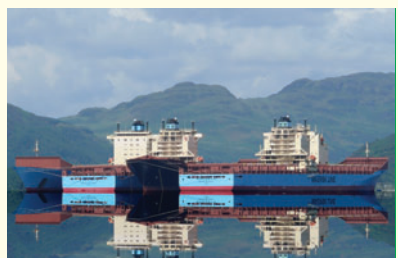
Armatorzy, którzy nie mogą liczyć na podobną pomoc - biją na alarm. Dla przykładu Anders Würtzen, szef *public affairs* armatora A.P. Moller - Maersk, powiedział, że rządowa pomoc dla przewoźników morskich to zawsze „złe wiadomości, niezależnie od tego, czy mowa o przyznawaniu jej azjatyckim, czy europejskim firmom, jeśli mowa o pomocy w wielkości pozwalającej na wykorzystanie jej do utrzymania programów rozbudowy floty o nowe statki, podczas gdy bez tej pomocy, byłyby one zredukowane lub opóźnione”.

A.P. Moller - Maersk, właściciel największego w świecie przewoźnika kontenerowego Maersk Line, zanotował tylko w I połowie minionego roku stratę w wysokości 540 mln USD. Firma redukowała zdolność przewozową przez *super-slow steaming* (nazywane też czasem *extra slow steaming* - ESS) i odstawianie statków „na sznurku” (w *laid-up*), i wchodzenie w układy z innymi przewoźnikami na temat współdzielenia przestrzeni ładunkowych i linii przewozowych wszędzie tam, gdzie nie łączyło się to z naruszeniem prawa antymonopolowego.

Jeszcze w połowie stycznia Morten H. Engelstoft, dyrektor operacyjny Maersk Line, twierdził, że mimo notowanych

Na sznurku

Armator Maersk Line spotykał się z krytyką za postawienie statków w malowniczej scenerii wąskiej zatoki wcinającej się głęboko w ląd. Zyskał nieco życzliwości i zrozumienia mieszkańców regionu, od kiedy zaczął organizować wycieczki na statki dla młodzieży szkolnej i pokazał lokalnej społeczności, że bardzo dba o bezpieczeństwo i ochronę środowiska. Niechęć okolicznej ludności zwróciła się przeciwko zarządowi portu Clydeport, który pozwolił na „zepsucie krajobrazu” pięknego fiordu...



Fot. Jerry Hill

ostatnio wyżek stawek frachtowych, są one wciąż poniżej kosztów.

Według European Liner Affairs Association, indeks europejskiego importu spadł do poziomu poniżej 50 punktów w marcu 2009 roku, ze 100 w 2008 r., zanim podniósł się do poziomu 80 na jesienu roku 2009.

Być może uda się uniknąć pogorszenia sytuacji, jeśli armatorzy solidarnie i adekwatnie do wielkości swoich flot, będą nadal odstawić statki „na sznurku” lub utrzymywać je na kotwicy. Tak, jak np. robi to Maersk Line, m.in. w szkockim fiordzie Loch Striven, gdzie duński armator uwiązał sześć jednostek i deklaruje, że pozostawi je na najbliższy rok.

Choć w krótkim czasie stabilizacji nie można się spodziewać, są pojedynczy optymiści, którzy przewidują, że nadpodaż tonażu stopnieje wcześniej, niż się dotąd spodziewano.

Paul Dowell - dyrektor ds. badań rynkowych z firmy Howe Robinson, na konferencji MarineMoney pod koniec lutego stwierdził, że globalny efekt anulowania zamówień na nowe statki, opóźnienia ich zdawania przez stocznie i *slow-steaming* spowoduje, że stawki w czarterach okresowych kontenerowców wrócą do „bardziej normalnego” poziomu już w 2010 r., ale wymagałoby to także długotermi-

nowego, średniorocznego wzrostu morskich przewozów kontenerowych rzędu ok. 9 proc.

W marcu dzienne stawki na statki czarterowane były jeszcze o 1000-2000 USD niższe od kosztów eksploatacyjnych, ale przy trendzie wzrostowym. Dla przykładu dzienne stawki czarterowe za pojemnikowce *panamax* wzrosły w styczniu i lutym b.r. z 6000 do 10 000 USD.

Paul Dowell przewiduje na ten rok wzrost światowych morskich przewozów kontenerowych na poziomie 8,6 proc., po spadku 7,7 proc. w roku 2009. Szacuje jednocześnie tegoroczny wzrost łącznej zdolności przewozowej światowej floty kontenerowców na 2,7 proc.

Jeżeli obecna dynamika wzrostu się utrzyma, średnie stawki czarterowe mogą wzrosnąć niemal trzykrotnie do roku 2012-2013, odpowiadając wzrostowi indeksu rynku kontenerowców Howe Robinson Container Ship Index z 350 do około 1000 punktów.

W marcu zaczęło się pojawiać coraz więcej doniesień o końcu kryzysu. Chodziło jednak raczej o koniec zapaści w liczbie dostępnych ładunków - wracającej powoli do poziomu porównywalnego z tym sprzed kryzysu. Ta poprawa nie oznacza ostatecznej stabilizacji na rynku kontenerowców. W marcu niemiecki

## Uwalnianie ze sznurka

W styczniu b.r. uruchomiono 49 statków odstawionych dotąd na „sznurku”. Liczba bezrobotnych kontenerowców zmniejszyła się z 581 jednostek na początku roku do 532 w dniu 1 lutego - według danych paryskiego brokera BRS i jego serwisu informacyjnego i konsultingowego Alphaliner. Odpowiadało to zmniejszeniu zdolności przewozowej beczynnej floty o 142 000 TEU. Pomimo tego, światowa flotylla tkwiących w bezruchu kontenerowców na początku lutego 2010 r. wciąż stanowiła 10,4 proc. światowej floty kontenerowców komorowych. Nadpodaż tonażu najprawdopodobniej się w tym roku pogłębi - tylko w ciągu stycznia na rynek wpłynęło ze stoczni 30 nowych statków o łącznej ładowności 133 000 TEU (miesięczny rekord od 2008 r.). W tym samym okresie złomowanie uwolniło rynek od statków o łącznej zdolności przewozowej 25 000 TEU.

## Zamówienia na kontenerowce komorowe\*

777 statków, w tym do przekazania w roku 2010 - 378 jednostek (56 statków zostało już przekazanych przez stocznie od początku roku); w 2011 r. - 213 jednostek, w 2012 r. - 147 statków.

\* stan z 24 marca 2010 (według BRS)

## Flota kontenerowców „na sznurku”

- \* 25 października 2008 r. - **70** statków o łącznej zdolności przewozowej **150 000 TEU**  
- według „Journal of Commerce”, prawdopodobnie za serwisem Alphaliner;
- \* 9 lutego 2009 r. - **303** jednostki o łącznej ładowności **800 000 TEU** (6,5 proc. światowej floty kontenerowej)  
- według „Journal of Commerce”;
- \* 1 lutego 2010 r. - **532** statki o łącznej ładowności **1,37 mln TEU**  
- według AXS-Alphaliner;
- \* 15 lutego 2010 r. - **508** statków o łącznej ładowności **1,30 mln TEU**  
- według AXS-Alphaliner;
- \* 1 marca 2010 r. - **495** kontenerowców o łącznej ładowności **1 240 000 TEU** (9,4 proc. światowej floty pojemnikowców komorowych) - najniższy poziom statków bez zatrudnienia od lipca 2009 r. z przewidywanym zejściem poniżej 1 mln TEU w ciągu ok. dwóch miesięcy  
- według AXS-Alphaliner;
- \* 15 marca 2010 r. - **464** statki o ładowności **1,22 mln TEU**.

ośrodek badań ekonomicznych Institute of Shipping Economics and Logistics (ISL) przestrzegając, że łączna zdolność przewozowa kontenerowców bez zatrudnienia może się zwiększyć w ciągu kolejnych 12 miesięcy z 1,2 mln TEU do 1,3 mln TEU, a łączna zdolność przewozowa całej światowej floty kontenerowców wzrośnie w ciągu 2010 r. o 9 proc.

Powrót na rynek statków „ze sznurka” oraz zwiększone dostawy zamówionych w okresie boomu nowych pojemnikowców (mimo anulowania części zamówień) spowodują - jak obliczyli analitycy serwisu AXS-Alphaliner - w pierwszych czterech miesiącach br. wprowadzenie do eksploatacji dodatkowej zdolności przewozowej rzędu 785 000 TEU (po uwzględnieniu złomowania).

Nagła wyżka napływu nowego tonażu może zagrozić notowanej ostatnio poprawie stawek frachtowych i czarterowych na rynku pojemnikowców.

**Piotr B. Stareńczak**

*Piąta edycja konkursu*

# RINA-KORAB AWARD 2009

Pod koniec stycznia br. w Audytorium im. Prof. Sipowicza w gmachu Wydziału Oceanotechniki i Okrętownictwa Politechniki Gdańskiej toczyły się finałowe zmagania nominowanych do konkursu na najlepszą magisterską pracę dyplomową obronioną w roku akademickim 2008/2009 na Wydziale Oceanotechniki i Okrętownictwa.

Konkurs jest kontynuacją przyznawanej przez TOP „KORAB” od 1997 roku corocznej nagrody za najlepszą magisterską pracę dyplomową. Od pięciu lat jednak, po podpisaniu przez TOP „KORAB” 27 stycznia 2005 roku umowy o



Przed rozpoczęciem zmagani konkursowych podpisano porozumienia o współpracy między Kołem Studentów Techniki Okrętowej „KORAB”, a Towarzystwem Okrętowców Polskich „KORAB”. Podpisy pod tekstem porozumienia złożyli przewodnicząca KSTO „KORAB” Karolina Rudzka (w środku) i przewodniczący Zarządu Głównego TOP „KORAB” mgr inż. Jerzy Czuczman (z prawej), a parafował dziekan Wydziału Oceanotechniki i Okrętownictwa PG, dr hab. inż. Marek Dzida, prof. nadzw. PG.

utworzeniu w Polsce **Wspólnego Oddziału KORAB-RINA (RINA/KORAB Joint Branch)** powstał pomysł połączenia stosowanych przez TOP „KORAB” i RINA form współpracy ze środowiskiem akademickim i organizowania w Polsce dorocznych konkursów o nazwie **The RINA-KORAB Student Naval Architect AWARD**.

Po raz piąty Komisja Regulaminowa w składzie dr inż. Tadeusz Borzęcki, docent PG (RINA); mgr inż. Jerzy Czuczman (TOP KORAB / RINA); dr inż. Włodzimierz Majewski (TOP KORAB); dr inż. Wiesław Welnicki, docent PG (TOP KORAB) dokonała oceny prac zgłoszonych przez dziekana WOiO PG i nominowała do publicznej prezentacji trzy magister-

skie prace dyplomowe. Mariana Zagórskiego pt. „Projekt śrubosteru ze śrubą nastawną o mocy 1 MW” (promotor dr hab. inż. Czesław Dymarski, prof. nadzw. PG, kierownik Katedry Urządzeń Okrętowych i Oceanotechnicznych WOiO PG); Łukasza Hirta pt. „Modelowanie procesów cieplnych w dynamice pęcherza kawitacyjnego” (promotor dr hab. inż. Krzysztof Kosowski, prof. nadzw. PG, Katedra Automatyki Okrętowej i Napędów Turbinowych WOiO PG) i Bartosza Sułkowskiego pt. „Projekt konstrukcyjno-technologiczny śródładowego jachtu mieszkalnego wykonanego z laminatu poliestrowo-szklanego, zaprojektowanego w oparciu o wymagania Dyrektywy Unii Europejskiej” (promotor dr inż. Leszek Matuszewski, adiunkt w Katedrze Teorii i Projektowania Okrętów WOiO PG)

Po kilkunastominutowych prezentacjach prace zostały ocenione przez Komisję Regulaminową Konkursu oraz dziekana, dr hab. inż. Marka Dzidę, prof. nadzw. PG. Zwycięzcą okazał się **mgr inż. Marian Zagórski**, który w nagrodę otrzymał bezpłatne dwuletnie członkostwo w TOP „KORAB” i w RINA oraz nagrodę pieniężną ufundowaną przez Zarząd Regionu Gdańskiego TOP „KORAB”.

Gratulujemy!

**Opr. Józef Górzyński  
Zdjęcia: Lech Nadolny**



Wspólne zdjęcie organizatorów i uczestników konkursu oraz ich promotorów. Zwycięzca - mgr inż. Marian Zagórski - siódmy z lewej, obok, również z dyplomami - mgr inż. Bartosz Sułkowski i mgr inż. Łukasz Hirt.

Dla Czytelników zamawiających prenumeratę w Okrętownictwo i Żegluga sp. z o.o.

# Jak zamówić prenumeratę miesięcznika „Nasze MORZE”

Wybierz sposób, który Ci odpowiada:

- Internet** Wypełnij dokładnie kupon zamówienia na stronie <http://www.naszemorze.com.pl/prenumerata.php> i kliknij na przycisk „zamów” u dołu tej strony. Zamówienie zostanie automatycznie przesłane do nas.
- E-mail** Zamów wysyłając e-maila na adres: [sekretariat@naszemorze.com.pl](mailto:sekretariat@naszemorze.com.pl)
- Telefon** Zadzwoń pod nr tel. **058 307-17-90** i złóż zamówienie
- Kupon zamówienia** Wypełnij zamieszczony na odwrocie tej strony kupon zamówienia i wyślij pocztą na adres: Okrętownictwo i Żegluga Sp. z o.o., ul. Na Ostrowiu 1, 80-958 Gdańsk z dopiskiem „Prenumerata” lub prześlij faxem na nr **058 307-12-56**.
- Polecenie przelewu** Wypełnij druk polecenia przelewu/wpłaty gotówkowej. W tytule zapłaty konieczne jest podanie czasu trwania prenumeraty (roczna, półroczna, kwartalna), numeru miesięcznika, od którego mamy ją rozpocząć oraz liczby egzemplarzy. Jeśli prenumerata ma być automatycznie przedłużana – dopisz „PA”. Kopię dowodu wpłaty prześlij do redakcji.



Zapytania o prenumeratę można kierować na adres: [sekretariat@naszemorze.com.pl](mailto:sekretariat@naszemorze.com.pl)

**Dowód / pokwitowanie dla odbiorcy:**  
Nr rachunku odbiorcy:  
57 1050 1764 1000 0018 0203 7869  
Nr rachunku odbiorcy cd:

Odbiorca:  
Okrętownictwo i Żegluga Sp. z o.o.  
ul. Na Ostrowiu 1  
80-958 Gdańsk

Kwota:

Zleceniodawca:

Dowód / pokwitowanie dla odbiorcy

Nazwa odbiorcy:  Odcinek dla banku odbiorcy:

**OKRĘTOWNICTWO I ŻEGLUGA SP. Z O.O.**  
Nazwa odbiorcy cd:  
**UL. NA OSTROWIU 1, 80-958 GDAŃSK**

L.k. Nr rachunku odbiorcy:  
5 7 1 0 5 0 1 7 6 4 1 0 0 0 0 0 1 8 0 2 0 3 7 8 6 9

Waluta:  Kwota:

**W P P L N**

Nr rachunku zleceniodawcy (przelew) / kwota słownie (wpłata):

Nazwa zleceniodawcy:

Nazwa zleceniodawcy cd:

Tytułem:

Tytułem cd:

Oplata:

Polecenie przelewu / Wpłata gotówkowa

Odcinek dla banku odbiorcy:

**Dowód / pokwitowanie dla zleceniodawcy:**  
Nr rachunku odbiorcy:  
57 1050 1764 1000 0018 0203 7869  
Nr rachunku odbiorcy cd:

Odbiorca:  
Okrętownictwo i Żegluga Sp. z o.o.  
ul. Na Ostrowiu 1  
80-958 Gdańsk

Kwota:

Zleceniodawca:

Dowód / pokwitowanie dla zleceniodawcy

Nazwa odbiorcy:  Odcinek dla banku zleceniodawcy:

**OKRĘTOWNICTWO I ŻEGLUGA SP. Z O.O.**  
Nazwa odbiorcy cd:  
**UL. NA OSTROWIU 1, 80-958 GDAŃSK**

L.k. Nr rachunku odbiorcy:  
5 7 1 0 5 0 1 7 6 4 1 0 0 0 0 0 1 8 0 2 0 3 7 8 6 9

Waluta:  Kwota:

**W P P L N**

Nr rachunku zleceniodawcy (przelew) / kwota słownie (wpłata):

Nazwa zleceniodawcy:

Nazwa zleceniodawcy cd:

Tytułem:

Tytułem cd:

Oplata:

Polecenie przelewu / Wpłata gotówkowa

Odcinek dla banku zleceniodawcy:



Prosimy uzupełnić poniższe pola

Nazwa firmy: .....

Adres: .....

Telefon: .....

Fax: .....

E-mail: .....

NIP: .....

Imię i nazwisko: .....

## PRZEDMIOT ZAMÓWIENIA

Prenumerata miesięcznika „Nasze MORZE”:

### PRENUMERATA KRAJOWA

Prenumerata roczna: **106,80 PLN (36 €)\***

Prenumerata półroczna: **59,40 PLN (19,80 €)\***

Prenumerata kwartalna: **32,70 PLN (12 €)\***

### PRENUMERATA ZAGRANICZNA

Prenumerata roczna: **210 PLN (70,80 €)\***

Prenumerata półroczna: **111 PLN (37,80 €)\***

Prenumerata kwartalna: **58,50 PLN (19,50 €)\***

Od numeru  / 10  × Ilość egz.

Od numeru  / 10  × Ilość egz.

\* Prenumerata plus koszt przesyłki ekonomicznej.

**Niniejsze zamówienie jest podstawą do wystawienia faktury VAT.  
Upoważniamy do wystawienia faktury VAT bez naszego podpisu.**

*Wyrażam zgodę na umieszczenie moich danych osobowych w bazie danych wydawnictwa "Okrętownictwo i Żegluga" Sp z o.o. z siedzibą w Gdańsku, ul. Na Ostrowiu 1 oraz korzystanie z nich i przetwarzanie w celach marketingowych i promocyjnych. Jednocześnie przyjmuję do wiadomości, że podanie przeze mnie danych jest dobrowolne i przysługuje mi prawo do wglądu, poprawiania i żądania usunięcia ich ze zbioru. "Okrętownictwo i Żegluga" Sp z o.o. zapewnia ochronę danych zgodnie z ustawą – Dz. U. Nr 133 poz. 883 z 1997 r. oraz – Dz. U. Nr 144 poz. 1204 z 2002 r.*

**Potwierdzam prawdziwość ww. danych**

.....  
Własnoręczny podpis



## TWÓJ 1% TRAFI WE WŁAŚCIWE RĘCE

Nazywam się Marek Kamiński. Jestem polarnikiem i podróżnikiem. Przewodziłem wielu wyprawom, które wydawały się niemożliwe do zrealizowania. Jedną z nich była wyprawa na oba Bieguny z moim niepełnosprawnym kompanem Jasiem. Aby pomóc innym w osiągnięciu biegunów ich możliwości, założyłem fundację.

Teraz możesz nam pomóc pomagając innym przekazując 1% Twojego podatku na Fundację Marka Kamińskiego.

Możesz śledzić nasze codzienne osiągnięcia krok po kroku odwiedzając moją stronę [www.kaminski.pl](http://www.kaminski.pl)

Dziękuję.

*marek kamiński*



---

Fundacja Marka Kamińskiego działa jako instytucja pożytku publicznego. W związku z tym można dokonywać wpłat na konto Fundacji, które upoważniają wpłacającego do odliczenia 1% od podatku dochodowego. Konto Fundacji: BRE Bank S.A., Oddział Szczecin, numer konta: 04 1140 1137 0000 4878 8800 1013, **KRS 0000133671**

# Hamburski shipspotting IV

Tym razem pokazujemy spotkane w Hamburgu statki należące do typoszeregów, które od początku zdobyły rozgłos w świecie żeglugi i techniki okrętowej (jak np. klasy G3 ACL - dzięki nowatorstwu rozwiązań technicznych i odważnemu projektowi), albo stały się popularne i rozpoznawalne. Statki z dzisiejszej galerii łączy jeszcze to, że pochodzą z nieistniejących już stoczni. Wszystkie pracują do dzisiaj. Zostały sfotografowane we wrześniu 2008 r.

Laikowi układ linii architektonicznych i kształt kadłuba nic nie powie, ale rasowy *shiplover* bezbłędnie rozpozna większość statków (niezależnie od typu - masowców, drobnicowców, chłodniowców) ze stoczni Schlichting Travemünde, w której dodajmy, powstała seria masowców PŻM, reprezentowana m.in. przez przybliżonego na naszych łamach *Rolnika*, głównie za sprawą bardzo charakterystycznej linii gruszki dziobowej, dziobnicy i nadburcia dziobówki przechodzącego łagodnie w nadburcie na pokładzie głównym (jak w przypadku prezentowanego drobnicowca) lub „wygaszonego” na pokładzie głównym (jak na masowcach PŻM). Na miejscu zamkniętej w 1987 roku stoczni jest osiedle apartamentowców i marina

żeglarska.

Miasto „weszło” także na teren byłej stoczni Kockums w Malmö (zakończyła działalność jako producent statków handlowych na początku II połowy lat 80.), z której pochodzi projekt ogromnego statku typu con-ro. W chwili budowy statki z tej serii były bodajże największymi jednostkami typu ro-ro w świecie, a potem jeszcze je przedłużono. Seria zdobyła światowy rozgłos jako zawierająca wiele nowatorskich rozwiązań technicznych, a szczególnie nowe, patentowe prowadnice kontenerowe. Prezentowany tu statek został zaprojektowany przez niezależne biura projektowo-konsultingowe i stocznice Kockums, ale zbudowały go, także już nieistniejące, brytyjskie stocznie Swan Hunter Shipbuilders Ltd. i Wallsend-Neptune z Wallsend.

BV 1600, BV 1800, BV 1900 to niektóre z typoszeregów bardzo charakterystycznych, łatwo rozpoznawalnych kontenerowców, zazwyczaj udźwigwionych, zaprojektowanych w stoczni Bremer Vulkan z Bremen-Vegesack, zamkniętej w 1996 roku, a budowanych także oraz w innych stoczniami niemieckimi. Przedstawiony na zdjęciu statek pochodzi akurat ze stoczni Schichau Seebeckwerft AG z Bremerhaven (zamkniętej w lecie 2009 r., w przeszłości przejściowo w grupie Bremer Vulkan) i należy do typoszeregu BV 1600.



**Atlantic Conveyor** - statek typu con-ro, zbudowany w 1985 roku w stoczniach Swan Hunter Shipbuilders Ltd. i Wallsend-Neptune (przedłużony w 1987 r. w stoczni Scott Lithgow Ltd. - Greenock); GT 58 438, nośność 51 648 t, długość całkowita, 291,92 m, ładowność w części lo-lo: 424 TEU w ładowniach i 1000 TEU na pokładzie, ładowność w części ro-ro 1484 TEU, długość linii ładunkowej ro-ro 3372 m. Operatorem statku jest Atlantic Container Line AB, obecnie w grupie Grimaldi.



**CCNI Rotterdam** - pojemnikowiec udźwigwiony typoszeregu BV 1600, zbudowany w 1993 r. w stoczni Schichau Seebeckwerft AG - Bremerhaven; GT 16 282, wyporność 30 306 t, nośność 23 276 t, długość całkowita 164,05 m, ładowność 1684 TEU. Armator: MarConsult Schiffahrt, Niemcy; operator Chilena Interoceánica, Chile.



**Djurdjura** - klasyczny drobnicowiec, zbud. w stoczni Schlichting-Werft GmbH - Travemünde w 1977 r.; należący od zamówienia po dziś dzień do CNAN Group SpA z Algierji; GT 5389, nośność 8190 t, długość całkowita 126,45 m.