

nasze MORZE

maritime magazine

Cena 9,50 zł
(w tym 0% VAT)

Nr 6 (54) czerwiec 2010
NR INDEKSU 211214

**143 m długości,
17,5 szerokości,
prędkość 29 węzłów.
Zwiedzamy
niemiecką fregatę.**



Batory

wrócił do służby!

Najstarszy polski okręt rozpoczął nowe życie. Na kutrze zawieszono banderę z legendarnego niszczyciela *Piorun*, zagrała marynarska orkiestra...

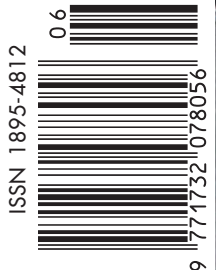


Pereleccki Perepeczki



Wielki powrót

S jak Sachsen





Partnerem miesięcznika „Nasze MORZE”

jest

ZWIĄZEK PRACODAWCÓW FORUM OKRĘTOWE

ASSOCIATION OF POLISH MARITIME INDUSTRIES

1. Stocznia Gdańsk S.A.
2. Stocznia Gdynia S.A.
3. Stocznia Marynarki Wojennej S.A.
4. Stocznia Północna S.A.
5. Stocznia Szczecińska Nowa Sp. z o.o.
6. Stocznia Wisła Sp. z o.o.
7. Gdańska Stocznia Remontowa im. J. Piłsudskiego S.A.
8. Stocznia Remontowa Nauta S.A.
9. Szczecińska Stocznia Remontowa Gryfia S.A.
10. H.CEGIELSKI - POZNAŃ S.A.
11. Towimor S.A.
12. Hydroster Sp. z o.o.
13. Centrum Techniki Okrętowej SA
14. Fabryka Urządzeń Okrętowych Rumia Sp. z o.o.
15. NYBORG-MAWENT S.A.
16. Morska Obsługa Radiowa Statków
17. Klimor Sp. z o.o.
18. LUBMOR Sp. z o.o.
19. SCANA Zamech Sp. z o.o.
20. Famor S.A.
21. NORD Sp. z o.o.
22. Wartsila Ship Design Poland Sp z o.o.
23. ZinkPower Sp z o.o.
24. Przed. Budowy Urządzeń Chłodniczych S.A.
25. RUBO Sp. z o.o.
26. EURO-CYNK Gdynia Sp. z o.o.
27. NAVIMOR INTERNATIONAL Sp. z o.o.
28. PORTA STYL Sp. z o.o.
29. Zakłady Wielobranżowe Fast Sp. z o.o.
30. Fabryka Mebli Okrętowych FAMOS Sp. z o.o.
31. JEPPESEN Poland
32. Aluship Technology Sp. z o.o.
33. Damen Marine Components Sp. z o.o.
34. DELTAMARIN Sp. z o.o.
35. Zachodniopomorski Uniwersytet Technologiczny
36. Politechnika Gdańska
37. Bank Handlowy w Warszawie Oddz. Bydgoszcz
38. Gdańska Fundacja Kształcenia Menedżerów

Biuro FORUM OKRĘTOWEGO
ul. Uphagena 23, 80-237 GDAŃSK
tel.+58 345 82 89, +58 520 70 91-4 fax +58 520 70 90
e-mail: forum@forumokretowe.org.pl
<http://www.forumokretowe.org.pl>

www.naszemorze.com.pl



facebook

Nr 6 (54) 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 redakcjiCzesław 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 Biermdgarski, Jerzy Bitner
Jerzy Drzemczewski,
Krzysztof Kubiak, Mariusz Konarski,
Marian Lenz, Andrzej Olejko,
Andrzej Perepeczek,
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 2400 egz.

Produkt na jutro...

Zbudujmy polski morski Solaris! Taka propozycja padła podczas obrad Rady Związku Pracodawców Forum Okrętowe w listopadzie ub. roku. Przypomnijmy, że chodziło wtedy o pomysł na nowy produkt polskiego przemysłu stoczniowego, produkt, który mógłby być wspólnym przedsięwzięciem polskich firm pracujących na rzecz morza.

Od tamtej pory minęło kilka miesięcy. Okazało się, że sprawa nie jest prosta, a wspomniane firmy na razie mają własne problemy, które muszą rozwiązać, aby przetrwać kryzys na rynku okrętowym i żeglugowym. Samego pomysłu jednak nie zarzucono.

Czy takim produktem mogłyby być np. statki do instalacji turbin, fundamentów i okablowania wież na morskich farmach wiatrowych? Tym bardziej, że na świecie są jak dotąd tylko dwa statki do instalacji turbin wiatrowych, a duża część jednostek obsługujących instalacje morskie nie jest przystosowana do obsługi takich farm. Koszt budowy jednego takiego statku szacuje się na 200 mln EUR, a Rekomendacje Europejskiego Stowarzyszenia Energetyki Wiatrowej mówią o konieczności budowy przynajmniej dwunastu!

Według ekspertów to właśnie ich brak (obok innych braków) stanowi wąskie gardło rozwoju energetyki wiatrowej na morzu, a energetyka ta, choć jeszcze w powijkach, będzie się w kolejnych dziesięcioleciach dynamicznie rozwijać. I choć w polskiej wizji energetycznej do 2030 nie przewidziano ani jednego megawata zainstalowanego na morzu, to na samym tylko Bałtyku w tym czasie ma stanąć ponad 21 tysięcy wież (na Morzu Północnym ponad 48 tysięcy)! Przy założeniu instalacji morskich farm wiatrowych o łącznej mocy 40 gigawatów, roczne obroty samego tylko rynku usług serwisowych i części zamiennych już w roku 2020 mają sięgnąć 2 mld EUR!

O szansach związanych z rozwojem morskiej energetyki wiatrowej przekonywał jeden z uczestników konferencji „Morze - szanse, wyzwania, możliwości”, która pod patronatem miesięcznika „Nasze MORZE” odbyła się w maju w Centralnym Muzeum Morskim w Gdańsku. Spotkanie to, w elitarnym gronie najwyższego managementu firm działających na rzecz gospodarki morskiej było pierwszą w obecnej, zupełnie nowej sytuacji polskiego przemysłu okrętowego próbą uchwycenia szans jego rozwoju (piszemy o tym w tekście „Postawić na wiatr” na str. 19-21).



Żeby dostrzec szanse, trzeba najpierw przyjrzeć się, dokąd zmierza rynek. Już teraz widać, że najlepiej w przyszłości prosperować będą firmy, które obok (albo zamiast) dotychczasowej tradycyjnej działalności, oferować będą zaawansowane technicznie produkty lub usługi związane z morskim sektorem energetycznym i wydobywczym. Zanim jednak zaczną je oferować, najpierw muszą one wejść na ten rynek, zdobyć na nim renomę i konkurencyjną pozycję. I - jak usłyszeliśmy na wspomnianej konferencji - polskie firmy już to robią, próbując rozemnać i zagospodarować dostępne nisze. Robią to zarówno duże stocznie (te które zostały), jak i średnie oraz małe przedsiębiorstwa, które dotąd pozostawały w cieniu. Wchodzą na nowe rynki jako podwykonawcy zachodnich stoczni i firm, budujących zaawansowane technologicznie statki i obiekty, często współpracując przy tych projektach z zachodnimi instytucjami badawczo rozwojowymi. I odnoszą już pierwsze sukcesy...

Grzegorz.Landowski@naszemorze.com.pl



OD REDAKTORA

Produkt na jutro... str. 3

MORZE LISTÓW

Opinie Czytelników str. 5

WYDARZENIA

S jak <i>Sachsen</i>	str. 6
Batory wrócił do służby!	str. 12
Załapać bakcyła	str. 16
By szkolić morskie kadry	str. 18
Postawić na wiatr	str. 19
Wykalkulowane szaleństwo	str. 22
PROwatyżacja	str. 24
Dzieje statków ratowania	str. 26
Komu latarnie, komu?	str. 28
<i>Pomerania</i> otworzyła pokłady	str. 29
Przeciw piratom	str. 31



22

Wykalkulowane szaleństwo

Przeplnięcie trasy z Sydney do Hobart jest częścią swoistego „trójboju” poprzez Australię. W maju Gienieczko rozpoczął jego pierwszą część – przejechanie rowerem 3 tysięcy kilometrów. Następnie Polak zamierza przejść na piechotę Pustynię Gibsona. I wreszcie – mordercza trasa łódką, którą podróżnik nazywa „kajakiem oceanicznym”, na oko do złudzenia przypominającym bolid Formuły 1, tyle że zamiast kół ma dwa wiosła. Kajak waży 250 kg, a nazywa się *Ostatni Mobikanin*.



37

Perełeczki Perepeczki

- Powiem nieskromnie, że już w gimnazjum przejawiałem, (...) „niepokojącą łatwość pisania”. Rzeczywiście pisanie nigdy nie sprawiało mi żadnej trudności. Dla mnie to była i jest nadal wielka frajda. Zadebiutowałem w maju 1960 roku książeczką z serii „Miniatury morskie” pod tytułem „Korsarskie rajdy”. Zaś w 1966 roku, w konkursie ogłoszonym przez Wydawnictwo Morskie, wydałem pierwszą większą publikację - powieść „Kurs na świt”...

O tym jak się pisze o morzu, rozmawiamy z Andrzejem Perepeczką, który właśnie skończył 80 lat!

WSPÓŁCZESNA
TECHNIKA OKRĘTOWA

Edda Flora - bazowiec prac podwodnych str. 33

ROZMOWY MORZA

Perełeczki Perepeczki str. 37

MORZE TROPÓW

Heweliusz poszuka *Orła* str. 41

MORSKIE PROCESY

Wódka temu winna str. 43

MORZE HISTORII

Ewakuacja wszech czasów str. 49

MORSKIE LATARNIE

Latarnia Morska Jarosławiec str. 54

MORSKIE SKARBY

Skarby kapitana str. 57

WSPOMNIENIE „MORZA”

Naród polski największym wrogiem komunizmu jest str. 58

POCZTÓWKA Z MORZA

Plany, plany, plany... str. 60

ARCHIWUM MORZA

Co się wydarzyło w polskiej gospodarce morskiej str. 68

MORZE TAJEMNIC

Barki śmierci? str. 70

MORZE KSIĄŻEK

Nowości wydawnicze str. 74

MORZE GOSPODARKI

Wielki powrót str. 76



76

Wielki powrót

Największe promy świata, tzw. „Superferries”, budowane w niemieckiej stoczni, rozpoczną niedługo obsługę przewozów Stena Line na Morzu Północnym między Holandią a Wielką Brytanią. Wywołać to ma pozytywny efekt domina: nowoczesne statki *Stena Hollandica* i *Stena Britannica* trafią na linię Göteborg-Kilonia, a promy znane obecnie pod nazwami *Stena Germanica* i *Stena Scandinavica*, obsługujące połączenie ze Szwecji do Niemiec, zostaną przesunięte na linię łączącą Polskę ze Szwecją.

Zdjęcie na okładce:

Fregata rakietowa *Sachsen*.

Fot. Piotr B. Stareńczak

Nie ten Steuben

Szanowny Panie Redaktorze,

Właśnie otworzyłem Nasze Morze 5/2010 i szok! Fotografia transportowca wojennego USS *Von Steuben* jako ilustracja do Niemieckiej Dunkierki 1945. Ten amerykański transportowiec to nic innego jak słynny niemiecki transatlantyk *Kronprinz Wilhelm* zbudowany w Szczecinie... (...) Sowieci zatopili zaś międzywojenny statek pasażerski *Steuben* o zupełnie innej sylwetce (dwa kominy a nie cztery). (...)

Z poważaniem
Adam Śmigiełski

Od redakcji:

Nasza wina. Nie to zdjęcie, nie ten statek... Poniżej wyjaśniamy, który jest który, z nadzieją, że już nie pomylimy zdjęć.



Steuben
(zatopiony przez Sowieców)

Zbudowany w szczecińskiej stoczni Vulkan dla północnoniemieckiego przedsiębiorstwa żeglugowego „Norddeutscher Lloyd” z Bremy, był jednym z najbardziej luksusowych przedwojennych liniowców. Zwodowany w 1922 r. jako *München*. Miał prawie 14 700 BRT i 168 m długości całkowitej. 11 lutego 1930 r. niemal do szczę-

tu spłonął w nowojorskim porcie. Został następnie wyremontowany i przebudowany na wycieczkowiec. Otrzymał imię *General von Steuben* – na cześć pruskiego oficera Friedricha Wilhelma von Steuben, który walczył w armii Jerzego Waszyngtona w wojnie o niepodległość. W 1938 r. nazwę skrócono na *Steuben*. W 1939 r. stał się okrętem – bazą, na którym szkolili się niemieccy marynarze. Pod koniec wojny był statkiem szpitalnym i transportowym.

USS *Von Steuben*

USS *Von Steuben* zbudowany został w niemieckim Szczecinie, w 1901 roku jako pasażerski liniowiec *Kronprinz Wilhelm*. Po ośmiu miesiącach I wojny światowej internowany w Stanach Zjednoczonych. W czerwcu 1917 r. został przekazany US Navy jako USS *Von Steuben*. Służył jako krążownik pomocniczy, zaczął we wrześniu. Operował wzdłuż wschodniego wybrzeża USA do końca października, następnie wyruszył do Europy. Do zawieszenia broni w listopadzie 1918 r., *Von Steuben* krążył między Europą i Ameryką. Usługi transportowe wznowił po remoncie, na początku marca 1919 roku i przewiózł z Europy do domu tysiące Amerykanów. Statek został wycofany ze służby w październiku 1919 r. i przekazany US Shipping Board. Pod nazwą *Baron Von Steuben* i *Von Steuben*, pływał do 1923 roku, kiedy został zezłomowany.



Projektanci nie mniej ważni

W numerze 4 z kwietnia 2010 ukazała się publikacja autorstwa Piotra B. Stareńczaka dotycząca przebudowy promu *Galileusz*. Artykuł jest bardzo dobrze, rzeczowo opracowany - dziękuję w imieniu czytelników. W zeszłym roku podobne opracowanie dotyczyło przebudowy promu *Skania*. Zabrało tylko jednego - ani słowem autor nie wspomina o projekcie przebudowy. Informuję, że oba projekty wykonało na zlecenie armatorów (EUROAFRICA i UNITY LINE) gdańskie biuro projektowe NAVA Ltd. Drobiazg, ale wspominając firmy, które przebudowę wykonały (zresztą świetnie) warto było dodać informacje o projektantach...

Pozdrowienia.
Andrzej Malinowski
Dyrektor Ship Design Office NAVA

Zatonięcie korwety *Chonan*

Przedstawiona w majowym numerze „Naszego MORZA” hipoteza zakładająca powolne ujawnianie, lub nawet utajnienie raportu dotyczącego przyczyn zatonięcia 26 marca na Morzu Żółtym południowokoreańskiej korwety *Chonan* okazała się chybiona. Korea Południowa nie tylko z dużą determinacją i dynamiką przystąpiła do wyjaśniania tragedii, ale również ujawniła jednoznacznie w swej wymowie ustalenia podczas wizyty w Seulu (21-22 maja) amerykańskiej Sekretarz Stanu Hillary Clinton.

Gospodarze zaprezentowali wówczas publicznie części znalezionej w miejscu tragedii torpedy, między innymi elementy systemu napędowego. W obecnej chwili nie ma już żadnych wątpliwości, że południowokoreańska korweta padła ofiarą torpedy wystrzelonej najprawdopodobniej z północnokoreańskiego miniaturowego okrętu podwodnego, bądź torpedy załogowej sterowanej przez samobójcę, dostarczonej w rejon akcji również przez miniaturowy okręt podwodny.

Krzysztof Kubiak

Szczegóły – już wkrótce w „Naszym MORZU”.

„Nasze MORZE”
na niemieckiej fregacie



S jak Sachsen

14 maja do gdyńskiego portu wpłynęła niemiecka fregata raketowa *Sachsen*. Następnego dnia dziennikarze „Naszego MORZA” mieli przyjemność spędzić na jej pokładzie kilka godzin.

Fregata raketowa *Sachsen* (Saksonia) to jedna z trzech jednostek tego typu służących w Niemieckiej Marynarce Wojennej. Jej głównym zadaniem jest obrona przeciwlotnicza. Została przyjęta do służby na początku 2004 roku, jej portem macierzystym jest Wilhelmshaven.

W Gdyni stanęła przy Nabrzeżu Polskim. Robi imponujące wrażenie. Na pokładzie wita nas oficer prasowy, Alexander Timpf. Zaprasza do mesy. Omawiamy plan zwiedzania okrętu i poznajemy niezwykle sympatycznego kapitana, 45-

letniego Marcusa Nolte. Będzie nam towarzyszył.

Walka wewnątrz okrętu

Każdy z mijanych marynarzy uśmiecha się do nas, pozdrawia. Kapitan często zamienia z nimi kilka słów. Widać, że załogę łączy wzajemna sympatia i szacunek. Wchodzimy do jednego z pomieszczeń, w którego ścianie wisi duży monitor, a na nim widoczny jest plan całego okrętu. To Central Control Station, czyli,

jak tłumaczy Andreas Hinsche, oficer zaopatrzeniowy, miejsce gdzie prowadzi się walkę wewnątrz okrętu.

- Chodzi o zagrożenia, które mogą się tu zdarzyć: zalanie pomieszczeń, pożar i tym podobne - objaśnia. - Jeżeli na przykład okręt otrzyma uderzenie artyleryjskie i w wyniku uszkodzeń wybuchnie na nim pożar, tutaj to kontrolujemy, widzimy gdzie, co i jak.

Głównym zadaniem CCS jest więc zarządzanie urządzeniami nie związanymi z walką: maszynownią, silnikami głów-

14 maja korweta raketowa Sachsen
wplynęła do portu w Gdyni.
Prawie 150-metrowa jednostka
robiła imponujące wrażenie.

FGS Sachsen

Stocznia:	Blohm & Voss – Hamburg
W służbie:	31.12.2003
Wyporność maksymalna:	5600 t
Długość:	143 m
Szerokość:	17,5 m
Zanurzenie:	7 m
Napęd:	1 turbina gazowa i 2 silniki wysokopiętne
Moc maszyn:	52 110 KM
Prędkość:	29 w
Zasięg:	4000 Mm
Załoga:	255 osób



Działo kalibru 76 mm. Za nim APAR
- radar sprzężony z systemem kierowania
pociskami raketowymi.



Niemiecki śmigłowiec o hiszpańskim imieniu Sancho.
Jego podstawowe zadanie to zwalczanie okrętów podwodnych.

nym, ogrzewaniem, czy produkcją słodkiej wody. Do komputerów CCS spływają wszelkie, pokazywane na ekranach, dane. To, jak mówi Hinsche, serce jednostki.

- Wszystko jest stąd kontrolowane - tłumaczy. - W każdym pomieszczeniu mamy detektory ognia i dymu. Czujniki w razie pożaru uruchamiają alarm, a na monitorze od razu zaznaczone są miejsca, gdzie występuje zagrożenie. Wysyłamy ekipę i je likwidujemy.

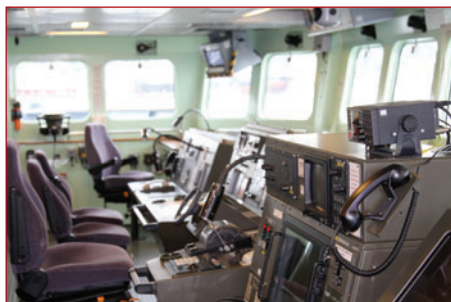
Okręt porównać można do małego miasteczka, z lekarzem okrętowym, elek-



Central Control Station: serce okrętu.

trownią, z kuchnią, piekarnią, urządzeniem do produkcji słodkiej wody. - Dzięki niemu możemy produkować 30 ton wody słodkiej na dobę - mówi Andreas Hinsche. - Nie ma kłopotów z braniem prysznic, jak to bywało na starszych i do tej pory bywa na mniejszych jednostkach.

- System napędu głównego składa się z dwóch diesli, o mocy 10 080 KM każdy oraz turbiny gazowej i przekładni, które można niezależnie sprzęgać i wyprzęgać. Na przykład moc na dwie śruby może



Mostek fregaty.

być przenoszona tylko z jednego diesla, z obu lub dwóch diesli i turbiny gazowej. Zazwyczaj okręt używa mocy z jednego diesla, przenoszonej na oba wały napędowe i śruby, co daje ekonomiczną prędkość 18 węzłów.

Idziemy do okrętowego szpitala. To dwa pomieszczenia: zabiegowy i pokój dla pacjentów. Oba puste: - Wszyscy na okręcie są zdrowi - śmieje się lekarz okrętowy Kay Beckmann. - Jesteśmy dobrze wyposażeni, możemy tu robić prześwie-



Silnik Sachsen.

tlenia, a nawet przeprowadzać mniejsze operacje.

Jak mówi doktor Beckmann, rzadko miewa do czynienia z cięższymi przypadkami, w zeszłym roku w pobliżu Florydy musiał zająć się marynarzem, który podczas manewrów uszkodził sobie stopę ciężkimi drzwiami.

Zadania przeciwlotnicze

Wychodzimy na pokład rufowy, gdzie stoi śmigłowiec. Naszą uwagę zwraca namalowany na nim śmieszny rysunek postaci nazwanej Sancho. Pilot tłumaczy,

Kobiety łagodzą obyczaje



Fregattenkapitän Markus Nolte, dowódca fregaty *Sachsen*, opowiedział dziennikarzom „Naszego MORZA” o tym, jak trafił do marynarki wojennej, o szkoleniu załogi, doświadczeniach z polską marynarką, i o kobietach na pokładzie swojej fregaty.

- Panie kapitanie, od kiedy pan wiedział, że chce pływać?

- Od zawsze lubiłem sporty wodne: kajaki, żeglarstwo. Można powiedzieć, że miałem obsesję na punkcie wody. Wakacje z rodzicami spędzałem nad lub na wodzie, jeździliśmy do Danii, Szwecji, Finlandii. Od dzieciństwa miałem do czynienia ze statkami, okrętami, portami. Podo- bało mi się wyjście z portu i znikanie za horyzontem. Od wczesnych lat interesowało mnie dokąd płyną statki i co jest za tym horyzontem, to była silna fascynacja morzem. Po szkole, gdy jako poborowy miałem wybrać rodzaj służby, naturalna



Okrętowy szpital. Gdy go zwiedzaliśmy, wszyscy członkowie załogi byli zdrowi.



Oficer Andreas Hinsche tłumaczy zasady działania Central Control Station.

że każdy śmigłowiec ma sygnał wywoławczy. Jeżeli zestawienie liter przypomina jakąś nazwę, to nadaje się maszynie, często zabawne, imię.

Kapitan Nolte dodaje, że nie tylko śmigłowiec nosi imię, także inne urządzenia, np. silniki, nazywane są przez mechaników imionami, nie symbolami. Imię posiada również uśmiechnięta kukła używana do ćwiczeń przy alarmach i sytuacjach zagrożenia. Marynarze mówią na nią Olga. Dlaczego?

- Zwykle na naszych okrętach taka kukła nazywa się to Oskar. A to dlatego,

że gdy ogłaszany jest alarm: człowiek za burtą, podnoszona jest flaga międzynarodowego kodu sygnałowego: O jak Oskar. Ale jeden z naszych marynarzy namalował łalce niezbyt męską twarz i dlatego została nazwana Olga - śmieje się kapitan *Sachsen*.

Wchodzimy do dużego pomieszczenia z kilkudziesięcioma stanowiskami. To pusty w tej chwili mostek bojowy. W czasie alarmu poszczególne stanowiska zajmują oficerowie odpowiedzialni za konkretne obszary obrony okrętu i grup celów do zniszczenia.

była marynarka wojenna. I gdy się już w niej znalazłem, szybko przekonałem się, że to miejsce dla mnie. Że to zawód, który chcę wykonywać przez resztę życia.

- Ile czasu minęło, nim został pan dowódcą okrętu wojennego?

- Czwierć wieku. Do marynarki wojennej trafiłem w 1985 roku. Rozpocząłem karierę jako radiooperator na okręcie logistycznym flotyli minowej *Thalassa*. Potem, przez niemal 25 lat, służyłem na wielu jednostkach, przeszedłem przez niemal wszystkie stanowiska, jakie na nich istnieją. I to nie tylko w niemieckiej flocie, ale też innych krajów NATO - najdłużej w Marynarce Wojennej Francji. Jest albowiem tak, że floty poszczególnych krajów NATO wymieniają się oficerami, są oni niejako wynajmowani do służby. Pierwszym zagranicznym przydziałem była francuska fregata. Dwa lata byłem tam nawigatorem. W sumie na francuskich okrętach spędziłem osiem lat.

- Ma pan żonę z Francji.

- Tak, to prawda. Dzięki temu moje życie w tym kraju i służba w tamtej marynarce była łatwiejsza niż innych niemieckich oficerów. *Sachsen* to pierwszy okręt, którym dowodzę. Objąłem na nim dowództwo dwa lata temu.

- Doświadczenie, wysokie kwalifikacje, umiejętność pracy z ludźmi,

umiejętność kierowania nimi – to między innymi cechy, którymi powinien się charakteryzować dobry dowódca.

- Absolutnie.

- Co jeszcze pomaga w byciu dobrym zwierzchnikiem?

- To uniwersalna cecha, nie odnosząca się jedynie do dowodzenia okrętem: absolutnie musisz kochać to co robisz. Jeżeli chcesz być kapitanem okrętu, musisz kochać na nim przebywać, musisz lubić mieć do czynienia z ludźmi, wspierać ich, pomagać radą, dawać wskazówki. Jeżeli jesteś nieśmiały, nie lubisz rozmawiać z ludźmi, trudno znosisz rozłąkę z rodziną, nie będziesz dobrym dowódcą okrętu.

- Jak wygląda służba w marynarce wojennej? Jak długo przebywa się na morzu?

- To zależy od sytuacji i od tego, czego wymaga dowództwo. Dla przykładu, z 24 miesięcy służby na fregacie francuskiej, 16 spędziłem na morzu. Bywa, że marynarze przebywają poza domem 250-270 dni. Jeżeli chodzi o *Sachsen* - w tym roku pierwsze trzy miesiące spędziliśmy na przeglądach i remontach, dopiero teraz zaczynamy program ćwiczeń. Więc w tym roku nie będziemy tak długo poza domem, jak w poprzednich latach.

Służąca na Sachsen od pięciu lat Annika Schloss ma za sobą niezwykle spotkanie z wielorybami.



- Czy współpracował pan z okrętami z Polski?

- Tak, bardzo często. Niedawno jeden z polskich okrętów był w Wilhelmshaven, uczestniczył we wspólnych manewrach morskich. Kiedy służyłem na *Hamburgu*, brałem udział w ćwiczeniach Baltops i tam spotkałem się z polskimi załogami i okrętami, zwłaszcza podwodnymi. Była tam jedna z polskich fregat, zdaje się *Kościuszko*.

- Jak przebiegała komunikacja między okrętami ze starych krajów NATO i polskimi załogami?

- W 2002 roku brałem udział w ćwiczeniach dowódców, które odbywały się we Wrocławiu. Polska była w NATO dopiero od dwóch lat. Byłem bardzo pozytywnie zdumiony, zwłaszcza jeżeli chodzi o młodych, polskich oficerów. Świetnie mówili po angielsku, byli zaznajomieni z natowskimi procedurami, widać było, że rozumieją natowski sposób myślenia. Jestem absolutnie przekonany, że Polska jeżeli chodzi o przygotowanie kadry jest na takim samym poziomie, jak pozostałe kraje wchodzące w skład NATO. Myślę, że nie jest łatwo w tak krótkim czasie, mając za sobą doświadczenia pracy w rosyjskojęzycznym środowisku dowodzenia i myślenia tamtymi procedurami, przestawić się na inny język i inne myślenie. Wydaje mi

- Na jednym stanowisku siedzi oficer odpowiedzialny za monitorowanie sytuacji na powierzchni morza, na innym - zajmujący się celami powietrznymi, na kolejnym - celami podwodnymi - wyjąśnia kapitan Nolte. - W centralnym punkcie jest miejsce dla oficera dowodzącego, który ma więcej monitorów, musi mieć całościowy obraz sytuacji. Oficer dowodzący ustala priorytety w ataku czy obronie i koordynuje pracę pozostałych oficerów. W sytuacji bojowej, w centrum może być do 48 oficerów.

- Ile celów może pokryć system obrony okrętu? - pytamy.

- Wystarczającą, żeby czuć się bezpiecznie - uśmiecha się kapitan. - System obrony może zajmować się dwoma tysiącami celów, odświeża się w milisekundach, sugerując: ten cel jest najbardziej niebezpieczny, mógłbyś się nim zająć. Oficer dowodzący ma przegląd sugestii i może ją zatwierdzić lub zmienić, bo to on podejmuje ostateczną decyzję.

Markus Nolte opowiada, że okręt i jego system obrony został zaprojektowa-

Podstawowe wyposażenie: radar dozoru ogólnego oraz kierowania ogniem pocisków raketowych APAR; radar dozoru ogólnego Thales SMART L; 2 radary nawigacyjne STN Atlas 9600-M; elektrooptyczny system kierowania ogniem artylerii STN Atlas MSP 500; elektrooptyczny system obserwacji Thales IRST.

Uzbrojenie: 1 armata uniwersalna OTO Melara kalibru 76 mm; 2 działka kalibru 27 mm; 32 wyrzutnie rakiet Mk-41 dla pocisków ESSM i Standard SM-2; 2 wyrzutnie pocisków przeciwlotniczych bliskiego zasięgu RAM; 2 wyrzutnie pocisków przeciwokrętowych Mk-141 dla 8 pocisków Harpoon; 2 wyrzutnie torped Mk-32 dla 6 torped MU-90, 2 śmigłowce pokładowe.

ny tak, że może sobie poradzić z jednoczesnym atakiem z wielu stron różnych rodzajów broni. Mimo, że stosunkowo nowy, został opracowany jeszcze według scenariusza z czasów zimnej wojny i pomyślany głównie do działań na północnym Atlantyku, jak też do ochrony konwojów z dostawami z USA do Europy.

- Nie wyobrażam sobie sytuacji, żeby ten okręt znalazł się w poważnym zagrożeniu - opowiada kapitan. - Jest dość uni-

wersalny, możemy nawet nieść pomoc przy klęskach żywiołowych. Ale naszym głównym zadaniem jest ochrona przeciwlotnicza. Możemy ją zapewnić całej morskiej grupie zadaniowej, całej grupie okrętów. Gdy jesteśmy, powiedzmy, na środku Bałtyku, mamy pełen przegląd informacji na obszarze 200-250 mil morskich, czyli pokrywamy ochroną powietrzną Warszawę, Kopenhagę, Sztokholm, Helsinki.

się, że niemieccy oficerowie postawieni przed takim zadaniem mieliby trudności. Jestem pod wielkim wrażeniem tego, że Polska Marynarka Wojenna tak szybko zaadaptowała się do warunków i procedur NATO, tak szybko zintegrowała się z innymi armiami paktu.

- Założmy, że manewry morskie odbywają się jedynie z udziałem okrętów niemieckich i duńskich. Jakim językiem się posługujecie?

- We wszystkich armiach NATO obowiązuje język angielski. Nawet, gdy w ćwiczeniach biorą udział tylko niemieckie okręty, mówimy po angielsku. Co więcej - nawet gdy ćwiczymy z naszym śmigłowcem, porozumiewamy się w tym języku. Robimy to, by ćwiczyć angielski, a także natowskie procedury, do których należy posługiwanie się tym językiem. Byłoby nieprofesjonalne, gdybyśmy na co dzień rozmawiali z rodzimymi okrętami po niemiecku, a z okrętami innych krajów po angielsku. Cała dokumentacja na okręcie jest także po angielsku.

- Co robią pańscy marynarze gdy mają wolny czas? I czy w ogóle go mają?

- Jak dużo go mają zależy od dowódcy... Oraz od poziomu wyszkolenia członków załogi. Jeżeli załoga jest całkowicie przeszkolona, okręt gotowy do walki, wów-

czas nie ma nadmiernych obciążeń, a ludzie mają więcej czasu dla siebie. Mają zadania operacyjne, ale odchodzi intensywny trening. Stosunkowo dużo wolnego czasu jest, gdy okręt udaje się na miejsce operacji. W wolnym czasie wielu młodych członków załogi gra na komputerze, mogą to robić w sieci, piszą maile. Mamy też na pokładzie wieki fotografów amatorów, dobry sprzęt fotograficzny, więc ludzie mogą się wyżywać i w tej dziedzinie; pracują nad zdjęciami, wysyłają je do domu. Jest też na pokładzie siłownia, bieżnia, symulator kajaków, mamy bibliotekę.

- Teraz, zdaje się, załoga nie ma wiele pracy.

- Okręt wyszedł z remontów i przeglądów, w związku z tym jesteśmy na niskim poziomie wytrenowania. Większość wyszkolonych członków załogi odeszła, doszli nowi. Nowa ekipa musi się zgrać. Właśnie wkraczamy w intensywny okres szkoleń, w ciągu dnia, także nocą, odbywają się ćwiczenia - alarmy pożarowe, bojowe, „człowiek za burtą”. Teraz więc czas wolny dla członków załogi jest bardzo ograniczony. W zasadzie go nie mają.

- Jak długo trwa wyszkolenie załogi?

- Pół roku. Na początku mamy dużo różnych, krótkich, ale intensywnych pro-

gramów treningowych: alarmy przeciwpożarowe, ćwiczenia ogniowe - odpalanie rakiet, symulacje zatopienia przedziałów. Następnie będziemy mieli szkolenie w niemieckiej szkole kontrolowania uszkodzeń. Później okręt zostanie częściowo doposażony do szkolenia ochrony przed bronią chemiczną, nuklearną i biologiczną. I wreszcie, na koniec, przejdziemy sześciotygodniowy program szkoleń w Plymouth. Na koniec programu szkoleń w Anglii, brytyjski admirał wyda naszemu okrętowi certyfikat gotowości bojowej.

- Dlaczego robią to Anglicy?

- Mają tam aż 250 instruktorów. Sami nie bylibyśmy w stanie przeprowadzić takiego procesu. Dzień na szkoleniach wygląda tak, że załoga budzona jest o piątej rano, o siódmej podnosimy kotwicę i wypływamy na długi dzień, który może trwać do 22, a nawet 23. W ciągu typowego dnia treningów możemy mieć na pokładzie 40-50 inspektorów. Są właściwie w każdym dziale, na każdym stanowisku, nawet w szpitalu okrętowym czy kuchni. Przyglądają się, jak przestrzegamy procedur i codziennie dostarczają pisemne raporty z wyników. Wskazują w nich, które zadania zostały wykonane dobrze, albo lepiej niż poprzedniego dnia, ale trzeba jeszcze coś poprawić, a w innym wypadku, że już wszystko jest w porządku.

Markus Nolte opowiada o zeszłorocznych, wspólnych ćwiczeniach z Amerykanami u wybrzeży Florydy. - Podczas ćwiczeń na raketach nie montuje się głowic bojowych, ale system telemetryczny, dzięki któremu możliwe jest przesłanie, jak celne jest uderzenie. Nasz strzał 70 mil od okrętu był jednak tak celny, że zniszczyliśmy samym uderzeniem używany do ćwiczeń samolot ćwiczebny. A to dosyć kosztowny sprzęt. Amerykanie poprosili, żeby tak skonfigurować system, by rakietą chybiała o 10 metrów, żeby ich kosztownych celów nie niszczyć - śmieje się kapitan.

A propos Florydy, jedna z sześciu kobiet na pokładzie, 25-letnia Annika Schloss podczas tych samych manewrów wyskoczyła w pełnym rynsztunku za burtę. W pewnym momencie woda wokół niej się wzburzyła i pojawiły się... wieloryby. Oczywiście nie zrobiły jej nic złego. Annika, od 7,5 roku w wojsku, na *Sachsen* służy pięć lat. Obsługuje radar, ma uprawnień ratownika. Mówi, że od zawsze chciała zwiedzać świat, a służba na tym

okręcie jej to umożliwia. Nienawidzi... sprzątać okrętu, co jest w zakresie jej obowiązków. Niedługo odchodzi z wojska do policji wodnej w Hamburgu. Wzięła też udział w filmie reklamowym o Marynarce Wojennej, który pokazuje akcję z udziałem korwety *Sachsen*.

Z kapitanem Nolte i oficerem prasowym zwiedzamy jeszcze mostek, robimy wspólne zdjęcia na dziobie, a niemal czterogodzinny pobyt na *Sachsen* kończymy

lunchem. Niemiecka fregata raketowa *Sachsen* opuściła Gdynię w poniedziałek, 17 maja.

Tekst i zdjęcia:
Czesław Romanowski
i Piotr B. Stareńczak

Współpraca:
Krystyna Romanowska,
Leo Walotek-Scheidegger



- W pańskiej kabine wisi wielki klucz, na którym odnotowane są przejścia okrętu przez koło podbiegunowe i przez równik...

- Koło podbiegunowe na *Sachsen* przepłynęliśmy w 2007 roku, na równiku byliśmy w zeszłym roku. Oczywiście przy tej okazji odbył się tradycyjny chrzest morski. U nas wygląda to tak, że dzień przed przybyciem Neptuna na okręt, na którym ma się odbyć chrzest neofitów, czyli tych, którzy nie przekraczali równika, pojawia się delegacja od króla morza, z Trytonem na czele. Jej przekazywany jest klucz, by Neptun mógł swobodnie wejść w posiadanie okrętu. Gdy w zeszłym roku przepływaliśmy równik, mieliśmy na pokładzie około 50 marynarzy, którzy już go przekraczali i aż około 180 takich, których tam jeszcze nie było. Było to więc spore zadanie logistyczne ochrzcić ich wszystkich. Na moje polecenie miała to być raczej dobra zabawa dla wszystkich, nie mogło być przesady w „torturach”.

- Czyli nieco niezgodnie z tradycją...

- No nie, chodziło o to, by marynarze mieli dobre wspomnienia.

- Wśród pańskiej załogi są też kobiety...

- Tak, jest ich sześć, mniej niż na innych okrętach. Ile ich będzie na pokła-

dzie nie zależy od dowódcy okrętu. O tym decyduje się wyżej.

- Na jakich stanowiskach służą?

- Jedna jest ochmistrem: zajmuje się księgowością, zamówieniami, zaopatrzeniem, również okrętowymi finansami. Dwie panie są oficerami artylerii. Kolejna jest zastępcą szefa kuchni. Jest też asystentka lekarza. Jesienią będziemy mieli na pokładzie szefową artylerii.

- Czy stosuje się wobec nich jakieś specjalne procedury, ustala zasady pokładowego życia?

- Staramy się, żeby panie nie mieszkaly w pomieszczeniach razem z mężczyznami. Jednak zasadą w niemieckiej marynarce jest, że nikt nie może sobie rezerwować prawa do oddzielania się, niezależnie od płci. Na małych jednostkach, np. ścigaczach raketowych, patrolowcach, zdarza się, że cała szeregowa załoga, powiedzmy dziesięć osób, mieszka w jednym pomieszczeniu, nawet jeżeli jest wśród nich kobieta. To działa, nie mamy z tym kłopotu. Pamiętam, że gdy około dziesięciu lat temu, kobiety zaczęły się pojawiać na okrętach, oponowali przeciw temu wyżsi dowódcy. Nie było z tym natomiast problemów na okrętach. Parawan, kurtyna w części pomieszczenia, załatwia sprawę prywatności.

- Pan jest za.

- Oczywiście. Podziwiam je przede wszystkim za to, że świetnie się odnalazły i umieją funkcjonować w tak bardzo męskim środowisku, jakim jest wojsko. Ja, będąc na przykład wychowawcą w przedszkolu, w gronie trzydziestu kobiet, nie wiem, czy tak dobrze jak one dałbym sobie radę. Chapeau bas! W ogóle uważam, że dla armii to bardzo dobrze, że są w niej kobiety – łagodzą obyczaje.

- Mówiliśmy o czasie wolnym pańskiej załogi. A co pan robi po służbie, na lądzie?

- Być może to trochę dziwne dla oficera marynarki, ale staram się trzymać z dala od spraw morskich: bardzo lubię być blisko natury, pływać kajakiem, łowić ryby...

- To przecież czynności związane z wodą...

- Tak, ale jednak nie z techniką, uzbrojeniem. Lubię także pracować w przydomowym ogródku. Gdy zapytasz oficera marynarki - powie, że wprawdzie lubi w ogrodzie przebywać, ale w nim pracować już nie. Mnie to bardzo odpręża, lubię pieścić, mieć ręce brudne od ziemi, sadzić i pielęgnować rośliny.

Rozmawiali:
Czesław Romanowski
i Piotr B. Stareńczak

Batory

wrócił do służby!



Fot. Tomasz Felba

Najstarszy polski okręt – kuter pościgowy *Batory* – rozpoczął nowe życie. Jednostka została oficjalnie wprowadzona do służby turystycznej.

Tak okręt wygląda obecnie.

- Jestem w szoku - mówiła 36-letnia Magdalena Kowalkowska, turystka z Warszawy, kiedy po raz pierwszy zobaczyła *Batorego*. - Nie myślałam, że coś takiego przetrwało do naszych czasów. Jestem zdziwiona tym bardziej, że choć kilka razy byłam na Helu, nigdy nie widziałam tam tego okrętu.

Pani Magda nie była jedyną osobą, która 15 maja dziwiła się przyglądając się *Batoremu*.

Już sam fakt, że na początku XXI wieku udostępnia się zwiedzającym najstarszy zachowany do dzisiaj polski okręt, na

dodatek jedyną jednostkę, która czynnie brała udział w walkach we wrześniu 1939 roku, i dotrwała do naszych czasów, budził sensację.

- Jak to możliwe, że możemy go tu oglądać? Skąd ten okręt się tutaj wziął? - takie pytania padały wielokrotnie w rozmowach. Wielu ludzi zatrzymywało się przed tablicą informującą o historii jednostki i starało się znaleźć tam odpowiedzi.

Batory nie był nigdy obecny w powszechnej świadomości tak jak inne, sławniejsze i większe, polskie okręty. Ta niepozorna jednostka (zaledwie 21,2 me-

trów długości, wypierająca 28 ton wody), ma jednak niezwykle bogatą historię.

Jest niemal całkowicie „produktem” polskiej myśli technicznej i stoczniowej. Został zaprojektowany przez Polaka, inżyniera Aleksandra Potyrałę, organizatora i pierwszego dyrektora Polskiego Rejestru Statków i wybudowana w 1932 roku w polskiej stoczni w Modlinie.

„Fakt ten był dlatego ważnym, zarówno dla mnie osobiście, jak i dla przyszłości polskiego przemysłu okrętowego, ponieważ już wówczas udało mi się, na skromnym jeszcze odcinku ówczesnych

potrzeb, przelamać w Polakach niewiarę w nasze możliwości w zakresie własnych koncepcji technicznych” - napisał Aleksander Potyrała w swoich wspomnieniach.

Jak na swoje czasy, *Batory* był jednostką bardzo nowoczesną. Przed drugą wojną światową służył w Straży Granicznej ścigając przemytników po wodach Zatoki Gdańskiej. Nigdy nie zdarzyło się, aby któryś z zatrzymywanych czy konwojowanych przez niego statków podjął próbę ucieczki. Szybkość (maksymalna wynosiła ponad 24 węzły) zapewniał polskiemu okrętowi oryginalny układ aż trzech silników. Załoga liczyła 10 osób, zasięg pływania 260 mil morskich. Uzbrojony był w dwa ciężkie karabiny maszynowe typu Maxim.

Kuter był chlubą Straży Granicznej. Pełnił także funkcje reprezentacyjne. Na jego pokładzie przebywało wiele znakomitości II Rzeczypospolitej, m.in. prezydent Ignacy Mościcki i premier Felicjan Sławoj-Składkowski.

W przededniu wybuchu drugiej wojny światowej *Batory* został zmobilizowany i stał się okrętem Polskiej Marynarki Wojennej. Jednostka przewoziła rannych i brała udział w obronie przeciwlotniczej Helu. W noc poprzedzającą kapitulację Półwyspu, na okręcie podjęto udaną próbę przedarcia się przez niemiecką blokadę do Szwecji. Był to najsłynniejszy epizod związany z dziejami jednostki. Wraz z 16 osobami na pokładzie, *Batory* został internowany w Szwecji.

Po wojnie wrócił do Polski i ponownie służył pogranicznikom, raz po raz zmieniając nazwy. Ostatecznie, od 1957 roku, pełnił służbę jako jednostka szkoleniowa Ligi Obrony Kraju na Zalewie Żegrzyńskim. Po wyeksploatowaniu stanął na Kanale Żerańskim i oczekiwał na swój koniec.

I zapewne zostałby ostatecznie zezłomowany, gdyby nie zaangażowanie kilku pasjonatów, wśród nich Gerarda Łukaszczyka, oficera Marynarki Wojennej z Helu. Dzięki m.in. jego staraniom, w 1974 roku, kuter został prowizorycznie naprawiony i przeprowadzony pod jego dowództwem na Hel.

Tam został wbetonowany w nabrzeże Portu Wojennego i praktycznie zapomniany na 30 lat. Ze względu na to, że *Batory* stał na terenie jednostki wojskowej, zwykli turyści nie mieli do niego dostępu. Na dodatek, wraz z upływem czasu, coraz bardziej niszczał, rozkradany na prawo i lewo.



Batory w trakcie remontu na Helu.



Wprowadzenie kutra do nowej roli uświetnił występ orkiestry.



Kiedy Port Wojenny w Helu opustoszał, kuter ponownie stanął przed widmem zagłady. Na szczęście zaopiekował się nim dyrektor Muzeum Marynarki Wojennej w Gdyni kmdr por. dr Sławomir Kudela. Udało mu się przekonać dowództwo polskiej floty, aby przekazało okręt do kierowanej przez niego placówki.

Kiedy tak się stało, można było *Batorego* poddać renowacji. Podjęła się tego firma Gotyk z Lubicza pod Toruniem. Okręt został zabezpieczony i przetransportowany do Gdyni, gdzie stanął na wewnętrznym dziedzińcu nowego gmachu Muzeum Marynarki Wojennej (można go oglądać od strony ekspozycji plenerowej).

Okręt udostępniono do zwiedzania 15 maja, w Noc Muzeów. „Dopieszczanie”

Butelkę szampana rozbija o burtę kutra Monika Łukaszewicz.

trwało do ostatniej chwili. Choć na okręcie nie zakończono wszystkich planowanych prac, m.in. montażu uzbrojenia (patrz rozmowa poniżej), już wygląda imponująco, szczególnie dla tych, którzy pamiętają, w jakim był stanie na Helu.

Przy okazji odbyła się skromna uroczystość oficjalnego wprowadzenia *Batorego* do służby turystycznej. Na kutrze zawieszono banderę z legendarnego niszczyciela *Piorun*, zagrała marynarska orkiestra, a butelkę szampana, w geście symbolicznego chrztu, rozbiła o burtę okrętu córka Gerarda Łukaszewicza, 21-letnia studentka Politechniki Gdańskiej, Monika.

- Jestem bardzo dumna - wyznała „*Naszemu MORZU*” chwilę po ceremonii. - Zwłaszcza, że wiem co to za okręt.

Dyrektor Kudela, w okolicznościowym przemówieniu, przedstawił krótko zgromadzonym historię kutra, a Gerard Łuka-

Król jest tylko jeden

- Czy podejmując się renowacji *Batorego* zdawał pan sobie sprawę z ogromu zadania?

- Przyznam, że nie do końca. Oczywiście znałem *Batorego* z historii i fotografii, ale przed rozpoczęciem pracy, jako że był zamknięty na terenie Portu Wojennego w Helu, nigdy go nie widziałem.

- Nie przeraził się pan, kiedy go pierwszy raz zobaczył?

- Cieszyłem się, że jest cały.

- A nie bał się pan, że po wyjęciu z betonu się rozsypie?

- Nie. Kiedy wszedłem do środka okrętu, stwierdziłem, że blacha jest w porządku. Pomimo tego, wyjęcie *Batorego* z betonu było chyba najtrudniejszym momentem pracy nad nim. Wszystkiego do końca nie da się przecież przewidzieć.

- Co pana najbardziej zaskoczyło przy remoncie?

- Kiedy *Batory* stał na Helu, został doszczętnie wybebeszony. Spotkałem kilka osób, które twierdziły, że wiedzą co się stało z niektórymi elementami wypo-

Sławomir Lewandowski -
renowator *Batorego*.

Ze Sławomirem Lewandowskim,
właścicielem firmy Gotyk, który remontuje
Batorego rozmawia Tomasz Falba

szewicz podziękował wszystkim, którzy zaangażowali się zarówno w pierwsze, to w 1974 roku, jak i drugie, obecne, ratowanie *Batorego* przed zniszczeniem. Wśród wymienionych znalazło się także „Nasze MORZE”, które od samego początku patronuje temu przedsięwzięciu, a nawet (rękoma niżej podpisanego) osobiście wzięło udział w renowacji jednostki.

- Dzisiejsza uroczystość to naprawdę wielka chwila dla wszystkich miłośników dziejów polskiej floty - mówi dyrektor Kudela. - Jestem szczęśliwy, bo *Batory* jest już bezpieczny i otrzymał nowe życie. Zasłużył na to.

Tomasz Falba

**Ludzie, którzy uratowali *Batorego*,
od lewej: Sławomir Lewandowski,
Sławomir Kudela i Gerard Łukaszewicz.**



Fot. Tomasz Falba

sażenia. Nikt jednak żadnego z nich nie oddał. To mnie dziwi. Może ci ludzie nie chcą być posądzeni o kradzież? Nie wiem. Szkoda jednak, że nie chcą pomóc zwracając te rzeczy.

- A według pana oceny, sporo się zachowało oryginalnych części?

- Myślę, że tak. Być może nawet zaskakująco wiele. Wśród nich mogą być elementy wnętrza, wyposażenia kajut, nadbudówki. Ale także bulaje. Może jak ktoś przeczyta tę rozmowę, to się zreфлекtuje? Byłoby miło. Nikt nikogo nie będzie pociągał do odpowiedzialności z tego tytułu, że odda jakąś oryginalną część *Batorego*.

- Czy udało się odkryć na okręcie elementy pamiętające czasy sprzed drugiej wojny światowej?

- Telegraf sterowy w maszynowni na przykład. Nity. Cała konstrukcja *Batorego* jest przecież nitowana. Do jego budowy użyto wielu tysięcy nitów. Tylko na ramkę okna przedniego nadbudówki aż 200!

- Udało się panu dotrzeć także do oryginalnej farby...

- Znalazłem ją w różnych zakamarkach okrętu: w załomach pod masztem i kominem, pod mocowaniami kół ratunkowych. Teraz *Batory* ma oryginalną barwę.

- Czy rzeczywiście okręt wygląda obecnie dokładnie tak jak w 1939 roku?

- Aby tak było, trzeba jeszcze parę rzeczy do niego dołożyć, np. tubę gło-

szą, buczek, reflektor, szalupę i uzbrojenie. Będę to sukcesywnie robić. Dążę do odtworzenia jego wyglądu sprzed wojny.

- Na przedwojennych fotografiach nie ma jednak np. relingów sztormowych na dachu nadbudówki. Dlaczego je pan zachował?

- To rzeczywiście powojenny dodatek. Ale nie będę go odcinał, bo zrosł się z okrętem tak, że trudno go usunąć.

- Czy odtwarzając *Batorego* wykorzystywał pan oryginalną dokumentację, np. stoczniową?

- Niestety, żadna dokumentacja się nie zachowała. Przynajmniej ja nic o niej nie wiem. To znacznie utrudnia odtwarzanie szczegółów okrętu, bo jak np. wyglądało koło sterowe? Dlatego jeśli ktoś dysponuje zdjęciami, dokumentami, czy czymkolwiek co mogłoby ułatwić proces renowacji *Batorego*, zachęcam do kontaktu z Muzeum Marynarki Wojennej w Gdyni.

- Czy podczas pracy korzystał pan z pomocy ludzi, którzy pamiętają *Batory*?

- Oczywiście. Ale ich pamięć sięga lat powojennych. Nie ma nikogo, kto pamiętałby ten okręt sprzed drugiej wojny światowej.

- Ile czasu zajął panu dotychczasowy remont?

- Prawie rok. Pracowałem często po 12 godzin na dobę.

- Renowacja *Batorego* jest już zakończona?

- Nie. Prace trwają i potrwać jeszcze jakieś dwa lata. Zdecydowaliśmy się udostępnić go jednak zwiedzającym już teraz, bo nawet w takim stanie jak dzisiaj, jest po prostu piękny i wart pokazania.

- Jak będą dalej przebiegać prace nad *Batorym*?

- Trzeba wyremontować jeszcze wiele elementów, szczególnie w środku – pomalować, uszczelnić itp. Są też plany, aby częściowo odtworzyć wnętrze kutra.

- Pewne decyzje przy renowacji *Batorego* uznaje się jednak za kontrowersyjne, choćby przecięcie go na pół na czas transportu z Helu do Gdyni.

- Nie było innego rozsądnego wyjścia, aby móc go umieścić na dziedzińcu nowego budynku Muzeum Marynarki Wojennej. Zapraszam zresztą wszystkich krytyków, by przekonali się, że dzisiaj nawet nie widać, w który miejscu był przecięty.

- *Batory* rozpoczął nowy etap swojej historii. Czym był dla pana jego remont?

- Powiem tak. Zajmuję się renowacjami różnych urządzeń technicznych od trzydziestu lat. Uratowałem kilka zabytkowych motocykli i samochodów. Ale praca nad *Batorym* była czymś szczególnym, bo zabytkowych motocykli i aut jest wiele, a ten okręt jest tylko jeden. Król jest jeden.

Załapać bakcyła



Fot. Czesław Romanowski

Dzięki gdańskiemu programowi, ponad trzy tysiące dzieci, prawdopodobnie pierwszy raz w życiu wypłynę na wodę.

- Byliśmy na zatoce, mieliśmy okazję zobaczyć Gdańsk od strony morza. Na zatoce bujało, niektórzy mieli problem z żółtkiem – tak gdańscy gimnazjaliści opisywali wrażenia po rejsie Motławą i po Zatoce Gdańskiej. Ponad trzy tysiące ich rówieśników będzie mogło przeżyć to samo. Ruszył Program Edukacji Morskiej – pomysł władz Gdańska i Mateusza Kusznierewicza.

Kusznierewicz, dwukrotny medalista igrzysk olimpijskich, mistrz świata oraz Europy, jest Morskim Ambasadorem Gdańska. Niedawno przeniósł się do grodu nad Motławą i kupił tam mieszkanie. Mówi, że jest zauroczony tym miastem.

- Po tym co tutaj zobaczyłem, nie wiem co robiłem przez tyle lat w głębi lądu. Bliskość morza sprawia mi wielką frajdę. Gdańsk, nazwany kiedyś morską stolicą Polski, powinien być faktycznie godzien tej nazwy. Po spotkaniach z władzami, z ludźmi, którzy chcą coś w tym mieście robić, zauważyłem jego potencjał.

Potencjał Gdańska

Powstał projekt działań, które mają z Gdańska uczynić prawdziwą, morską stolicę Polski. Ma to być promocja miasta za granicą, uatrakcyjnienie istniejących i być może organizacja nowych imprez morskich oraz rozbudowa infrastruktury morskiej, przede wszystkim nowych marin, bo na ich nadmiar miasto nie narzeka. Kolejny filar to edukacja morska.

- Dużo czasu poświęcam na spotkania z dziećmi i młodzieżą, w tym także w przedszkolach - opowiada Mateusz

Kusznierewicz. - Mam okazję opowiadać o swojej przygodzie z żeglarstwem, o igrzyskach, o tym, co mi dało żeglarstwo. Dzieci bardzo są tymi sprawami zainteresowane, dlatego pomyślałem, że dobrze byłoby, gdyby spróbowały jak to jest na wodzie, a nuż załapią bakcyła?

Kusznierewicz, który urodził i wychował w Warszawie, owego bakcyła załapał, kiedy miał dziewięć lat. Rodzice, sami żeglarze, zapisali go kurs żeglarski na Zalewie Zegrzyńskim. Już siedem lat później, Mateusz został członkiem kadry olimpijskiej.

- Zaczęłem podróżować po świecie, otwarły się dla mnie perspektywy - wspomina. - Mając 21 lat, w 1996 roku, pojechałem na pierwsze Igrzyska Olimpijskie do Atlanty. I ku zaskoczeniu wielu osób, bo nie byłem tam faworytem, pokonałem wszystkich i zdobyłem pierwszy w historii polskiego żeglarstwa złoty medal olimpijski.

Już będąc sławnym żeglarzem, spędzał mnóstwo czasu propagując ten sport, przede wszystkim w szkołach, ale także

w zakładach karnych. Dowiadywał się później, że po jego wizytach miejscowe kluby żeglarskie przeżywają obłęd. Stąd nadzieja, że i teraz tak będzie, że dzieci, które będą miały możliwość spędzić na jachcie choć jeden dzień, może później pójść w jego ślady.

Wspólnie z władzami miasta, Fundacją Gdańską, klubami żeglarskimi i szkołami, opracował Program Edukacji Morskiej. Mówi on, że w maju, czerwcu i wrześniu dzieci z pierwszych klas wszystkich gdańskich gimnazjów (około 3300 osób), odbędą jednodniowe rejsy po Motławie i - przy sprzyjającej pogodzie - po wodach Zatoki Gdańskiej. Władze miasta wyczarterowały do tego celu pięć jachtów.

- Dzieci po krótkim przeszkoleniu, pod opieką doświadczonych opiekunów, popłyną z mariny w stronę Zatoki Gdańskiej - mówi mistrz olimpijski. - Płynąc Motławą i kanałem portowym będą mogły dowiedzieć się ciekawych rzeczy o Żurawiu, *Soldku*, Westerplatte, latarni morskiej w Nowym Porcie. Zwiedzą również niedawno odrestaurowaną Twierdzę Wisłoujście. Będzie to okazja do poznania miasta od strony wody, zobaczenia miejsc i zakątków niedostępnych dla zwykłego mieszkańca Gdańska i przeżycia pierwszej żeglarskiej przygody. Każda wyprawa na pokładzie jednego z pięciu jachtów żaglowych potrwa ok. sześciu godzin. W trakcie rejsu jachty będą płynęły pod żaglami albo na silniku, a uczestnicy będą mieli okazję poczuć, jak to jest być częścią żeglarskiej załogi. Do realizacji rejsów wybraliśmy niewielkie, szybkie i zwrotne jachty kabinowe: *Antilę*, *Pegaza* i *Delphię*.

Rejsy odbywać się będą od poniedziałku do piątku. Każdego dnia pływac będą trzydziestoosobowe grupy. Program jest darmowy, koszty pokrywa miasto i sponsor. Po każdym rejsie dzieci dostaną specjalny dyplom, na odwrocie którego znajdują się adresy klubów żeglarskich. By na wypadek, gdyby załapały wodnego bakcyła, zaczęły uczęszczać na zajęcia i kursy żeglarskie. Program ma być kontynuowany w kolejnych latach.

Robert, Andżelika i Dawid z Gimnazjum nr 8 tak opisują swoje przeżycia podczas pierwszego, inauguracyjnego programu rejsu: - Podobało nam się, że mogliśmy popłynąć jachtem, że mogliśmy nim sterować. Byliśmy na zatoce, mieliśmy okazję zobaczyć Gdańsk ze strony morza. Na zatoce bujało, niektórzy mieli problem z żołądkiem. Nauczyciele, którzy z nami byli nie wyglądali na wystraszonych.

Zdarzało się jednak, że chowali się do kabin. Mieliśmy szansę postawić żagiel, zobaczyć, że nie można się zastanawiać, trzeba być odpowiedzialnym za to, co się robi, odpowiedzialnym za innych.

Zarazić morzem

Podczas inauguracji programu, prezydent Gdańska, Paweł Adamowicz, powiedział:

- Dzięki naszemu wspólnemu programowi, ponad trzy tysiące dzieci prawdopodobnie pierwszy raz w życiu wypłynę, niemal samodzielnie, na wodę. My, za pieniądze podatników, przy udziale sponsora, spróbujemy zarazić te dzieci morzem i morskością.

Organizatorzy podkreślają, że gdański Program Edukacji Morskiej jest wyjątkowy.

- Żadne miasto w kraju nie porwało się na taki masowy program. Jest to w tej chwili największy w kraju, a nawet Europie, projekt edukacyjny - podkreśla prezydent Adamowicz.

Do tej pory największym morskim programem edukacyjnym był, powstały w 1995 roku, szczeciński Program Edukacji Wodnej i Żeglarskiej „Morze przygody - z wiatrem w żaglach” który nadzoruje Wydział Oświaty Urzędu Miasta Szczecin. W programie bierze udział kilkadziesiąt placówek oświatowych, od przedszkoli i szkół podstawowych, poprzez gimnazja i szkoły średnie, po szkoły specjalne. Uczniowie i nauczyciele po konkursach, sesjach, warsztatach odbywa-

jących się na lądzie, trafiają na wodę, by później odbywać prawdziwe, bałtyckie rejsy morskie, zawijać do nadbałtyckich portów. Najmłodszy biorą udział w rejsach po porcie statkiem wycieczkowym, starsi przechodzą szkolenie w Centrum Żeglarskim na jeziorze Dąbie. Rejsy szkoleniowe odbywają się najczęściej na miejskich jachtach Centrum Żeglarskiego: *Darze Szczecina*, *Zryw* i *Magnolii*. Rocznie w programie bierze udział do półtora tysiąca chłopców i dziewcząt, w wieku od 6 do 18 lat.

- Nie może być lepszej inwestycji w morskim Szczecinie jak wyprowadzanie młodych ludzi na morze - pisał, w odpowiedzi na krytyczne uwagi jednego z miejskich radnych o programie, Honorowy Ambasador Szczecina, dr Maciej Krzeptowski. - Przecież to oni już za chwilę będą decydować o losach naszego miasta, o jego tożsamości. Słabe szkoły, złe dzielnice, rodziny patologiczne - to wszystko zostaje na lądzie, na jachcie szanse są wyrównane, liczy się koleżeństwo, otwartość, praca w zespole. Tutaj, pracując w ciężkiej pogodzie na najwyższej reii, można poczuć swoją wartość, uwierzyć w swoje siły i możliwości. To nie są slogany. Gdy spotykam swoich niedawnych podopiecznych, a obecnie wykształconych, wspaniałych młodych ludzi, mam ogromną satysfakcję, że noszą oni w sobie kawałek prawdziwego morza, wyniesiony z edukacyjnego rejsu.

Czesław Romanowski



Regina Białousów, dyrektor Wydziału Edukacji gdańskiego magistratu i Mateusz Kusznierewicz rzucają cumy.

„Zielone” biuro DNV
z wirtualną rzeczywistością

By szkolić morskie kadry

Uroczyste otwarcie nowego Centrum Technologicznego DNV o powierzchni ok. 4500 m², wyposażonego w nowoczesne sale szkoleniowe, połączone z inauguracją „Gdyńskiej Akademii DNV” odbyło się w Gdyni.



Wirtualna wstęga, wirtualnie przecięta - Centrum Szkoleń w Wirtualnej Rzeczywistości otwarte...

Biuro wybudowano zgodnie ze standardami rekomendowanymi przez unijny program GreenBuilding*. By zredukować emisję CO₂, kupowano materiały budowlane od lokalnych dostawców. Automatyczny system reguluje oświetlenie i temperaturę w różnych częściach budynku. Lepszemu ociepleniu służą specjalne okna, które odbijają słońce latem, a pochłaniają ciepło zimą. Lokalizacja nowo otwartego Centrum Technologicznego DNV - blisko publicznych środków transportu, 20 km od lotniska - ułatwia dojazd i pozwala ograniczyć korzystanie z prywatnych aut. Nawet rośliny posadzone wokół konstrukcji wybrano pod kątem zgodności z lokalną populacją ptaków.

Henrik Bach, dyrektor regionalny DNV, zauważa, że mimo ogromnych, niezaprzeczalnych zalet ekologicznych i technologicznych obiektu, ludzie w pierwszym rzędzie dostrzegają w nim komfortową, przestronną przestrzeń, w której mieści się Centrum Technologiczne i Centrum Szkoleń w Wirtualnej Rze-

czywistości, słyszące z trójwymiarowego Symulatora Inspekcji.

- Właściwie nic na pierwszy rzut oka nie sugeruje, że budynek jest „zielony” - mówi Henrik Bach. - Dlatego zastanawiamy się nad ustawieniem dodatkowo wiata, który by na to wskazywał.

• • •

7 maja 2010 r. Det Norske Veritas Poland Sp. z o.o. uroczystie otworzył nową siedzibę, inaugurując działalność Gdyńskiej Akademii DNV (DNV Academy Gdynia). Wirtualną wstęgę (zawieszoną na relingu, na wirtualnym modelu statku) przy pomocy myszki komputerowej, przeciął ambasador Norwegii w Polsce Enok Nygaard. W ten sposób dokonało się także otwarcie pierwszego Centrum Szkoleń w Wirtualnej Rzeczywistości - unikalnego miejsca, które nie ma na rynku odpowiednika.

Centrum powstało, by opracować koncepcję prototypu symulatora przeznaczonego do szkolenia morskich kadr technicznych (m.in. inspektorów towarzystw klasyfikacyjnych, superintendentów z biur armatorskich i instytucji rządowych i międzynarodowych, np. Port State Control, załóg statków, projektantów statków) przy użyciu trójwymiarowych modeli i wizualizacji w technologii stereoskopowej (dającej wrażenie 3D). Ten nowatorski projekt wsparły środki z unijnego Funduszu Innowacyjna Gospodarka. Po ponad dwuletnich, intensywnych pracach nad rozwojem oprogramowania, DNV Poland wprowadza na rynek pierwszy

interaktywny, trójwymiarowy Symulator Inspekcji (SuSi), zaprojektowany specjalnie, by udoskonalić i przyspieszyć szkolenie inspektorów DNV. To rewolucyjne narzędzie szkoleniowe będzie również wykorzystywane do praktycznych szkoleń oferowanych klientom.

Symulator Inspekcji przeznaczony jest do codziennego użytku, przede wszystkim dla profesjonalistów, którzy muszą przed wejściem na statek wiedzieć o nim wszystko. Inspekcje i przeglądy techniczne wymagają długiego i dogłębnego procesu szkolenia, które przygotowałyby nowych inspektorów na szereg warunków, jakie mogą napotkać w pracy zawodowej. Taki proces może trwać lata. Praktyczne szkolenie na statkach uzależnione jest od dostępu do konkretnego typu statku lub konkretnej fazy życia jednostki.

Ocenia się, że czas potrzebny do przygotowania nowych inspektorów, czy superintendentów do samodzielnej pracy można dzięki nowej, atrakcyjnej metodzie nauczania skrócić ze średnio pięciu lat nawet do roku. To rewolucja.

• • •

DNV to niezależna fundacja, mająca na celu ochronę życia, mienia i środowiska. Jest międzynarodowym liderem w zarządzaniu ryzykiem. DNV działa w Polsce od 40 lat. Obecnie zatrudnia blisko 200 osób w pięciu biurach: Gdyni, Szczecinie, Katowicach, Warszawie i Poznaniu, oferując usługi klasyfikacji statków, certyfikacji, doradztwa technicznego i szkolenia.

rel, Piosta

* Komisja Europejska wprowadziła w życie program GreenBuilding (GBP) w roku 2005. Ma on na celu podwyższanie efektywności energetycznej w europejskich budynkach użyteczności publicznej. W Europie istnieje tylko 200 takich budynków, w tym 5 w Polsce.



Henrik Bach,
dyrektor regionalny DNV.



Sesja Związku Pracodawców Forum Okrętowe

Fot. Piotr Stareńczak



Przedstawiciele branż przemysłu morskiego na konferencji „Morze: szanse, wyzwania, możliwości”.

Postawić na wiatr

Czy polskie stocznie i porty mają szansę skorzystać z boomu na pozyskiwanie energii z siły wiatru? O tym przede wszystkim debatowało kilkudziesięciu przedstawiciele branż przemysłu morskiego na sesji Związku Pracodawców Forum Okrętowe.

Sesja „Morze: szanse, wyzwania, możliwości” odbyła się 7 maja w Centralnym Muzeum Morskim w Gdańsku. Wzięło w niej udział kilkudziesięciu prezesów, dyrektorów i przedstawicieli stoczni, portów, armatorów, banków i innych organizacji zainteresowanych tematyką spotkania. Jerzy Czuczman, dyrektor biura Związku Pracodawców Forum Okrętowe, wyjaśnił, że to przede wszystkim spotkanie w doborowym gronie i szansa znalezienia wielu obszarów współpracy. Wspólnym biznesem dla wielu rodzinnych przedsiębiorstw

może stać się bowiem budowa farm wiatrowych oraz jednostek i infrastruktury do ich obsługi.

Klimat na nowe inwestycje

- Energetyka wiatrowa rozwija się w szybkim tempie, szczególnie na Morzu Północnym - mówił dyrektor Czuczman. - Obliczono, że potencjał wiatru, który wieje w Europie siedmiokrotnie przewyższa zapotrzebowanie na elektryczność krajów europejskich. Morze Bałtyckie jest

miejscem, które na pewno znajdzie się na mapie jednostek wiatrowych. Ten rynek już puka do naszych drzwi. Powstaje nowa, dynamicznie rozwijająca się branża.

Dyrektor podkreślał, że istnieje już kilka statków do obsługi farm wiatrowych, a Europejski Bank Inwestycyjny ocenia, że to właśnie nowe jednostki do ich obsługi są wąskim gardłem rozwoju energetyki wiatrowej.

- To miód na serce okrętowców - przekonywał Jerzy Czuczman. - Kto pierwszy wejdzie w tę niszę, ten zyska najwięcej. Wartość jednostki do obsługi ferm wiatrowych to około 200 mln euro - jest się więc o co bić. To jednostki nowoczesne, na których zastosowane zostały nowatorskie rozwiązania techniczne i technologiczne. Nasze silne strony to doświadczenie w branży offshore i umiejętność przetrwania w kryzysie. Posiadamy potencjał projektowy, mamy sieć dostawców, możemy wspólnie wejść na ten rynek.

Tomasz Solkiewicz, dyrektor pionu skarbu CITI Banku tłumaczył, iż wszelkie analizy wskazują, że w Polsce obserwujemy wzrost gospodarczy. A więc jest klimat do otwierania się na nowe inwestycje.

- Prezesi firm, decydenci uważają, że jest dobry grunt do prowadzenia biznesu w kraju - mówił Solkiewicz. - Co więcej, koszty pracy w Polsce, w porównaniu z Niemcami, to różnica między 900 a 3900 euro. Europa Zachodnia niejako jest więc na Polskę skazana.

Z drugiej jednak strony, podkreślali dyskutanci, banki nadal nie są przekonane do kredytowania produkcji związanej ani z branżą stoczniową, ani z niezbadanym jeszcze do końca segmentem, jakim są farmy wiatrowe.

Temat ów mniej tajemniczym uczyni na pewno materiał, który na zlecenie Polskiego Towarzystwa Energetyki Wiatrowej i Forum Okrętowego sporządził Instytut Energetyki Odnawialnej w Warszawie. „Gospodarcze i społeczne aspekty rozwoju morskiej energetyki wiatrowej” to pierwszy w Polsce raport na ten temat.

- Na Morzu Północnym farmy wiatrowe rozwijają się bardzo energicznie, natomiast na Bałtyku ten segment pozyskiwania energii dopiero jest wprowadzany - mówił Bogdan Gutkowski, prezes zarządu PTEW. - Niemcy są bardzo zaawansowani w temacie, my na razie jesteśmy w powijakach. Na 2020 rok planowane jest pozyskanie z zamontowanych u naszych wybrzeży urządzeń 1500 MW (z lądowej energii wiatrowej niemal 10 razy więcej - red.), na rok 2030 - 4800 MW. Wszystko jednak zależy od tego, czy przekonamy rząd do tego rodzaju energii. Musi to być decyzja polityczna, tylko

w takim wypadku można stworzyć ciągły biznes.

Farmy wiatrowe mogą być u nas zlokalizowane na granicy województw pomorskiego i zachodniopomorskiego, na wysokości Ustki i Lubiatowa, w Ławicy Słupskiej i Ławicy Środkowej.

- Cały przemysł energii wiatrowej opiera się na infrastrukturze portowej - wyjaśniał prezes PTEW. - Porty, które mogą je obsługiwać, muszą mieć odpowiednie możliwości techniczne. Te w Gdyni czy Gdańsku są predestynowane, by zająć jakieś miejsce nad Bałtykiem. Przewidywany koszt rocznych usług serwisowych zlokalizowanych tutaj w przyszłości farm wiatrowych to 2,5 miliarda złotych - gdybyśmy mieli do zagospodarowania chociażby około 10 procent europejskiej części rynku, jest się o co bić. Kolejne profity mogą pochodzić z produkcji kabli, którymi przesyłana będzie energia z farm na ląd.

- To są dziedziny do zagospodarowania - mówił dalej prezes Gutkowski. - Mimo, że nie mamy w tej branży doświadczeń, mamy umiejętność dostosowywania się do nowych technologii. I na pewno możemy część tej produkcji przejąć.

Katarzyna Michałowska-Knap, członek zarządu PTEW jest pesymistką.

- Od 2001 roku na morzu zainstalowano urządzenia pozwalające uzyskiwać 2000 MW, w tym samym czasie na lądzie było tego ponad 60 000 MW, czyli 30 razy więcej - tłumaczyła. - Rynek ten wciąż postrzegany jest jako ryzykowny. W obowiązującej dla Polski wizji energetycznej do 2030 roku, nie ma na morzu zainstalowanego ani jednego megawata. Ustawa o obszarach morskich praktycznie uniemożliwia lokowanie tam farm wiatrowych.

Według Michałowskiej-Knap także europejskie firmy niechętnie inwestują w ten segment rynku: - Nie spodziewam się, żeby w ciągu najbliższych dziesięciu lat jakiś inwestor przyszedł do polskiego portu z propozycją utworzenia farmy wiatrowej. W przypadku portu w Bremen-haven, który jest najważniejszym jeżeli chodzi o ten segment w Europie, z budżetu federalnego przeznaczono połowę z ogólnej kwoty 500 milionów euro na inwestycje w infrastrukturę morskiej energii wiatrowej.

- Na Morzu Północnym farmy wiatrowe rozwijają się bardzo energicznie, natomiast na Bałtyku ten segment pozyskiwania energii dopiero jest wprowadzany - podkreślał prezes Bogdan Gutkowski.



Fot. Czesław Romanowski

Katarzyna Michałowska-Knap nie spodziewa się, aby w ciągu najbliższych dziesięciu lat jakiś inwestor przyszedł do polskiego portu z propozycją utworzenia farmy wiatrowej.

W Polsce z wielu względów taka inwestycja nie jest możliwa. Nie ma ani planów, ani pieniędzy, ani też wsparcia, zarówno na szczeblu województw, jak i ze strony rządowej.

Stocznie się nie dają

Obok energetyki wiatrowej - przewodniego tematu sesji Forum Okrętowego - w programie spotkania znalazło się kilka innych zagadnień. Piotr Soyka, prezes Forum Okrętowego, przewodniczący Rady Nadzorczej, a w przeszłości wieloletni prezes Gdańskiej Stoczni Remontowej SA przekonywał, że wbrew obiegowym informacjom, przemysł okrętowy w naszym kraju nadal istnieje.

- Wciąż mamy szereg firm tej branży, które z większym lub mniejszym powodzeniem radzą sobie na tym rynku - mówił. - „Krajobraz po bitwie” to cztery duże stocznie produkcyjne: Stocznia Północna należąca do Grupy REMONTOWA, Stocznia Gdańsk, Stocznia Wisła i Stocznia Marynarki Wojennej. To także stocznie remontowe: Gdańska Stocznia Remontowa, Stocznia Remontowa Nauta, Szczecińska Stocznia Remontowa i Morska Stocznia Remontowa plus kilkanaście drobnych, nazwijmy to - organizacji remontowych. Dodajmy dostawców, stocznie rzeczne i jachtowe, i robi się z tego całkiem spory segment przemysłu.



Fot. Czesław Romanowski

Bliska sercu prezesa Soyki Grupa REMONTOWA stawia na swój, gotowy projekt - w oparciu o własne biuro konstrukcyjne i stocznię produkcyjną - Stocznię Północną. A dołek kryzysowy przetrwała dzięki wcześniej zawartym kontraktom.

- Wcale nie jesteśmy skazani na zagładę. Atutem naszych stoczní, naszą szansą są: produkcja niszowa, dobra lokalizacja (blisko krajów skandynawskich), przebudowy i remonty, przemysł offshore, konstrukcje stalowe - wyjaśniał Piotr Soyka.

Ciężką sytuację, w jakiej znajdują się nieliczne w Polsce stocznie rzeczne, przedstawił prezes największej z nich, płockiego Centromostu, Andrzej Suchecki.

- Stocznie rzeczne kwitły w latach 50. i 70. ubiegłego wieku. Było to związane z prosperity w żegludze śródlądowej. Mieliśmy 19 zakładów produkujących, kilkadziesiąt obiektów pływających rocznie. Pod koniec lat 70. Żegluga Odrzańska transportowała 17 mln ton ładunku. W tej chwili właściwie nie możemy w ogóle mówić o żegludze śródlądowej. Na Odrze mamy jedynie kilka stoczní rzecznych, na Wiśle są tylko dwie.

W czasie boomu stocznie rzeczne zatrudniały 5500 osób. W tej chwili może 1500. Centromost w zeszłym roku zatrudniał około 350 osób, w tej chwili jest ich połowa. Stocznia z Płocka do niedawna

budowała 10-12 kadłubów tankowców rocznie, obecnie - połowę tej liczby. Spowodowane to jest oczywiście kryzysem światowym, który oddziałuje również na tę branżę.

- Stocznie uratowały się tylko dzięki eksportowi, od początku lat 90. przestały produkować dla przedsiębiorstw krajowych - mówił prezes Suchecki. - My wybudowaliśmy w ostatnich latach tylko trzy jednostki dla rodzimych przedsiębiorstw, w tym tramwaj wodny dla Koszalina.

Żegluga śródlądowa jest najmniej kosztochłonna. Są na to liczne przykłady. Tonę ładunku, z 5 litrami paliwa w baku, żegluga śródlądową można przewieźć na odległość 500 kilometrów. Pociągiem 300, ciężarówką - 100, a samolotem tylko na 6 km. Podobnie jeżeli chodzi o energochłonność.

- W Niemczech drogą śródlądową przewożonych jest 30 procent ładunków, w Polsce 0,6! - mówił na zakończenie prezes Centromostu. - Nic się u nas, jeżeli chodzi o infrastrukturę czy proces decyzyjny, nie dzieje. Sprowadzono nas, jako stocznie, do podwykonawców, wytwórców kadłubów. Ale jest nadzieja: podejmujemy próby, by zbudować kompletny, w pełni wyposażony tankowiec dla holenderskiego armatora.

Ciekawie przedstawia się sytuacja stoczní produkujących jachty. Jak mówił podczas sesji Marek Słodownik, dyrektor Polskiej Izby Przemysłu Jachtowego i Sportów Wodnych, eksport jachtów zajmuje siódmą pozycję w Polsce jeżeli chodzi o wartość sprzedaży, eksportowanych

jest ponad 96 procent produkcji. Dzisiejsi potentaci na tym rynku, powstali na początku lat 90. ubiegłego wieku na fundamentach państwowych stoczní jachtowych. Wbrew obiegu opinii, jachty żaglowe to ułamek produkcji tych stoczní.

- Kilkanaście lat temu Amerykanie zaproponowali liderom tego rynku produkcję jachtów motorowych - ośmiu tysięcy sztuk w ciągu czterech lat. Ci, którzy podpisali ten kontrakt są dzisiaj liderami rynku - wyjaśniał dyrektor Słodownik. - Co ciekawe, żadna z tych firm nie potrafiła przewidzieć ogromnego wzrostu branży: obecnie największe stocznie produkują ponad 2 tysiące jachtów.

Sektor produkcji jachtowej obejmuje ponad tysiąc przedsiębiorstw, nie tylko stoczní, ale także kooperantów. Główne kierunki eksportu ich produkcji to Niemcy, Skandynawia, Wlk. Brytania, Francja. Rok 2007 był apogeum produkcji, do tamtego czasu przyrastała ona kilkanaście procent rocznie. Spadek, o około 30 procent, nastąpił w 2008 roku.

- W stoczniach, które bazowały na podwykonawstwie, na eksporcie do USA, nawet o 80 procent - mówił dyrektor Słodownik. - Szacujemy, że dopiero w 2011 roku będzie możliwy poziom produkcji sprzed kryzysu. Specyfiką branży jest rozbudowana szara strefa. Np. właściciele pensjonatów zimą, kiedy są one zamknięte, zatrudniają swoich pracowników do budowy jachtów. Nie istnieje też żadna szkoła kształcąca szkutników.

Czesław Romanowski

Piotr Soyka (na pierwszym planie, za nim od lewej: Sławomir Skrzypiński i Stanisław Gutteter z EuroCynku), przekonywał, że wbrew obiegu informacji, przemysł okrętowy w naszym kraju nadal istnieje.



*Kajakiem
z Sydney do Hobart*

Wykalkulowane szaleństwo

Polski podróżnik Marcin Gienieczko zamierza przepłynąć z Sydney do Hobart. Morderczą trasę, której nie dają rady ultranowoczesne megajachty, pokonać chce... 7-metrowej długości kajakiem.

Sydney-Hobart – miłośnikom żeglarstwa zbitka tych dwóch słów kojarzy się z tylko z jednym: legendarnymi regatami, rozgrywanymi co roku w drugi dzień świąt Bożego Narodzenia. Wyścig ten należy do najsłynniejszych i najtrudniejszych zarazem imprez żeglarskich na świecie. Trasa, wiodąca z Sydney w Australii do Hobart na Tasmanii, choć niedługa, bo licząca zaledwie 628 mil morskich, zaliczana jest do najtrudniejszych na ziemi.

Po drodze żeglarze zmierzyć się muszą z wodami Cieśniny Bassa – jednymi z najburzliwszych akwenów na naszej planecie. Ścierające się tam prądy morskie, wiejące wiatry, niewielka głębokość sięgająca do 90 metrów i powstające na-

gle fale o wysokości kilkunastu metrów powodują, że przesmyk ten należy do ekstremalnie trudnych do pokonania. W 1998 roku w trakcie regat Sydney-Hobart sztorm zabił tam sześciu żeglarzy i zatopił pięć jachtów.

- Cieśnina Bassa to nie jest bułka z masłem - przekonuje Arkadiusz Pawełek, który pokonał Atlantyk i przylądek Horn na pontonie, brał też udział w regatach Sydney-Hobart. - Ale zamierzenie Gienieczko choć ambitne, nie jest niemożliwe do wykonania.

Marcin Gienieczko jest jednym z najwytrwalszych polskich podróżników. Mieszkający w Gdyni globtroter, pomimo młodego wieku (ma 32 lata), zaliczył już ponad dwadzieścia ekstremalnych wy-

praw w najbardziej niedostępne zakątki ziemi. Przejechał konno Mongolię, na nartach północną Kanadę, a na piechotę przeszedł Góry Mackenzie. Nie są mu także obce kajak czy jacht. Swoje przeżycia opublikował w książce „Pokonać siebie”.

Przeplnięcie trasy z Sydney do Hobart jest częścią swoistego „trójboju” poprzez Australię. W maju Gienieczko rozpoczął jego pierwszą część – przejechał rowerem 3 tysięcy kilometrów. Następnie Polak zamierza przejść na piechotę Pustynię Gibsona.

- To żwirowe pustkowia - mówi Marek Kamiński, najsłynniejszy polski polarnik, który ma na koncie także przejście Pustyni Gibsona. - Czekają tam na Marcina rozliczne niebezpieczeństwa, ale największym wyzwaniem będzie jego własna psychika.

Trzecim i ostatnim etapem będzie przepłynięcie z Sydney do Hobart. Polski podróżnik nie popłynie dokładnie trasą słynnych regat. Będzie się trzymał

bliżej brzegu, tuż za falą przyboju. W samej Cieśninie Bassa będzie się zatrzymywał na odpoczynek na rozsianych tam wyspach i wysepkach. Trasa liczyć ma około 1200 kilometrów.

Część lądową wyprawy Marcin Gienieccko zamierza zakończyć we wrześniu. Potem nastąpi trzymiesięczna przerwa, w trakcie której Polak będzie testował sprzęt i konsultował zamierzenie z dwoma Australijczykami, którzy trzy lata temu przepłynęli kajakiem z Australii do Nowej Zelandii. Start planowany jest na początek stycznia.

- To moja podróż życia - nie ukrywa polski podróżnik. - A przepłynięcie kajakiem z Sydney do Hobart jest najtrudniejszą jej częścią.

Łódkę, na której zamierza zrealizować swój plan, nazywa „kajakiem oceanicznym”, choć tak naprawdę to raczej pojazd pływający, na oko do złudzenia przypominający bolid Formuły 1, tyle że zamiast kół ma dwa wiosła. Wążący 250 kilogramów kajak wykonany został z najnowocześniejszych materiałów. Do kadłuba przymocowane są dwa pływaki, a na rufie jest niewielka kabina. Łódka otrzymała nazwę *Ostatni Mobikanin*.

- To bardzo solidna konstrukcja - mówi projektant łodzi Bartosz Puchowski. - Mam nadzieję, że bezpiecznie dowiezie Marcina do celu.

Gienieccko zdaje sobie sprawę z niebezpieczeństw. Jak mówi, solidnie przygotowywał się do wyprawy. Nie tylko od strony teoretycznej czy sprzętowej. W ubiegłym roku, na Akademii Morskiej w

Gdyni, ukończył kurs indywidualnych technik ratowniczych i spłynął kajakiem ze Szczecina do Sopotu.

- Niektórzy twierdzą, że ta ekspedycja to szaleństwo - mówi Gienieccko. - Odpowiadam, że owszem, ale bardzo dobrze wykalkulowane.

Tomasz Falba



Ilustr. ImageBit



To na tym sprzęcie podróżnik zamierza przepłynąć trasę z Sydney do Hobart.



Czterech chętnych na PRO

PROwatyzyzacja

Gastel Żurawie, Maritim-Shipyard, PRO Spółka z o.o. i spółka Port Consultants to firmy, które startują w przetargu na właściciela Polskiego Ratownictwa Okrętowego.

Jak pisaliśmy w poprzednim numerze, na początku kwietnia Ministerstwo Skarbu ogłosiło rozpoczęcie procedury sprzedaży PRO w otwartym przetargu. Zaskoczyło to pracowników przedsiębiorstwa, którym, jak sami twierdzą, wcześniej obiecywano, iż firma zostanie im przekazana w odpłatne użytkowanie (ministerstwo nie potwierdziło owych ustaleń). Obawiali się, że w wypadku zwykłej prywatyzacji, przedsiębiorstwo zostanie kupione przez któregoś z międzynarodowych konkurentów, który zwolni część polskiej załogi.

W zaistniałej sytuacji pracownicy PRO zawiązali własną spółkę i przystąpili do przetargu. Pozostałe trzy zainteresowane firmy, z dalekomorskimi holowaniami, czyli podstawową działalnością PRO, nie mają wiele wspólnego.

Gastel Żurawie oferuje usługi sprzętowe, działa w sektorach energetyki wiatrowej (ładowej), budownictwa telekomunikacyjnego, prefabrykatów konstrukcji stalowych i betonowych, systemów asekuracji, sprzedaży żurawi i węzłów beto-

niarskich. We flocie PRO nie ma jednostek, które nadawałyby się do prowadzenia działalności w sektorze budowy morskich farm wiatrowych.

Maritim-Shipyard - jedna z „największych z małych” polskich stoczní, zajmowała się dotąd budową głównie częściowo wyposażonych kadłubów statków dla stoczní zachodnioeuropejskich i nordyckich. Kadłuby te są wprawdzie często holowane (w całości, po zwodowaniu lub w częściach - na pontonach), jednak sprawę transportu załatwia w takich przypadkach zazwyczaj zlecający budowę kadłuba, czyli niemiecka lub norweska stocznia.

Port Consultants z kolei zajmuje się spedycją, logistyką i portowymi przeładunkami ładunków ciężkich i wielkogabarytowych. I w tym wypadku flota PRO, poza pływającym dźwigiem *Maja*, nie przystaje do dotychczasowego profilu i obszaru działalności firmy.

Tomasz Sagan, dyrektor finansowy PRO i jeden z członków zarządu spółki mówi, że fakt, iż pozostałe firmy nie są ich bez-

pośrednią konkurencją, wcale nie rozwiewa obaw co do dalszych losów PRO.

- Wydaje się, sądząc po profilu tych firm, że zainteresować je może ewentualnie jedynie nasz pływający dźwig *Maja*. A co z resztą taboru? - niepokoi się Sagan.

O tym, jak w wypadku wygrania przetargu ma zamiar wykorzystać holowniki PRO, nie chciał z nami rozmawiać Jacek Parysek, jeden z prezesów Port Consultants. - To nasza wewnętrzna sprawa - powiedział krótko. Janusz Baran, prezes Maritim-Shipyard, był nieuchwytny. Na nasze pytanie w sprawie wykorzystania taboru PRO, mimo obietnicy, nie odpowiedział także przedstawiciel firmy Gastel Żurawie.

Ministerstwo Skarbu planuje na 16 czerwca zakończenie kolejnego etapu prywatyzacji PRO, czyli badania stanu przedsiębiorstwa przez firmy, które przystąpiły do przetargu.

- Natomiast do 24 czerwca chcielibyśmy dać czas potencjalnym inwestorom na składanie ofert wiążących. Jeżeli ich propozycje będą satysfakcjonujące, jeszcze w lipcu chcielibyśmy rozpocząć negocjacje - poinformował nas rzecznik ministerstwa Maciej Wewiór.

**Czesław Romanowski,
Piotr B. Stareńczak**

Torineum Sp. z o.o.
właściciel statku Hansa (obiektu hotelowego) zaprasza do współpracy (dzierżawa, najem lub inne). Statek posiada 62 pokoje na 120 miejsc noclegowych, 3 restauracje, bar na dolnym pokładzie. Jest idealnym miejscem do prowadzenia działalności gastronomicznej i hotelarskiej. Zapraszamy do współpracy na miejscu.
Kontakt: ms-hansa@email.de



Torineum Sp. z.o.o. (Ltd)
owner of MS Hansa Hotelship invites for potential partners (lease, rental or other). The vessel has 62 cabins (58 double, 4 single) three restaurants, a fully equipped kitchen and a bar on the lower deck. It is an excellent place to be operated as a hotel and/or restaurant or for conferences/parties.
Contact: ms-hansa@email.de



Konferencja
muzealników

Fot. Jan Wisniewski



Antica jako niszczący kuter rybacki...

...i jako piękny żaglowiec.

Dzieje
statków ratowania

„Pływające dziedzictwo morskie. Żywa historia morska” - międzynarodowa konferencja pod tym tytułem zgromadziła w gdańskim Centralnym Muzeum Morskim muzealników z Polski, Wielkiej Brytanii, Szwecji, Niemiec i Litwy.

Konferencja odbyła się 19 maja, w przededniu Europejskiego Dnia Morza. Jak tłumaczył Jerzy Litwin, dyrektor CMM, święto morza ma promować problematykę morską w krajach Unii, jest więc też okazją do przypomnienia o europejskim, kulturalnym dziedzictwie morskim. - A do niego należą zabytkowe statki i łodzie,

wciąż pływające lub będące już statkami muzeami - mówił dyrektor Litwin.

Każdy z krajów reprezentowanych na konferencji, ma własne doświadczenia w ratowaniu dziedzictwa morskiego. Eric Kentley, konsultant muzealny z Londynu opowiadał, że ratowanie morskich zabytków w Wielkiej Brytanii rozpoczęło się w 1910 roku, kiedy Towarzystwo Badań Morskich i Marynarka Królewska, stwierdzili zgodnie, że dziedzictwo morskie jest zagrożone. Dopiero jednak w 1950 roku ochrona statków rozpoczęła się na wielką skalę.

Zaczęło się od *Cutty Sark*

- Pierwszą jednostką, którą zamierzano uratować był żaglowiec *Cutty Sark*, od niego się zaczęło - mówił angielski prelegent. - Za nim poszły inne: statki handlowe, pasażerskie, okręty wojenne. Niestety, Towarzystwo Powiernicze Morskie

w pewnym momencie uznało, że nie oplaca się utrzymywać tych jednostek, zaczęły je przejmować społeczności lokalne.

Historia *Cutty Sark* i jego ratowania zajęłaby pokaźną książkę. Zbudowano go w 1869 roku w Szkocji, jako żaglowiec do przewozu herbaty z Chin - był to w owych czasach najszybszy kliper, mogący w ciągu dnia przepłynąć 350 mil. Według ówczesnych opinii był najpiękniejszym żaglowcem na świecie. W 1923 r. kpt. Wilfred Dowman uratował go dla Anglii, odkupując od portugalskich właścicieli. Wtedy też jego imieniem nazwano wchodzący właśnie na rynek gatunek whisky. Jednostka do lat 50. ubiegłego wieku była stacjonarnym statkiem szkolnym. Po wycofaniu ze służby, muzealnicy postanowili przywrócić mu dawną świetność.

Trwało to wiele lat, a wszystkie zabiegi niemal zniweczył pożar, który wybuchł

Fot. Magemar

THPV Bembridge podczas
jej uruchomienia - 17.07.1938 r.

na statku w 2007 roku. Żaglowiec uległ w osiemdziesięciu procentach uszkodzeniu, ocalały rufa i dziób. Na szczęście część wyposażenia została na czas remontu zdemonstrowana i, podobnie jak galeria galionów eksponowana na pokładzie, ocalała z pożaru. Stwierdzono, że mógł być on spowodowany przez przemysłowy odkurzacz, zostawiony włączony we wnętrzu historycznego okrętu. *Cutty Sark* stoi przy nabrzeżu w Greenwich - dzielnicy Londynu i ma zostać otwarty dla zwiedzających w przyszłym roku.

Istnym darem z niebios dla ratowania brytyjskich jednostek, podkreślał Eric Kentley, była dotacja z loterii narodowej w wysokości 60 milionów funtów. Każda duża jednostka uszczknęła coś z tej sumy. W tej chwili narodowa flota historyczna Wielkiej Brytanii liczy 200 jednostek. Ponad połowa z nich jest w posiadaniu osób prywatnych. Upadek przemysłu stoczniowego w Wlk. Brytanii utrudnia renowację statków, nie można znaleźć dla nich suchych doków i wiele zabytków po prostu niszczeje - nie ma już stałego źródła finansowania.

Leif Malmberg, kierownik statków muzealnych w Muzeum Marynarki Wojennej w Karlskoronie, chwalił się posiadanymi eksponatami: - Mamy kilka ciekawych jednostek - latarniowiec, będący w znakomitym stanie minowiec z czasów drugiej wojny światowej *Bremon*, czy żaglowiec szkolny z 1900 roku *Jarramas*. Jednak szwedzkie muzeum również boryka się z brakiem finansów.

- Nie mamy nieograniczonych środków - mówił gość ze Szwecji. - Poza tym, dzisiejsze stocznie są specjalistyczne, trudno znaleźć fachowców, którzy by nasze jednostki umieli konserwować. Mam wrażenie, że Szwecja oddala się od morza, że żeglowanie przestaje być popularne.

Polskie pasje

Jak na europejskim tle wypada Polska? *Soldek*, *Błyskawica* i *Dar Pomorza* to nazwy, które pierwsze przychodzą na myśl. Eksponaty będące własnością CMM w Gdańsku, uzupełniane są o inne jednostki. W Kołobrzegu, o czym pisaliśmy na naszych łamach w kwietniu, powstał Skansen Morski, który na razie może się pochwalić dwiema jednostkami: pochodzącą z lat 60. jednostką do zwalczania okrętów podwodnych ORP *Fala* i kutrem raketowym ORP *Władysławowo*. Ma także w posiadaniu część wyposażenia ze złomowanej w 1977 roku *Burzy*.

W naszym kraju znalazło się na szczęście grono zapaleńców, którzy postawili sobie za cel uratowanie starych, jedynych w swoim rodzaju jednostek. Największe brawa od uczestników konferencji dostał Rafał Zahorski, właściciel szczecińskiej firmy Magemar, który w angielskim porcie niedaleko Londynu odnalazł przedwojenny statek dowożący na redę pilotów. *Bembridge* przetrwał wojnę, kilka przebudów i właścicieli, i jako jedyna jednostka z serii dotrwał do naszych czasów. Uratowała go jedynie recesja, nie opłacało się go ciąć na złom. Zahorskiemu nie tylko udało się go odkupić od poprzednich właścicieli, sprowadzić do Polski, ale też przeprowadzić gruntowny i niezwykle kosztowny remont. Nie koniec na tym - przez internet odnalazł oryginalne wyposażenie statku, którego został on przez lata pozbawiony i przywrócił *Bembridge* do niemal pierwotnego, przedwojennego, kształtu.

Z kolei kpt. Jerzy Wąsowicz w latach 80. ubiegłego wieku wypatrzył nieużywany już kuter rybacki, przerobił go na żaglowiec i nazwał *Antica*. I jemu, jak w wypadku *Cutty Sark*, ambitny zamiar w pewnym momencie przerwał pożar, który zniweczył dwa lata pracy.

- Pomyślałem wówczas, żeby to wszystko rzucić w diabły - wspominał Wąsowicz. - Ale w końcu postanowiłem dokończyć dzieła.

Przebudowa kutra w żaglowiec trwała dziesięć lat. Wąsowicz na *Antice* odbył wiele rejsów, m.in. opłynął kulę ziemską, Amerykę Południową oraz Atlantyki.

Dzięki zapaleńcom zrzeszonym w Fundacji Polskie Żagle im. Gen. Mariusza Zaruskiego udało się uratować przed degradacją skonstruowany przed drugą wojną światową polski żaglowiec szkoleniowy *General Zaruski*. Jednostka, pływająca jeszcze pod koniec lat 90. ubiegłego wieku, na początku obecnej dekady niszczała przy kei w Jastarni. Żaglowiec, będący wówczas już niemal w stanie kompletnego „rozkładu”, odzyskuje kształt z 1938 roku w Gdańskiej Stoczni Remontowej.

Podczas sesji muzealników, fundacja otrzymała poważne wsparcie finansowe - Holger Bellgardt, dyrektor Biura Hanse Sail z Rostoku, w imieniu wszystkich miast - organizatorów zlotów żeglarskich „Baltic Sail” (należą do nich Gdańsk, Karlskrona, Rostok, Kłajpeda, Halmstad, Sassnitz i Świnoujście) wręczył czek na kwotę 2012 euro, jako „wyraz wsparcia szlachetnego dzieła odbudowy zasłużonego polskiego żaglowca”. Kwota nawiązuje do planowanej daty oddania jednostki do eksploatacji - na wiosnę 2012 roku. Wzorem innych miast hanzeatyckich, Gdańsk będzie właścicielem *Generala Zaruskiego*, który po rewitalizacji zostanie flagową jednostką grodu nad Motławą. Ma służyć, w ramach Programu Edukacji Morskiej (o programie piszemy na str. 15 - red.), znanajamianiu dzieci i młodzieży z żeglarstwem. Będzie też promował Gdańsk na rozmaitych, nie tylko żeglarskich, imprezach.

Czesław Romanowski



Dyrektor Biura Hanse Sail z Rostoku, Holger Bellgardt (z lewej) przekazuje dyrektorowi MOSiR w Gdańsku, Leszkowi Paszkowskiemu, symboliczny czek na 2012 euro na odbudowę *Generala Zaruskiego*.

*Samorządy się biją,
latarników nie ma*

Komu latarnie, komu?

1 maja pracę stracili wszyscy latarnicy zatrudnieni w Urzędzie Morskim w Słupsku.

Sprawą ma się zająć słuńska prokuratura. Tymczasem urzędnicy ze Słupska chcą się całkowicie pozbyć latarni morskich. O obiekty walczą lokalne samorządy. Zainteresowania nie kryją również urzędy morskie w Szczecinie i Gdyni.

- Od 1 maja na każdej z podlegających nam latarni morskich zainstalowany został specjalny, elektroniczny system obsługi - mówi Mariusz Szubert, dyrektor Urzędu Morskiego w Słupsku. - Nie było żadnych zwolnień, latarnicy dostali propozycję pracy na innych stanowiskach.

Niestety, według przedstawicieli związków zawodowych działających przy urzędzie, część latarników została przeniesiona na inne stanowiska niezgodnie z kodeksem pracy.

- Przeniesiono na przykład wiceprzewodniczącego związków bez konsultacji, co jest niezgodne z prawem - wylicza Piotr Laskowski, przewodniczący Zakładowych Związków Zawodowych NSZZ Solidarność 80 działających przy Urzędzie Morskim w Słupsku. - Kilka osób zwolniono, mimo że do emerytury zostały im tylko miesiące. Nie wspomnę już o tym, że wiele latarni jest nieprzygotowanych do nowego systemu elektronicznego i zamiast oszczędności urząd płaci więcej. Kilka spraw skierowaliśmy już do sądu pracy. Złożymy również wnioski do prokuratury.

Latarnicy nie ukrywają żalu. Jak twierdzą, w urzędach morskich w Szczecinie i Gdyni również są specjalistyczne systemy, nadal jednak nadzorowane przez ludzi. Ich zdaniem, pracy latarnika nie jest w stanie zastąpić żaden system.

Dyrektor Szubert jest innego zdania i zapewnia, że każda z latarni morskich podległych pod Urząd Morski w Słupsku (w Gąskach, Kołobrzegu, Darłowie, Jarosławcu, Ustce i Czołpinie) jest pod pełną kontrolą.

Urząd Morski w Słupsku chce wszystkie podległe latarnie przekazać samorządom. Do starostw w Koszalinie, Sławnie i Słupsku trafiły już odpowiednie pisma. W Ustce o latarnię morską zabiegają dwa samorządy - miasto Ustka i powiat słupski.

- Zabiegamy o przejęcie latarni morskiej w Ustce oraz bazy ratowników SAR we wschodniej części portu - mówi Andrzej Bury, wicestarosta powiatu słupskiego. - Już w lutym wysłaliśmy odpowiednie wnioski. Mamy nawet wstępne decyzje ministra. Z bazą ratowników nie będzie problemów, czekamy na decyzje

w sprawie latarni. Będziemy również zabiegali o latarnię morską w Czołpinie.

Głos w sprawie zabrali też zabrali usteccy radni: - Nie powinno być tak, że ciekawe i atrakcyjne budynki w centrum Ustki będą zarządzane przez inne samorządy. Powinniśmy o nie walczyć - przekonywał na kwietniowym posiedzeniu Rady Miejskiej w Ustce radny Grzegorz Koski.

Jego słowa trafiły do urzędników z ustecckiego ratusza.

- Złożyliśmy do ministra wnioski o przejęcie budynku latarni morskiej i obiektu po ratownikach - mówi Marek Kurowski, wiceburmistrz Ustki. - Impulsem były słowa usteczkich radnych. W budynku po ratownikach chcemy stworzyć galerię marynistyczną, natomiast latarnię przełączymy Towarzystwu Przyjaciół Ustki. Mogłoby w nim powstać muzeum.

Żaden z samorządowców nie potrafił powiedzieć, który wniosek będzie rozpatrywany jako pierwszy i który z samorządów wygra „wyścig”. Co ciekawe, jak udało się nam ustalić, o latanie na środkowym wybrzeżu zabiegają również Urzędy Morskie w Szczecinie i Gdyni. I one złożyły w ministerstwie odpowiednie wnioski.

- Kiedy dowiedzieliśmy się, że dyrektor Urzędu Morskiego w Słupsku chce oddać latarnie samorządom, złożyliśmy wnioski - mówi Andrzej Borowiec, dyrektor Urzędu Morskiego w Szczecinie. - Naszym zdaniem obiekty powinny nadal znajdować się w zarządzie urzędów morskich. Wspólnie z urzędem z Gdyni planujemy wdrożenie Krajowego Systemu Bezpieczeństwa Morskiego i latarnie byłyby wykorzystywane do montowania urządzeń nawigacyjnych. Dlatego lepiej, aby nadal były pod naszą opieką.

Mariusz Szubert, dyrektor Urzędu Morskiego nie wie, kto przejmie od niego latarnie:

- Minister oczekuje na wspólne stanowisko urzędów morskich w Gdyni i Szczecinie dotyczące systemu bezpieczeństwa morskiego. Dopiero później podjęta zostanie ostateczna decyzja. Dla mnie najrozsądniejsze byłoby przekazanie obiektów samorządom z zachowaniem dostępu dla urzędów nawigacyjnych.

Hubert Bierndgarski



A w naszym cyklu na str. 54
- Latarnia Morska Jarosławiec.

Dzień otwarty na promie

Pomerania

otworzyła pokłady

Takie wydarzenia wciąż należą w Polsce do rzadkości. Stena Line od kilku lat raz w roku organizuje „dzień otwarty” na swoim promie w Gdyni. PŻM-owskie promy w barwach Unity Line (*Wolin, Skania*) udostępniane były do zwiedzania w Szczecinie, przy Wałach Chrobrego, tylko przy okazji wprowadzania ich do eksploatacji. Zaś Polska Żegluga Bałtycka (Polferries) udostępniała w ostatnich latach pokłady swoich promów tylko za granicą - w Ystad, Nynashamn i Kopenhadze.

Z tym większym zadowoleniem odnotowujemy „dzień otwarty” na promie Polferries zorganizowany po raz pierwszy w polskim porcie. Na pokłady *Pomeranii*, pływającej na co dzień na linii Świnoujście-Kopenhaga, kołobrzeski operator zaprosił 1 maja 2010 w ramach „Majówki w Świnoujściu”. Przed południem statek przeprowadzono z normalnego

W kolejce do zwiedzania...



Pomerania w drodze na nabrzeże Władysława IV.

miejsca postoju przy Terminalu Promowym Świnoujście na nabrzeże Władysława IV, które używane jest jako baza jednostek przedsiębiorstwa holowniczego i jako nabrzeże postojowe (nie odbywają się tam przeładunki).

Polska Żegluga Baltycka SA - Polferries chciała przybliżyć mieszkańcom oraz gościom spędzającym weekend w Świnoujściu, Skandynawię, jako atrakcyjną, a także bliską destynację turystyczną, zaś prom - nie tylko jako środek transportu, ale także miejsce wypoczynku, zabawy oraz morskiej przygody.

Przez pokłady promu *Pomerania* przewinęło się 4875 gości w różnym wieku.

Szczególnie zadbano o atrakcje dla najmłodszych uczestników, do zabawy zachęcała ich Pipi Långstrump oraz drużyna Wikingów, organizując konkursy, pokazy i gry z nagrodami. Wśród dorosłych ogromnym powodzeniem cieszyły się loterie i „koło fortuny”. Pogoda była idealna, atmosfera sympatyczna. W restauracji, w promocyjnych cenach, serwowano typowe dania kuchni skandynawskiej. Słychać było graną na żywo muzykę Wikingów i starsłowiańską.



Pokaz drużyny Wikingów.

PBS, rel

Zdjęcia: Piotr B. Stareńczak

Pomerania

Długość całkowita:	127,43 m
Szerokość:	21,7 m
Zanurzenie:	5,64 m
Średnia prędkość:	15,4 węzłów



Wielkim powodzeniem cieszyła się udostępniona do zwiedzania sterówka *Pomeranii*.



Na pokładzie.

Rosjanie radykalnie

Pechenga uzupełnia paliwo na krążowniku Admiral Isaczenkow (typu Kresta II).

Przeciw piratom

29 marca 2010 roku na wody Zatoki Adeńskiej wszedł, wydzielony do zwalczania piratów, zespół okrętów rosyjskich złożony z niszczyciela *Marszał Szaposznikow*, zbiornikowca *Pechenga* (typ *Dubna*, bud. 1978 w Finlandii, 130 x 20 x 7 m, 5300 ton materiałów pędnych i wody, 15,5 węzła) oraz holownika ratowniczego *MB-37* (typ *Sorum*, bud. 1983, Jarosław, Związek Sowiecki, 55 x 12,60 x 4,60, 15 węzłów). Zespół wystawiony przez Flotę Oceanu Spokojnego zluźwał fregatę *Nieustraszimyj*, która prezentowała rosyjską banderę na wodach „rogu Afryki” od początku grudnia. Po przybyciu zmiany, okręt powrócił na Bałtyk.

Rosyjskie okręty prowadziły rutynowe działania patrolowe do 5 maja, kiedy to o g. 23 dowódca zespołu otrzymał drogą radiową meldunek o opanowaniu przez piratów zbiornikowca *Uniwersytet Mo-*

skiewski. Zbiornikowiec z ładunkiem o wartości szacowanej na około 50 mln dolarów, szedł z Morza Czerwonego do Chin, a piracka napaść miała miejsce około 350 mil morskich na wschód od cieśniny Bab – el Mandeb. Miała typowy przebieg. Do statku zbliżyły się dwie szybkie łodzie wypełnione uzbrojonymi bandytami. Zostały wykryte w pewnej odległości, co dało załodze czas na podjęcie stosownych przygotowań, a kapitanowi na nawiązanie łączności z armatorem i rosyjskim okrętem (co świadczyłoby o uzgodnieniu procedur postępowania między flotą a firmami armatorskimi). Następnie rozpoczęto manewrowanie w celu utrudnienia piratom wdarcia się na pokład. Nie przyniosło to jednak zakładanego rezultatu, bandyci zaczęli haki o nadburcia i opanowali statek. Nie zdołali jednak pojmać załogi, która zarygłowała się w zawczasu przygotowa-

Uniwersytet Moskiewski

Nazwa angielska: *Moscow University*. To zbiornikowiec do przewozu ropy surowej. Statek powstał w japońskiej stoczni NKK Corporation Tsu (numer budowy 185, wartość kontraktu 42 260 000 dolarów). Jednostkę zamówiono w lutym 1997 r., wodowano 15 grudnia 1998 r., a przekazano zamawiającemu 26 marca 1999 r. Właścicielem statku jest Novoship z Noworosyjska, operatorem Novoship (UK) Ltd, a portem macierzystym liberyjska Monrovia. Statek ma 243 m długości, 42,03 m szerokości, 14,75 m zanurzenia, a jego wysokość boczna to 20,70 m. Pojemność netto to 32 748 jednostek, nośność 56 076 ton, a 12 zbiorników ładunkowych mieści 113 477 metrów sześciennych ropy surowej. Statek napędzany jest silnikiem wysokoprężnym Sulzer 6RTA58T, nadającym mu prędkość maksymalną 15,1 węzła. Załoga etatowa to 23 osoby.



Zbiornikowiec
Uniwersytet Moskiewski.

Rosyjski zbiornikowiec typu Dubna.
Do tego typu należy Pechenga
towarzysząca niszczycielowi
Admirał Szaposznikow
na Zatoce Adeńskiej.



Niszczyciel Admirał
Szaposznikow.



nym pomieszczeniu, prawdopodobnie w maszynie sterowej.

Kapitan cały czas utrzymywał kontakt z dowódcą rosyjskiego zespołu, informując go o rozwoju sytuacji. *Marszał Szaposznikow* zbliżał się w tym czasie do zbiornikowca. Po dokonaniu oceny sytuacji, upewniwszy się raz jeszcze, że załoga jest bezpieczna, komandor Jurij Tulchinski podjął decyzję o odbiciu opopanego przez piratów statku. W powietrze poderwał się pokładowy śmigłowiec niszczyciela, który dokonał szczegółowego rozpoznania sytuacji. Następnie na wodę opuszczono dwie łodzie pólshitywne z żołnierzami morskich sił specjalnych (nie ujawniono czy byli to operatorzy morskiego specnazu, czy też grupę abordażową wystawiła piechota morska). Podczas, gdy śmigłowiec wiązał uwagę bandytów, łodzie z komandosami dotarły do burt zbiornikowca i komandosi przedostali się na pokład. Piraci usiłowali stawiać opór, doszło do wymiany ognia z broni automatycznej, ale po śmierci jednego z kamratów, złożyli broń. Nikt z liczącej 23 osoby załogi nie doznał szkody, podobnie jak komandosi, którzy również wyszli ze starcia bez szwanku. W ręce rosyjskie wpadło 10 sprawców. Zgodnie z oficjalnym komunikatem, mieli oni zostać przewiezieni do Moskwy i tam osądzeni.

Napastnicy twierdzili, że nie są piratami, lecz ofiarami bandytów, którzy pod

groźbą użycia broni zmusili ich do wdarcia się na pokład statku. Załoga, w chwili abordażu znajdowała się już w schronieniu, w związku z czym nie mogła niczego potwierdzić – a to oznaczało brak świadków i ograniczone możliwości uzyskania wiarygodnych sądowo zeznań. W takiej sytuacji, Ministerstwo Obrony Narodowej Federacji Rosyjskiej oświadczyło, że wobec niedoskonałości prawa międzynarodowego, piratów postanowiono uwolnić. Takie sytuacje miały już miejsce, ale wcześniej zatrzymanych zazwyczaj umieszczano na łodzi w pobliżu brzegu. Tymczasem Rosjanie upchnęli dziesięciu rozbrojonych Somalijczyków na ich własnym skifie i pozostawili na otwartym oceanie, około 500 km od lądu. Wydarzyło się to 6 maja. 11 maja rzecznik ministra obrony Rosji oświadczył, iż według jego informacji żaden z piratów nie zdołał dotrzeć do brzegu...

Trudno takiego postępowanie nie nazwać co najmniej kontrowersyjnym. Tym niemniej ukazuje ono, że państwa kierujące swoje okręty na wody „rogu Afryki” bynajmniej nie mają spójnej wizji postępowania z zatrzymanymi.

Nadmienić można, że obywatele Federacji Rosyjskiej kilkakrotnie padali już ofiarą somalijskich piratów. W 2008 roku ostrzelany z broni automatycznej i granatników został statek *Kapitan Masłow* należący do Dalekowschodniej Żegluga

Marszał Szaposznikow

Niszczyciel (w oryginalnej nomenklaturze rosyjskiej „duży okręt zwalczania okrętów podwodnych” projektu 1155 (rosyjski typ Fregat, w kodzie NATO Udaloj). Okręt zbudowano w stoczni Jantar (zakład 820) w Kaliningradzie. Stępkę położono w roku 1983, jednostkę wodowano w styczniu 1983 r., a do służby wprowadzono 30 grudnia 1985 r. Wyporność standardowa wynosi 6840 ton, pełna 7480 ton, długość 163 m, szerokość 19 m, zanurzenie 7,8 m. Siłownia w układzie CGOG (Combined Gas or Gas) składa się z dwóch turbin marszowych GTU M-70 o mocy po 8000 KM każda i dwóch turbin gazowych napędu szczytowego GTU M-8KF o mocy 22 500 KM każda. Prędkość maksymalna wynosi 30 węzłów, prędkość ekonomiczna 14 węzłów, zasięg przy prędkości ekonomicznej to 6880 mil morskich, a autonomia wynosi 30 dób. Okręt uzbrojony jest w dwie poczwórne wyrzutnie raketotorped „Rastrub” (w kodzie NATO SS-N-14 Silex), ośmioprowadnicową rewolwerową wyrzutnię rakiet przeciwlotniczych „Kindżał” (SA-N-9 Gauntlet) z zapasem 64 rakiet, dwie 100 mm armaty AK-100, dwa artyleryjskie zestawy obrony bezpośredniej AK-630M (łącznie cztery sześciolufowe armaty rotacyjne kalibru 30 mm), dwie podwójne wyrzutnie torped kalibru 533 mm. Na pokładzie znajduje się lądowisko i hangar dla dwóch śmigłowców Ka-27.

Morskiej. Na jego pokładzie wybuchł pożar, ugaszony siłami załogi. W marcu 2010 roku, po ponad czterech miesiącach niewoli, wolność odzyskało 23 rosyjskich marynarzy pojmanych na pokładzie tuńczykowca bandery Tajlandii *Thai Union 3*. A w kwietniu 2010 roku ofiarą bandyckiej napaści został żeglujący do Singapuru statek *NC Kommander*.

Krzysztof Kubiak

Edda Flora - bazowiec prac podwodnych



Fot. Wikimedia Commons

Edda Flora				9386380	LAJW	Norwegia	Edda Flora / -		
imię statku				nr IMO	call sign	bandera	zbudowany jako / kolejne nazwy		
Edda Supply Ships / Østensjø Rederi AS, Norwegia						Østensjø Rederi AS, Norwegia		West Supply VI	
operator						armator / właściciel / grupa kapitałowa		armator zarejestrowany	
czarter DeepOcean AS				2008	Karmsund 078	Karmsund Maritime Service AS		Skipsteknisk AS	
pierwsze zatrudnienie				rok budowy	nr budowy	stocznia		projektant	
95,00	82,20	20,00	9,80	8,00	spalinowo-elekr.	7600 kW (napęd gł.)		b.d.	16 / 18
LOA [m]	LBP [m]	B [m]	H [m]	T [m]	rodzaj napędu	moc napędu [kW / KM]		uciąg na palu	prędkość [w.]
bazowiec prac podwodnych, ROV (IMR)					Voith-Schneider, ø 2,88 m		b.d.	4900	6074
rodzaj statku					pędniki główne		wyporność [t]	nośność [t]	GT

Jednostka należy do grupy OSV (*offshore support vessels*), czyli serwisowców lub jednostek obsługujących oceanotechniki i górnictwa morskiego (platform *offshore*, odwiertów i innych instalacji podwodnych). Można ją zakwalifikować jako bazowiec prac podwodnych (nie bazę nurków) i statek do lekkich (podwodnych) prac konstrukcyjnych. Według notacji klasy, określana jest jako statek badawczy - *research survey vessel*. Armator opisuje go z kolei jako Inspection Maintenance & Repair Vessel, natomiast czarterujący - Deep Ocean Subsea Services - nazywa SubSea IMR (IMR = *inspection maintenance & repair*), Survey and ROV support vessel (statek - bazę kierowanych zdalnie pojazdów podwodnych).

Dźwig (żuraw pokładowy) i system do manipulacji modułami (MHS), jak na każdym typowym bazowcu prac podwodnych, wyposażone są na *Edda Flora* w systemy kompensacji nurzania.

Zadania i cechy

Statek został zaprojektowany i zbudowany przede wszystkim dla realizacji następujących zadań i funkcji:

- operacji ROT (*remotely operated tool*), z wykorzystaniem systemu do manipulowania / przeniesienia modułów,
- inspekcji technicznych (przeeglądy) i operacji z wykorzystaniem pojazdów ROV (zdalnie kierowanych pojazdów podwodnych),
- lekkich prac konstrukcyjnych,
- operacji RFO (*ready for operation*) - prób i przygotowania do uruchomienia / eksploatacji podwodnych głowic odwiertów i innych głębokowodnych instalacji *offshore*.

Edda Flora posiada następujące cechy projektowo-konstrukcyjne i wyposażenie:

- system przesuwu modułów (*skidding system*) na pokładzie głównym dla elementów konstrukcyjnych o masie do 30 ton,

- system manipulacyjny LARS (*LARS bandling system*, LARS = *launch and recovery systems*) do wodowania i podejmowania obserwacyjnych (OBS-ROV) i roboczych (WORK-ROV) zdalnie kierowanych pojazdów podwodnych (ROV - *remotely operated vehicles*),
- studnia w pokładzie roboczym na śródkreściu dla operacji na modułach (*MHS operations*, MHS = *module handling system*),
- katalizatory spalin typu SCR dla zmniejszenia emisji tlenków azotu (NO_x),
- notacja klasy DE-ICE, z chronioną (przykrytą) lodzią ratowniczą (MOB) oraz chronionymi rejonami dziobu i hangarów.

OSV *Edda Flora* jest specjalnie zaprojektowany do eksploatacji na północnych wodach w trudnym klimacie, ze szczególnym naciskiem na wysoką manewrowość i zdolność utrzymania pozycji (*station keeping capabilities*).

Statek powstał w nieistniejącej już stoczni Karmsund Maritime Service AS z Kopervik (nr budowy 078), według projektu ST-254 CD biura projektowo-konsultingowego Skipsteknisk AS. Kadłub (w znacznym zakresie wyposażony), zbudowała, jako podwykonawca stoczni norweskiej, stocznia Wyborgski Sudostrotelnny Zavod OAO z Wyborga (nr budowy 29). Była to największa, a zarazem przedostatnia jednostka przekazana przez stocznię Karmsund Maritime Service przed jej upadłością w marcu 2009 r. Firma w końcowym okresie pracy zatrudniała ok. 130 osób. Od 1999 do 2008 roku zbudowała tylko 15 statków, w większości skomplikowanych, zaawansowanych technicznie.

Problemy z hołem sprawiły, że w drodze z Wyborga do Norwegii holownik wraz z kadłubem *Edda Flora* dla dokonania niezbędnych napraw zawiął na krótki czas do Świnoujścia.

Formalnie statek został zdany przez stocznię 18.07.2008 r., po wodowaniu 21.06.2007 r. i położeniu

stępki 18.12.2006 r. Zamówienie na jednostkę złożono w marcu 2006 r. Pierwszym zatrudnieniem statku stał się długookresowy czarter w firmie DeepOcean AS.

Wyróżnikiem *Edda Flory* jest zastosowanie do napędu głównego pędników cykloidalnych Voith-Schneidera, co na jednostkach *offshore*, szczególnie takich jak ta - dość dużych - wciąż należy do rzadkości. Jednak pędniki V-S mają niezaprzeczalne zalety również na serwisowcach *offshore*, jak zapewnienie statkowi wysokiej manewrowości i utrzymania pozycji w ramach działania systemu DP, a także możliwość wykorzystania jako pomocniczego systemu redukującego kołysanie statku.

Całkowicie spawany kadłub o klasie lodowej FS Ice Class 1C posiada wydatną gruszkę dziobową, szeroką rufę pawężową, jeden pokład ciągly, wydłużoną dziobówkę, a za nią - pokład roboczy ze studnią do operacji podwodnych (*moonpool*).

Charakterystyka

Wymiary główne: długość całkowita 95 m, długość między pionami 82,20 m, szerokość konstrukcyjna („na wręgach”) 20 m, zanurzenie minimalne 5,50 m, zanurzenie konstrukcyjne 6 m, zanurzenie maksymalne 8 m, wysokość boczna 9,80 m, wysokość boczna do pokładu głównego 10,20 m, wysokość od stępki do szczytu najwyższego masztu 37 m.

Pojemności, tonaż i ładowność: tonaż pojemnościowy brutto 6074, tonaż pojemnościowy netto 1822, nośność 4900 t, ładowność pokładu 1900 t.

Dopuszczalne obciążenie pokładu: pokład roboczy (powierzchnia 750 m², 40 m 19 m) - 1900 t (do 10 T/m² także na pokrywie luku studni).

Pojemności zbiorników: *marine gas oil* (morski olej napędowy) / MDO - *marine diesel oil*: 1140 m³ (według niektórych źródeł 969 ton), woda słodka 1187 m³, woda techniczna (wiertnicza) / balast segregowany 2890 m³, zbiorniki różnego przeznaczenia 220 m³, zbiorniki na mocznik 122 m³, armatura / orurowanie - ø 4 cale.

Fot. Voith Turbo



Pędniki cykloidalne Voith-Schneidera pod nawisem rufowym statku Edda Flora.

Wyposażenie pokładowe: łańcuch kotwiczny 2 x 10 szekli, ϕ 52 mm; dwie kotwice typu Spek o masie po 4590 kg Eide Marine Tech, kombinowane wciągarki kotwiczno-cumownicze na dziobie 2 x 20 T, wciągarka cumownicza na dziobie 1 x 12 T Aker Brattvaag Winch, kabestany 2 x 10T Aker Brattvaag Winch; wciągarki manipulacyjne (*tugger winches*) 1 x 20 T Aker Brattvaag Winch; żurawie pokładowe (gospodarcze / prowiantowe): 3 x 15 tm / DOR 1,13 t przy 15,01 m wysięgu, 1 (w hangarze) x 4 tm / DOR 0,590 t przy 7,71 m wysięgu, produkcji Strömme; power-pack'i hydrauliczne Servi; furtki burtowe (przy hangarach ROV): na lewej i prawej burcie, hydrauliczne, TTS.

Pompy ładunkowe: pompa wody słodkiej 1 x 0-150 m³/h, pompa oleju napędowego 1 x 0-150 m³/h, pompa balastowe 2 x 150 m³/h.

Siłownia / elektrownia okrętowa (również dla napędu głównego), system elektroenergetyczny oraz napęd główny: 5 silników wysokoprężnych (typu Caterpillar 3516CTA, produkcji Caterpillar Inc. - Peoria, Illinois, 4-suwowych, 16-cylindrowych, w układzie „V”, 170 x 215 mm, MCR 2220 kW (3018 KM) przy 1800 obr./min.) napędzających pięć prądnic po 2100 kW / 690 V przy 60 Hz (produkcji AVK), które zasilają m.in. 2 silniki elektryczne napędu głównego po 3800 kW, z których każdy przekazuje moc cykloidalnemu pędnikowi omnikierunkowemu typu Voith-Schneider (VSP); moc maksymalna siłowni (MCR) 11 100 kW (15 090 KM), prędkość maksymalna 18 węzłów, eksploatacyjna 16 węzłów; moc przenoszona przez pędniki cykloidalne VSP: 2 x 3800 kW; główne rozdzielnice elektryczne - WANO, system LLC (Low Loss Concept) - Wartsila / WÅS.

Dodatkowe zespoły prądowców: portowy zespół prądowców: 1 x Caterpillar 3508 BTA, 968 kW, 1800 obr./min.; awaryjny zespół prądowców: 1 x Caterpillar C9TA (C9-DI-TA) / Leroy Somer, 189 kW, 1800 obr./min.

Prędkość i zużycie paliwa: prędkość eksploatacyjna - ok. 15 węzłów, maksymalna - 16,5 węzła; zużycie paliwa: przy prędkości maksymalnej - ok. 42 m³/dobę, przy prędkości eksploatacyjnej - ok. 32 m³/dobę, w trybie DP - ok. 11 m³/dobę, w porcie - ok. 2,5 m³/dobę.

Dodatkowe urządzenia sterowe: dziobowe stery strumieniowe: 2 x 1400 kW (1903 KM) Brunvoll, pędnik azymutalny chowany w dnie kadłuba (*retractable azimuth*) na dziobie: 1 x 1400 kW (1903 KM) Brunvoll.

System pozycjonowania dynamicznego: K-Pos DP 2 Kongsberg, Dynpos AUTR (typ systemu DP i systemy referencyjne: HiPap, Seapath 200, DGPS200, Fan-Beam 4.2., 3 żyroskopy, 3 urządzenia Motion Reference Unit (czujniki ruchu), 2 czujniki wiatru).

Automatyka sterowania z pomostu nawigacyjnego (bridge controls): Bosch Rexroth, system manewrowy Brunvoll, załadunek/rozładunek Wartsila IAS.

Urządzenia nawigacyjne i komunikacyjne: Nav.Com - radary i wyposażenie nautyczne Furuno, Telchart - pilot Electronic chart system (system map elektronicznych), radiostacja Furuno, A3, Furuno AIS system and VDR system, autopilot Anschutz, żyrokompasy Simrad; radary: 1 Furuno FAR 2837S 10 cm with ARPA, 1 x Furuno FRC 2827 3 cm Chart radar with ARPA, 1 x Furuno FAR 2117BB 3 cm; mapa elektroniczna: 2 x Telchart Ecdis type Tecdis T2137, żyrokompasy 3 x Simrad GC-80, autopilot: 1 x Anchutz pilot star D, ceivers & DSC - 1 x Furuno FS-1570, GMDSS VHF z DSC, VHF bez DSC, GMDSS VHF portable - 2 x Furuno FM-8800S; 3 x Sailor RT-2048, 3 x Tron TR-20, GMDSS Navtex - 1 x Furuno NX 700B, GMDSS EPIRB/COSPAS SARSAT - 1 x Tron 45 SX / 1 x Tron 40S MK II, GMDSS Inmarsat C - 2 x Furuno, Felcom 15; radar transponders - 2 x Tron Sart 9GZ, radiotelefony przenośne UKF - 14 x Motorola GP 340, radiotelefony UKF stacjonarne - 3 x Fixed Motorola GM-360, telefony komórkowe systemu GSM - 3 sztuki, telefony satelitarne 1 x GIS, komunikacja ze śmigłowcem: 1 x VHF Fixed Icom type IC-A110, 4 x VHF Portable Icom IC-A3E

Wieża do manipulacji modułami: 1 x 30 T, do pracy na głębokościach do 2000 m.

Żuraw pokładowy: 1 o DOR do 100 t (DOR 50 t przy wysięgu 15 m, DOR 100 t przy wysięgu 7,5 m, DOR 15 t przy wysięgu 25 m, długość liny 2000 m), z aktywnym systemem kompensacji nurzania o DOR 100 t, produkcji Hydramarine.

Pokład dla śmigłowców: CAA CAP437, obliczony na przyjęcie jednego helikoptera o wielkości do Sikorsky S-92 (9,3 t) lub Super Puma, wyposażony w system monitoringu podchodzących do lądowania i startujących śmigłowców, prod. Marine Aluminium.

Studnia robocza do prac podwodnych (moon-pool): 1 moonpool o wymiarach 7,2 x 7,2 m z ruchomą pokrywą denną.

Systemy obsługi zdalnie kierowanych pojazdów podwodnych: 2 x Work ROV (robocze), 1 x Obervations ROV (obserwacyjny).

Systemy redukcji kołysania: 2 pasywne. **Systemy przeciwpriechyłowe:** (zbiornikowy) automatyczny / manualny, o wydajności 2000 m³/dobę, Frank Mohn.

Inne urządzenia i systemy siłowniane, ogólnokrętowe, etc.: system odładzania, separatory Alfa Laval / Ditech / Goltens RWO, sprężarki Sperre Industri / HED Karmøy, wentylacja Novenco, systemy elektrohydrauliczne TTS Ships Equipment, odbójnice FencoNor, oświetlenie Tranberg, spalarka odpadów Teamech, chłodnia prowiantowa Teknothem, wyposażenie kuchni Beha-Hedo, generator wody słodkiej: 2 x 35 m³/dobę, prod. Enva.

Urządzenia ratunkowe i ratownicze: przygotowane na 70 osób; łódź ratownicza MOB 1 x Mare Safety, FRB 700 z żurawikiem 206 KM TTS Marine Davit type HL9DP; tratwy ratunkowe: 6 x 35 osób, Viking Life-Saving Equipment.

Miejsca dla załogi i pasażerów (specjalistów czarterującego): łączna liczba kabin - 59 (łóżek - 70), w tym 48 kabin jednoosobowych z łazienką i 11 kabin 2-osobowych z łazienką, 7 biur, 1 pomieszczenie szpitala, 2 pomieszczenia operacyjne, 2 sale konferencyjne, *fitness room*, pralnia, 3 salony.

Klasyfikacja: Det Norske Veritas. **Notacja klasy:** DnV 1A1, SF, Comfort-C(3)-V(3), HELDK-SH, E0, DynPos AUTR (ERN 99/99/99), CLEAN DESIGN, NAUT OSV, ICE C, PMS, ISM, DE-ICE

Przepisy pozaklasyfikacyjne, lokalne, branżowe: GMDSS A3, Norwegian Maritime Directorate, Solas 1974/1978, International Convention on Load Lines, Pollution Prevention - MARPOL 1973/1978, INLS Certificate.

Piotr B. Stareńczak

Nad prawoburtową furtką hangaru - charakterystycznie zaokrąglona część sterówki mieszcząca główne stanowisko sterowania systemem wodowania, podejmowania i zdalnego kierowania pojazdów ROV.

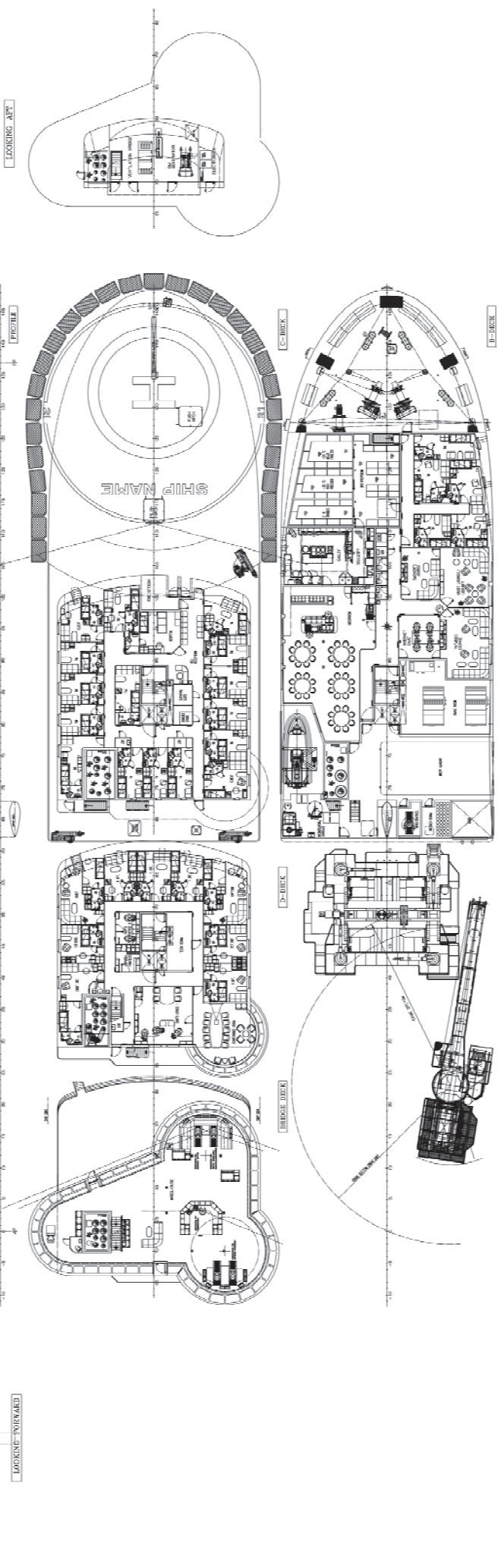
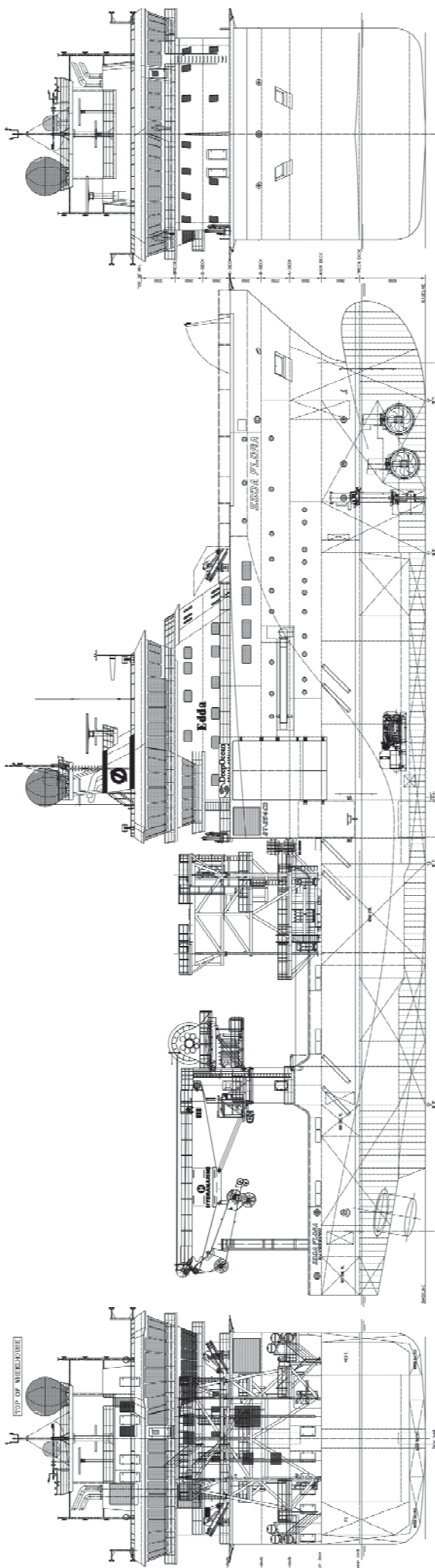


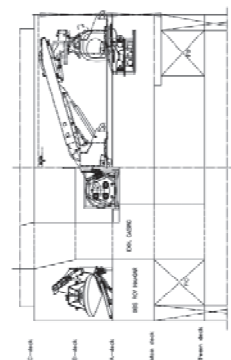
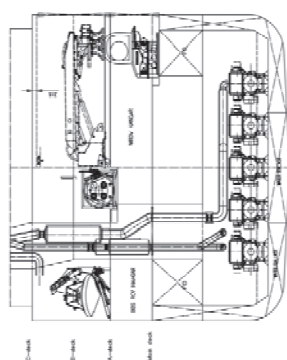
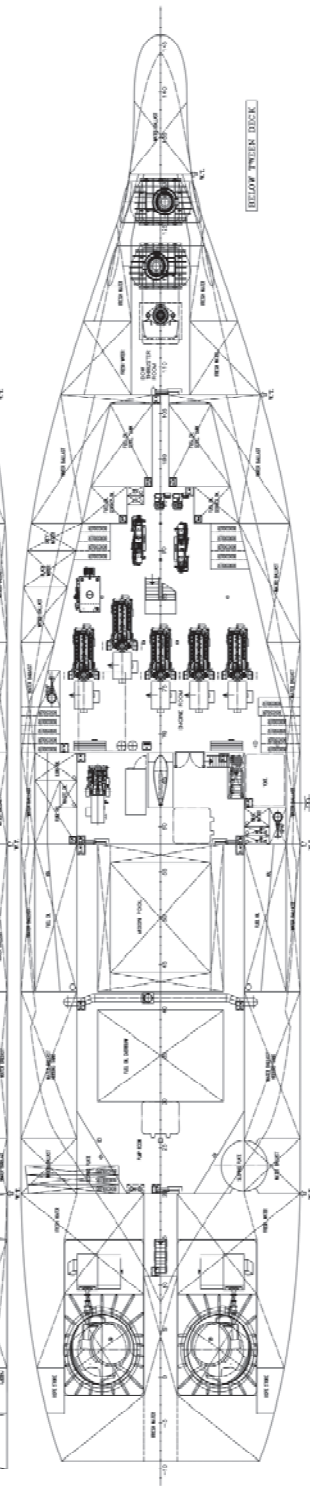
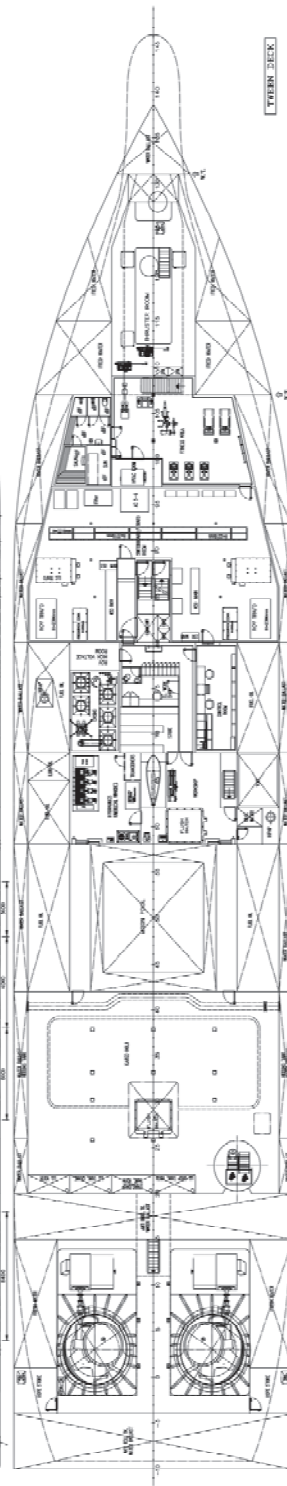
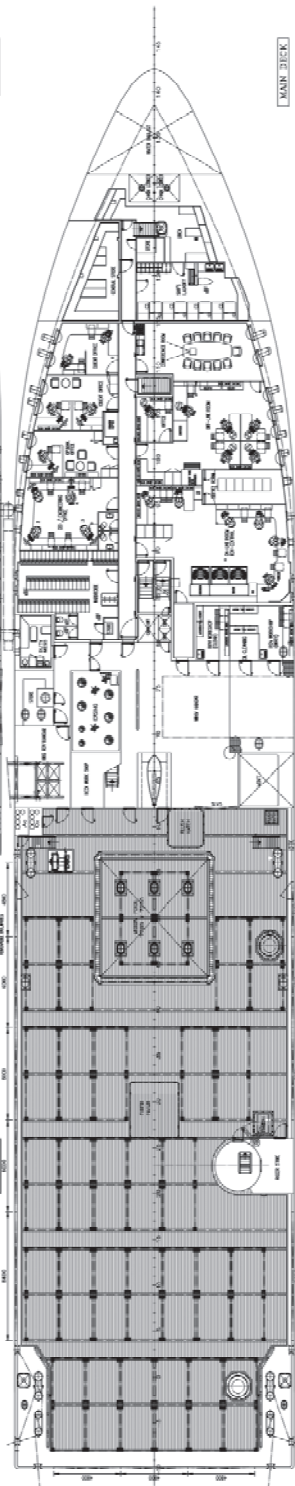
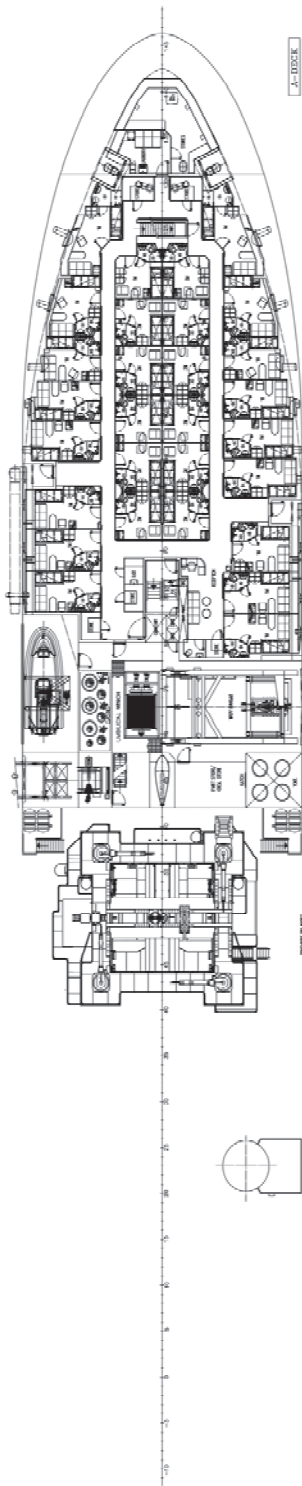
Fot. Østensjø Rederi.

Fot. Adam Woźniczka



Częściowo wyposażony kadłub Edda Flora podczas postoju w Świnoujściu, w ramach przymusowej przerwy w holowaniu do Norwegii.





Pereteczki Perepeczki



O tym jak się pisze o morzu, z Andrzejem Perepeczką, w jego osiemdziesiąte urodziny i pięćdziesięciolecie działalności pisarskiej, rozmawia Tomasz Falba

- Niektórzy twierdzą, że napisał pan niezliczoną ilość książek, bo jak się szuka publikacji o morzu, to się zawsze w końcu trafia na pana nazwisko.

- Trochę się tego nazbierało. Ale, prawdę mówiąc, ja sam nigdy nie „podliczałem” swojej twórczości. Zrobił to kiedyś, nieżyjący już, redaktor Stanisław Ludwig z Wydawnictwa Morskiego, w którym publikowałem. Wyszło mu, że jestem autorem osiemdziesięciu pięciu druków zwartych, co podobno daje 16 tysięcy stron druku. W tym jest trzydzieści książeczek z serii „Miniatury morskie”, każda po 64 strony. Samych podręczników było trzynaście. Redaktor Ludwig zrobił ten bilans kilka lat temu. Od tego czasu przybyło jeszcze trochę publikacji. Myślę więc, że teraz jest ich ponad setka.

- Jak pan doszedł do takich wyników? Jak zaczęło się pańskie pisanie? Pamięta pan ten moment, w którym pomyślał pan: „będę pisarzem”?

- To wypłynęło w sposób naturalny. Powiem nieskromnie, że już w gimnazjum przejawiałem, jak to określiła potem jedna z dziennikarek, „niepokojącą łatwość pisania”. Rzeczywiście pisanie nigdy nie sprawiało mi żadnej trudności. Dla mnie to była i jest nadal wielka frajda. Zadebiutowałem w maju 1960 roku książeczką z serii „Miniatury morskie” pod tytułem „Korsarskie rajdy”. Zaś w 1966 roku, w konkursie ogłoszonym przez Wydawnictwo Morskie, wydałem pierwszą większą publikację - powieść „Kurs na świt”. Zawsze interesowałem się historią, choć doktorat z tej dziedziny zrobiłem dopiero po siedemdziesiątce, na Uniwer-

sytecie Gdańskim. Kiedy zacząłem pływać, w różnych portach kupowałem zagraniczne książki wojenno-morskie i łapczywie je pochłaniałem. Z czasem pojawiła się myśl, że może i innym by się one podobały? A były to czasy zaraz po wojnie, więc o tego typu tematykę było u nas trudno. Postanowiłem wypełnić tę lukę. W pracy pomagały mi wizyty w bibliotece Centralnego Biura Konstrukcji Okrętowych nr 2 w Gdańsku, do której jako pracownik Wojskowego Biura Konstrukcji Okrętowych miałem przez pewien czas dostęp. Można tam było znaleźć zachodnie periodyki morskie ze stemplem „nieдозwolone do rozpowszechniania”. Natrafiałem tam na ciekawe epizody z historii wojen morskich, które stanowiły potem inspirację do moich książek.



- Uważam się za dobrego, czasem nawet bardzo dobrego rzemieślnika.

- A jak pan zareagował, kiedy pierwszy raz zobaczył swoje nazwisko w druku?

- To była wielka radocha. Ale muszę przyznać, że nie tylko z tego powodu, że widziałem swoje nazwisko pod artykułem czy na książce. Współpracowałem m.in. z „Głosem Wybrzeża”, „Morzem”, „Przeglądem Morskim” i Wydawnictwem Morskim. Otrzymywałem stamtąd całkiem niezłe honoraria, które znacznie uzupełniały mój budżet. Była to, przynajmniej na początku, mocna motywacja.

- Co pan czuje kiedy pisze, poza jak pan już powiedział, frajdą i motywacją finansową?

- Wie pan, jakoś nigdy nie miałem ambicji rządzenia. Zawsze czułem dyskomfort, kiedy dostawałem władzę. Tak było i na lądzie, gdzie swego czasu byłem przecież dziekanem Wydziału Mechanicznego Wyższej Szkoły Morskiej w Gdyni, i na morzu, kiedy pełniłem funkcję starszego mechanika. Tymczasem z pisananiem było odwrotnie. Przecież ja z bohaterami swoich opowiadań mogę zrobić wszystko, mogę nimi rządzić do woli. I sprawia mi to wielką przyjemność. To dziwne, ale tak właśnie czuję.

- Większość swoich prac opublikował pan w Polsce Ludowej. Jak to możliwe, aby syn przedwojennego oficera, członek Szarych Szeregów, a na dodatek człowiek, którego jako „wrogi element” przymusowo skierowano do pracy w kopalni węgla kamiennego, był tak chętnie drukowany przez komunistów?

- Miałem chyba nieprawdopodobne szczęście do ludzi. Zawsze kiedy była potrzeba, pojawiali się na mojej drodze

porządni ludzie, którzy mi pomagali. Dam przykład – dużo zawdzięczam redaktorowi Tadeuszowi Jabłońskiemu z „Głosu Wybrzeża”, organu Komitetu Wojewódzkiego PZPR w Gdańsku czyli, najprościej mówiąc, partyjnej gazety. Teoretycznie powinien mieć problemy z drukowaniem mnie, ale tak nie było. Nigdy z Tadeuszem nie rozmawiałem o polityce, ale na pewno był on zawsze zapalonym żeglarzem. Łączyła nas miłość do morza.

- A może władza dawała panu spokój, bo po prostu pisał pan o rzeczach, z jej punktu widzenia, nieważnych?

- Niepolitycznych raczej niż nieważnych.

- To pewnie nie miał pan problemów z cenzurą?

- Zdarzały się. Kiedyś przyniosłem do Wydawnictwa Morskiego tekst, a jeden z redaktorów zapytał, dlaczego nie piszę o historii floty radzieckiej, tylko o angielskiej i amerykańskiej. Uświadomiłem mu, że praktycznie rzecz biorąc, marynarka sowiecka nie brała aktywnego udziału w drugiej wojnie światowej, że w jej wypadku nie ma po prostu o czym pisać. A poza tym – powiedziałem pokazując kosh na śmieci – jak się panu nie podoba, to może pan jednym ruchem ręki zgarnąć moją pracę do śmietnika. Proszę bardzo. Nie zrobił tego.

- To było sprytnie z pańskiej strony. Znalazł pan niszę tematyczną, która nie była niebezpieczna dla władzy. Dlatego nie pisał pan nigdy o historii Polskiej Marynarki Wojennej?

- W tym wypadku wytłumaczenie jest znacznie prostsze. Nigdy nie „pchałem” się w tę tematykę, bo to pole było zago-

spodarowane przez Jerzego Pertka. On to robił na najwyższym poziomie. Do dzisiaj nikt mu nie dorównał. Nawet nie zamierzałem z nim konkurować. Wybrałem popularyzację dziejów obcych flot. Ukoronowaniem moich prac w tym zakresie było wydanie czterech tomów „Burzy nad Atlantykiem” oraz „U-Bootów pierwszej wojny światowej” i „U-Bootów drugiej wojny światowej”.

- Nie kusilo pana napisanie historii Polskiej Marynarki Handlowej? Znal ją pan z autopsji. W tym temacie miałby pan szansę pokonać Pertka, który nie miał takiego doświadczenia.

- W tym niestety, nie czułem się z kolei na siłach stanąć w szrankach z Jerzym Micińskim. Ale „odrobiłem” poniekąd ten temat, zresztą on sam mnie do tego zachęcał, pisząc książki oparte na wspomnieniach z mojej pracy na statkach u polskich i zagranicznych armatorów. Myślałem, że mi się udało. O moich opowiadaniach z marynarskiego życia mówiono nawet „pereleccki Perepeczki”.

- Wszystkie pańskie prace dotyczą morza. Ma pan w swoim dorobku podręczniki, historyczne książki popularnonaukowe, literaturę piękną i wspomnieniową, publikacje dla dzieci, a nawet wiersze. Którą z tych grup uważa pan za najistotniejszą?

- Odpowiem pytaniem na pytanie. Ma pan dzieci?

- Mam.

- A które z nich uważa pan za najistotniejsze? Nie ma na to dobrej odpowiedzi. Pisałem o różnych rzeczach, bo z natury nudzi mnie zajmowanie się jednym tematem przez dłuższy czas. Najmniej przywiązany czuję się jednak chyba do podręczników. Sporą radość czułem zawsze pisząc o historii, szczególnie tam, gdzie mogłem ubarwiać temat wstawkami literackimi. Wielką przyjemność sprawiło mi pisanie książek dla dzieci z serii o „Dziękuję Mrówce”. Mam jednak wrażenie, że najpełniej wypowiedziałem się w cyklu „Opowieści mórz popołudniowych”, opartym na moich wspomnieniach z pracy na morzu. Tam jestem najbardziej sobą.

- Są tacy, którzy uważają, że „Opowieściami mórz popołudniowych” zasłużył pan sobie na miano współczesnego Karola Olgierda Borchardta. Według innych, kontynuuje pan tradycję polskiego gawędziarstwa, tego nurtu w polskiej literaturze, do którego zaliczyć także można Jana Chryzostoma Paska czy Melchiora

Wańkowicza. Zgadza się pan z takim poglądem?

- Dziękuję za to porównanie. Znaleźć się w tak doborowym towarzystwie to dla mnie zaszczyt. Ale to chyba przesada. Borchardta znalazłem osobiście. Kiedyś miałem przyjemność występowania z nim w jednym z domów kultury. Pierwszy był Borchardt. Wychodzi przed ludzi i mówi: „Kochani. Każde zdanie, każde słowo w moich książkach jest udokumentowane”. Rzeczywiście był on bardzo dokładny i w związku z tym, bardzo powoli pisał. Potem wychodzę ja i mówię: „Z kapitanem Borchardtem różnimy się pod każdym względem. On jest wyższy ode mnie, jest kapitanem, a ja mechanikiem, jeszcze nawet nie starszym, on jest sławny a ja nie. Pan kapitan powiedział też, że każde jego słowo jest udokumentowane. A ja w moich książkach wszystko wymyśliłem”.

- Ma pan swoich ulubionych autorów? W ogóle znajduje pan jeszcze czas na czytanie?

- Proszę sobie wyobrazić, że dosłownie wczoraj zapisałem się do biblioteki. Wypożyczyłem Forsytha, bo lubię powieści sensacyjne. W młodości przepadałem za Kornelem Makuszyńskim. Czasami wracam do niego jeszcze dzisiaj. Ale moim ulubionym autorem jest Jack London. Wcale nie Conrad. Conrad jest dla mnie za dobry. Nie powiem, podobają mi się „Zwierciadło morza”, „Smuga cienia” czy „Tajfun”, ale to wyższa półka, literatura przez naprawdę duże „L”. London jest prostszy. Jego burzliwy życiorys, szczególnie elementy marynarskie, są mi bliższe. Od jego książki „Opowieści mórz południowych” wzięłem, z czego jestem bardzo dumny, pomysł na tytuł „Opowieści mórz popołudniowych”. A „Martin Eden” opowiada także trochę i o mnie. Poza oczywiście zakończeniem, w którym główny bohater popełnia samobójstwo topiąc się w morzu.

- Uważa się pan za wybitnego pisarza?

- Gdzie tam. Nigdy nie miałem ambicji, żeby być pisarzem, a już na pewno nie wybitnym. To są, jak dla mnie, za duże słowa. Ja jestem człowiekiem, któremu udało się w życiu wydać trochę książek o morzu. Uważam się za dobrego, czasem nawet bardzo dobrego rzemieślnika w tej dziedzinie. Ale to wszystko.

- Porozmawiajmy przez chwilę o pańskim warsztacie. Do anegdoty już przeszło jak pan pisał swoje „Mieniatury Morskie”. Podobno potrafił**pan napisać kolejny epizod „na kolanie” czekając na spotkanie z redaktorem, aby oddać poprzedni. Naprawdę tak to panu łatwo przychodzi?**

- Rzeczywiście nigdy nie miałem problemu z pisaniem. Ale z tą szybkością bywa różnie. To zależy od tego, co się akurat pisze. „Dzikie Mrówki” np. powstawały z szybkością 15-20 stron na dobę. Podręczników oczywiście tak się nie da robić. Bywało, że w tym samym czasie udawało mi się „zrobić” najwyżej dwie strony. Książek wojenno-morskich też nie udawało się tak szybko pisać, bo nieraz trzeba było coś sprawdzić albo doczytać. Ale mam też w rękopisie 1800 stron wspomnień. Szło jak z płatka. Jak się ma coś w głowie, to się po prostu siada i pisze.

- Przy tej liczbie książek, które pan napisał, nie pojawia się pokusa przepisywania od samego siebie? Albo „wyjmowania” z większych publikacji fragmentów, aby z nich zrobić mniejsze?

- Przysznażę się bez bicia, że czasami taki autoplagiat popełniam.

- Nie uważa pan, że to nie fair w stosunku do czytelników?

- Nie sądzę. Nie widzę powodu pisać jeszcze raz od nowa tego, co już napi-

sałem wcześniej. Czasem to tylko przeredaguję albo uzupełniam o nowe szczegóły, rozszerzam też o coś nowego.

- Do wydawnictwa oddaje pan maszynopisy czy rękopisy?

- Rękopisy.

- Nie używa pan komputera?

- Proszę się rozejrzeć (rozmawiamy w mieszkaniu pisarza – T.F.). Nawet go nie mam. Pisanie na maszynie, a komputer mi to przypomina, zawsze mnie męczyło, nie pozwalało się skupić. Dlatego z tego zrezygnowałem i wszystko piszę ręcznie. Oto dowód. Niech pan spojrzy (Perepeczko pokazuje jeden z rękopisów – T.F.)

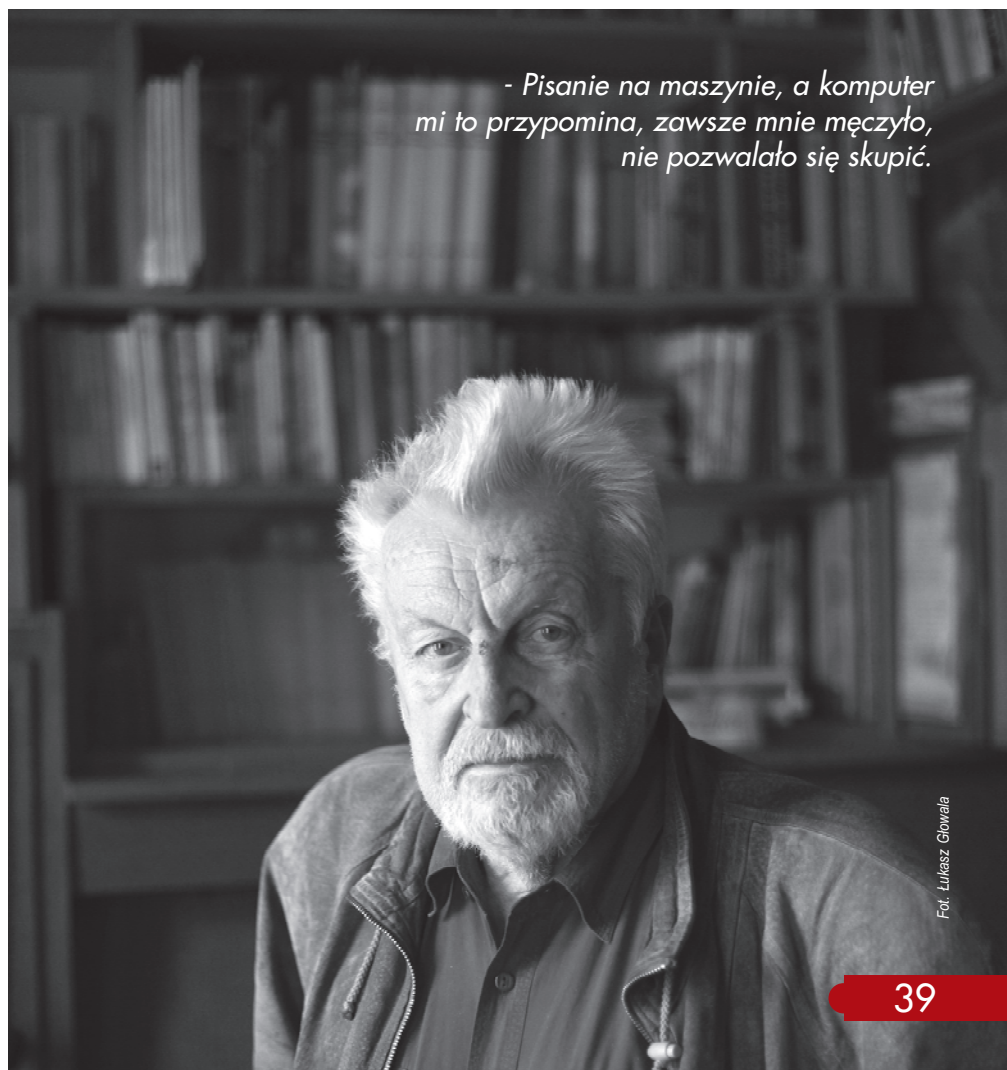
- To jest brudnopis czy przepisane na czysto, bo w tekście prawie nie widzę skreśleń?

- To brudnopis. Ja od razu tak piszę.

- Czy na polskim rynku są obecnie, pańskim zdaniem, jacyś dobrzy maryniści?

- Jeśli chodzi o książki wojenno-morskie to widzę tylko Mariusza Borowiaka. To co pisze nie jest z mojej bajki, ale doceniam to co on robi. Choć jego „Żelazne rekiny Dönitza”, poświęcone U-Bootom, w których ja także się specjalizuję, to ewidentne przepisywanie, nawet nie kompilacja, tylko właśnie przepisywanie.

- Pisanie na maszynie, a komputer mi to przypomina, zawsze mnie męczyło, nie pozwalało się skupić.



Fot. Lukasz Glowala

Dzieło Micińskiego kontynuują Marek Twardowski i Bogdan Huras. Gorzej jest z literaturą wspomnieniową. Tutaj nie widzę nikogo godnego uwagi.

- To ciekawe, bo kiedy jeżdżę po Polsce to nieraz różni ludzie wręczają mi swoje książki, wydane najczęściej własnym sumptem, w których opisują swoje przeżycia marynarskie. Uzbierała mi się tego już całkiem spora biblioteczka.

- Trochę niezręcznie mi się na ten temat wypowiadać. Ale powiem tak. Tylko to, że ktoś pływał albo pływa na statkach, to nie jest jeszcze dostateczny powód do pisania. A niektórym ludziom tak się niestety wydaje. Do pisania potrzebne jest coś więcej niż papier i pióro.

- Jest coś o czym pan chciałby napisać, albo żałuje, że czegoś nie napisał?

- Żałuję, że nie napisałem bestsellera. Mówiąc jednak poważnie. Ja się czuję spełniony. To co można było wydać, wydałem. Powiem panu, że tu tkwi największa trudność. Napisać to nie wszystko, trzeba to potem jeszcze wydać, znaleźć kogoś kto zdecyduje się te nasze „wypociny” opublikować. Nawet teraz, kiedy w końcu nie jestem kimś nieznanym, jest z tym kłopot.

- Chyba nie jest jednak tak źle. Najbliższe plany wydawnicze ma pan podobno bogate.

- Za jakiś czas, nakładem wydawnictwa Verbi Causa, powinna ukazać się moja „Historia polskiego szkolnictwa morskiego”. Kilka książek wojenno-morskich przygotowuje też oficyna Alma-Press, najszybciej ukazą się „Wielkie ewakuacje”, o operacjach ewakuacyjnych dru-

giej wojny światowej. Zaś wydawnictwo Finna wyda zakończenie cyklu „Opowieści mórz południowych” - książkę „Starzy, najstarszy”. Być może będzie to moja najbardziej osobista i najlepsza książka.

- Co by pan chciał powiedzieć swoim czytelnikom z okazji osiemdziesiątych urodzin?

- Sprowokował mnie pan. Odpowiem wierszem. Własnym, pod tytułem „Mój testament”:

*Już kończy się Babie Lato
a potem jesień i zima.
W pajęczyn na łąkach pułapki
czas by się chciało zatrzymać
Lecz czasu wstrzymać się nie da
bo płynie wartką wciąż rzeką
od źródła czas spory już minął
do ujścia już niedaleko
Myśli, wspomnienia, wrażenia
kłębią się tłumem po głowie
więc może czas zrobić porządek
i czas się też zastanowić.
Gdy będę już bardzo daleko
hen w bezpowrotnej podróży
książek mych licznych korowód
tym co chcą czytać, niech służą
A innych książek pomysły
poczęte w bezsenne cisze
mogłyby trafić do kogoś
kto kiedyś je może napisze
Różne mych wrażeń miliony
z wędrówek licznych po świecie
niech wiatr jak liście jesienią
rozwieje je i rozmieście
Kiedy czas taki nadejdzie
że przyjdzie się w wieczność oddalić
niechaj w pamięci zostaną
tych, co mnie choć trochę kochali
A moje wspomnienia o sobie*

*uczuć związane wstążeczką
niech zwiędną jak kwiaty na grobie
tu podpis: A. Perepeczko.*

Podwójny jubilat

Andrzej Perepeczko obchodzi w tym roku podwójny jubileusz. Pisarz urodził się osiemdziesiąt lat temu - 5 czerwca 1930 roku we Lwowie, debiutował zaś pięćdziesiąt lat temu. Jest obecnie najbardziej poczytnym polskim marynistą. Na koncie ma kilkadziesiąt książek. W czasie drugiej wojny światowej był członkiem Szarych Szeregów. Po wojnie ukończył Liceum Budowy Okrętów w Gdańsku (Conradinum), a następnie Wydział Mechaniczny Państwowej Szkoły Morskiej w Gdyni. Jest też absolwentem Politechniki Gdańskiej. Doktoryzował się z historii na Uniwersytecie Gdańskim. Jest profesorem Akademii Morskiej w Gdyni, był też dziekanem Wydziału Mechanicznego tej uczelni. W latach 1953-1955, w okresie służby wojskowej, został skierowany do przymusowej pracy w kopalni węgla kamiennego jako „wrogi element” o niewłaściwym pochodzeniu. Jego ojciec był bowiem przedwojennym oficerem. Przez wiele lat pływał na statkach polskich i obcych bander dochodząc do stopnia starszego mechanika. Mieszka w Gdańsku. Jego kuzynem był znany aktor Marek Perepeczko, słynny odtwórca Janosika. Andrzej Perepeczko jest stałym współpracownikiem „Naszego MORZA”. W każdym numerze naszej gazety można przeczytać jego opowiadanie. Część jego książek ukazała się także z naszym logo na okładce.

Kolejne opowiadanie Andrzeja Perepeczki pt. „Szczęściarz Józku” - już w lipcu.

Z okazji osiemdziesiątych urodzin Redakcja „Naszego MORZA” życzy Panu Andrzejowi jeszcze wielu lat pływania po morzu literatury!

- Moim ulubionym autorem jest Jack London. Wcale nie Conrad. Conrad jest dla mnie za dobry.

Będzie kolejna próba



Okręt hydrograficzny
Heweliusz.

Heweliusz poszuka

Orła

Na poszukiwanie wraku legendarnego *Orła* wyruszy w lipcu okręt hydrograficzny Marynarki Wojennej *Heweliusz*. W tym roku wypada siedemdziesiąta rocznica zaginięcia dumy przedwojennej polskiej floty.

Jak dowiedzieliśmy się w Dywizjonie Zabezpieczenia Hydrograficznego Marynarki Wojennej w Gdyni, w skład którego wchodzi *Heweliusz*, okręt ten pod dowództwem kmdr. ppor. Grzegorza Kosińskiego, wyjdzie z Gdyni 6 lipca z grupą podchorążych, którzy na jego pokładzie odbędą praktyki morskie na północnym Atlantyku. Po drodze okręt zawinie do portów: Casablanca, Santa Cruz de Tenerife, Cherbourg i Bergen. Powrót do kraju planowany jest na 24 sierpnia. Przez tydzień (od 7 do 15 sierpnia) jednostka przeczesać też będzie Morze Północne.

- Cel takiego działania jest oczywiście jeden - mówi kmdr ppor. Ireneusz Hryciuk, oficer prasowy Dywizjonu. - Odnalezienie wraku okrętu podwodnego *Orzeł*. Nie będzie to łatwe zadanie, ale spróbujemy.

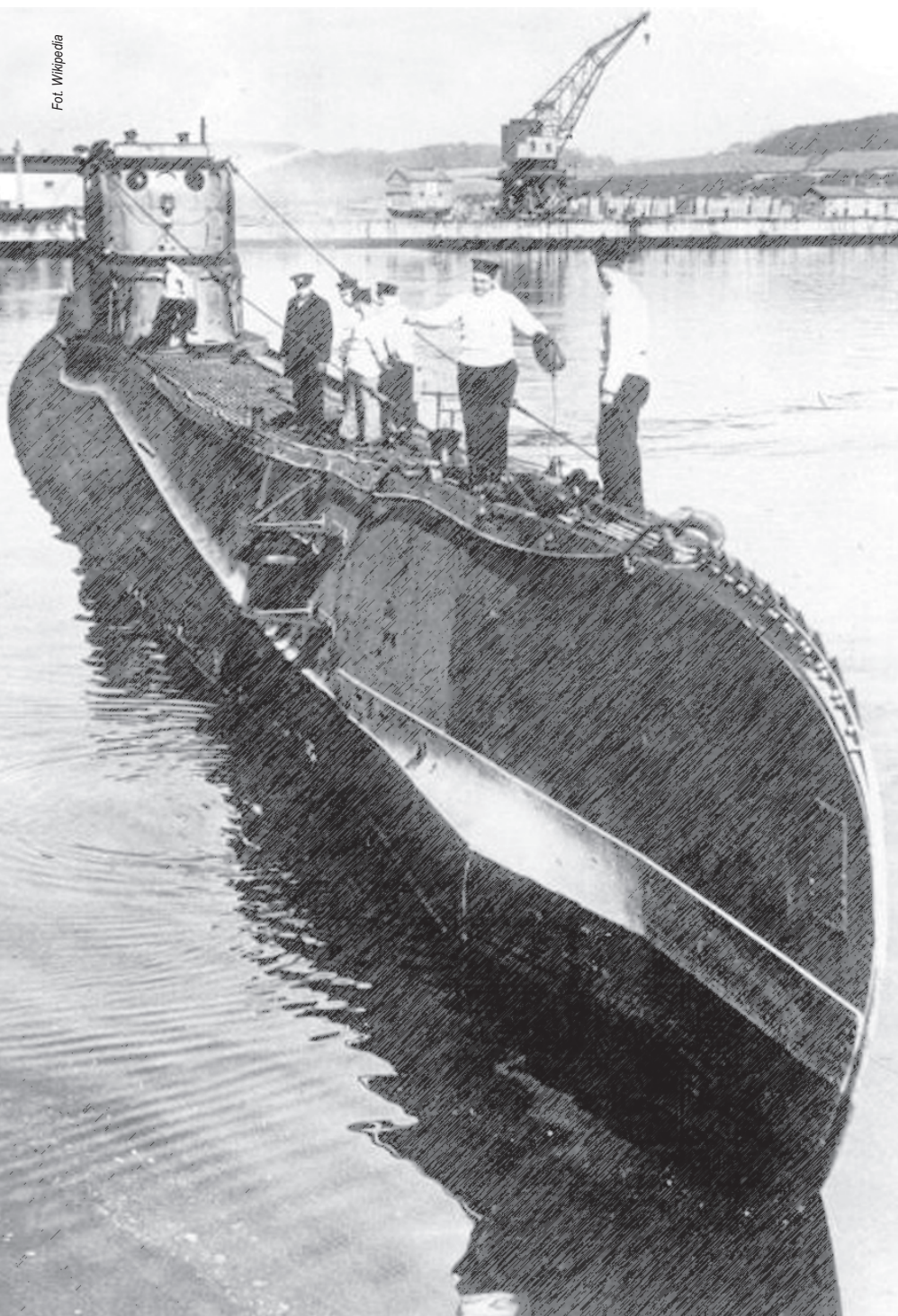
Tajemnica *Orła*

Historii tej jednostki nie trzeba chyba nikomu przypominać. *Orzeł* to najśłynniejszy polski okręt. Wprowadzony do służby na kilka miesięcy przed wybuchem drugiej wojny światowej, był dumą całego narodu. Zbudowany został ze skła-

dek społeczeństwa. Stanowiło to ewenement na skalę światową.

Najgłośniejszym wyczynem *Orła* była ucieczka z internowania w Estonii. Ścigany przez dwie floty wojenne, niemiecką i radziecką, bez wymknął się z Bałtyku i dostał do Wielkiej Brytanii. Nigdy przedtem, ani nigdy potem kroniki morskich wojen nie zanotowały podobnego wyczynu.

Do legendy przeszła także służba *Orła* u boku aliantów. Polski okręt zatopił transportowiec *Rio de Janeiro* demaskując w ten sposób niemieckie plany inwazji na Norwegię.



Okręt podwodny Orzeł.

Niestety, historia *Orla* zakończyła się na przełomie maja i czerwca 1940 roku. Wyszedł na Morze Północne na patrol i nigdy już nie wrócił. Okoliczności jego zaginięcia, pomimo wielu wysuwanych hipotez, do dzisiaj nie zostały wyjaśnione.

Istnieje tylko jeden sposób poznania tajemnicy *Orla* – odnalezienie jego wraku. Niestety, jak dotąd, żadna z prób się nie powiodła. A były trzy. Pierwsze dwie podjęła Marynarka Wojenna. Latem 2005 roku polscy oficerowie brali udział w pracach sondażowych prowadzonych na

Morzu Północnym przez holenderski okręt hydrograficzny *Snellius* (we współpracy z brytyjskim okrętem *Echo*). Ich celem było odnalezienie wraku holenderskiego okrętu podwodnego *O-13*, który także, mniej więcej w tym samym okresie co *Orzeł*, zaginął w niewyjaśnionych okolicznościach.

Niecały rok później, w rejon potencjalnego zatonięcia *Orla* udał się polski okręt hydrograficzny *Heweliusz*, który dokonał poszukiwań wraku przy okazji rejsu na międzynarodową konferencję

oceanograficzną w Londynie. W drodze powrotnej, pomimo bardzo złych warunków atmosferycznych, udało się przebadać około 150 kilometrów kwadratowych dna Morza Północnego.

Trzecią próbę odnalezienia legendarnego polskiego okrętu podjęła Morska Agencja Poszukiwawcza (MAP), organizacja pasjonatów historii i nurkowania. W lipcu 2008 roku jej członkowie wyruszyli na Morze Północne na pokładzie statku badawczego Instytutu Morskiego w Gdańsku *Imor*. Była to największa akcja poszukiwawcza, zakończona niestety, niepowodzeniem. Pasjonaci z MAP wciąż wierzą, że im się uda i próbują zorganizować następną wyprawę.

Jeśli dopisze szczęście...

Czy kolejna próba ma szansę powodzenia? Biorąc pod uwagę szczupłość archiwaliów, a w związku z tym niezwykłą trudność w wyznaczeniu obszaru poszukiwań, marynarze będą musieli liczyć na przysłowiowy łut szczęścia. Gdyby im się udało, byłoby to największe odkrycie w historii polskiego eksploratorstwa.

Heweliusz jest dobrze przygotowany do misji. Zbudowany w Stoczni Północnej, według polskiego projektu, okręt ma 61,6 m. długości, 1220 ton wyporności, a dzięki silnikom wysokoprężnym Cegielskiego-Sulzera, osiąga prędkość maksymalną około 14 węzłów. Zasięg pływania jednostki określa się na prawie 6 tys. mil morskich, a autonomiczność na 15 dni. Okręt ma na pokładzie po dwa kutry, dzięki którym może prowadzić badania morza na płytszych akwenach, gdzie sam nie może operować ze względu na swoje wynoszące 3,5 metra zanurzenie. Na pokładzie znajduje się nowoczesny sprzęt do badań morza. Załoga liczy 50 osób.

Heweliusz należy do najbardziej zapracowanych okrętów polskiej floty. Jego głównym zadaniem jest wykonywanie pomiarów hydrograficznych. Ale na swoim koncie ma także rejs na Antarktydę. Do największych jego sukcesów zaliczyć należy, jak mówią hydrografowie, weryfikację (czyli zidentyfikowanie) wraku niemieckiego statku handlowego *Bremerhaven* zatopionego pod koniec wojny przez aliantów z około 500 osobami na pokładzie.

Tomasz Falba

Jak ruszył Stefan Batory /2

Wódka temu winna

Wypadki morskie powodowane są przez groźne sztormy, zaskakujące awarie, błędy nawigacyjne, manewrowe czy sztauerskie. Nie ma nieomylnych kapitanów, pilotów, oficerów czy mechaników. Zupełnie czym innym jest jednak pomyłka popełniona na skutek nieprawidłowej oceny sytuacji, niż błąd spowodowany przez alkohol, niedbalstwo, ewidentne lekceważenie obowiązków, niskie kwalifikacje i nadmierną pewność siebie. Takie zdarzenia świadczą o braku szacunku dla morza i statku. A morze takich zachowań nie toleruje!

Godz. 10.39. I mechanik natychmiast zamyka zawór biegu wstecznego i kontruje, otwierając zawór biegu naprzód. Chce w ten sposób jak najszybciej zatrzymać śrubę. W tym samym czasie st. mechanik włącza ster i telefonuje na mostek.

- Panie kapitanie, ster jest włączony, turbina zatrzymana i gotowa do manewrów!

- Dziękuję!

„Cała naprzód”

Godz. 10.40 – upłynęły już 4 minuty od ruszenia statku. Kapitan bez chwili zwłoki ustawia telegraf na „cała naprzód”. I mechanik błyskawicznie wykonuje tę komendę. Śruba *Stefana Batorego* zaczyna obracać się w przeciwnym kierunku, wzbijając gwałtownie wodę za rufą. W tym samym czasie zostają zerwane ostatnie cumy na rufie. Statek nie jest już zamocowany do nabrzeża żadną liną, wlecie tylko rzucone z dziobu kotwice.

Kapitan wraz z asystentem wybiegają na lewe skrzydło. Wychylają się w kierunku rufy. Czy statek zatrzyma się, czy uderzy rufą w rufę jednostki stojącej za nim? Teraz tego nie wie nikt. Nic więcej już nie można zrobić! Nie ma czasu na podanie dodatkowych lin, a te, które były na stanowiskach manewrowych na dziobie i rufie, zostały przecież zerwane.

Cztery lata po wypadku, przy gdyńskim nabrzeżu.



Przed wypadkiem



Stefan Batory przed i po wypadku...

Po wypadku



Woda pieni się intensywnie za rufą *Stefana Batorego*, śruba pracując na pełnych obrotach usiłuje odepchnąć go od zacumowanego *Dietricha Oldendorfa*. Odległość pomiędzy obu statkami nadal maleje. Pozostało około 30 metrów. W siłowni st. mechanik i I mechanik zamarli w oczekiwaniu. Nadsluchują. Jeśli usłyszą głuchy huk, będzie to oznaczało, że statek uderzył w sąsiednią jednostkę.

Ze skrzydła mostku nie widać dokładnie rufy *Stefana Batorego*. Kapitan i as. pokładowy mimo to wpatrują się intensywnie w rufę jednostki stojącej za polskim transatlantykiem. Ile zostało? Na rufę pobiegł st. oficer. Przez rozgłośnień marnęwą składa meldunki:

- 30 metrów...
- 25 metrów...
- 20 metrów...

Asystent Wójcicki jest przekonany, że za chwilę dojdzie do zderzenia.

- Zatrzymał się!!! - słychać meldunek st. oficera. - Zatrzymał się! Będzie dobrze!

Godz. 10.41. Kapitan i wszyscy zaalarmowani członkowie załogi oddychają z ulgą. Udało się uniknąć wypadku. Po 5 minutach od niespodziewanego ruszenia statku, zdołano go zatrzymać.

- Stop maszyna! - krzyczy kapitan. Asystent przestawia telegraf.

Mechanicy w siłowni rozumieją, że udało się uniknąć zderzenia. Ale pasażerowie, którzy już zostali zaokrętowani, nawet nie zorientowali się, że *Stefan Batory* ruszył. Większość przebywała w swoich kabinach.

Statek dryfuje...

Zatrzymanie statku nie oznacza, że sytuacja jest opanowana. *Stefan Batory* stoi odsunięty od kei na odległość kilku metrów, nieumocowany do nabrzeża li-

nami. Siła wiatru wynosi około 4^oB, a więc zachodzi obawa, że statek uderzy o keje albo zacznie dryfować na środek basenu portowego.

Kapitan podbiega do UKF-ki.

- Kapitanat Gdynia, Kapitanat Gdynia, prosi pilnie *Stefan Batory*.

- Odpowiada Kapitanat, słucham.

- Kapitan z tej strony. Proszę jak najszybciej o dwa lub trzy holowniki! Statek został zerwany z cum. Stoimy bez żadnej liny na dwóch kotwicach. Wszystkie cumy i szpringi są zerwane. Muszę mieć czas na podanie nowych lin, a statek dryfuje.

- Już wysyłam do pana holowniki.

Na szczęście holowniki portowe nie mają daleko, *Kronos* np. stoi przy sąsiednim nabrzeżu. Załoga pokładowa przygotowuje nowe cumy i szpringi. Na nabrzeże przychodzą wezwani cumownicy. Dopiero teraz można podać rzutki. Wkrót-

ce przybywają 4 holowniki i zaczynają dopychać statek do nabrzeża.

Po ponownym zacumowaniu można dokładnie ocenić zniszczenia. Zerwanych zostało łącznie 7 lin. Pogięty trap załogowy smętnie zwisa z burty. Cumy dziobowe pociągnęły za sobą wyrwany poler, który wpadł do wody. Na nabrzeżu widać sporą wyrwę w betonie i resztki prętów zbrojeniowych. Manewry ponownego cumowania trwają kilka godzin, co oczywiście opóźnia planowane wyjście statku w morze.

W siłowni I mechanik zwraca się do opartego o szot IV mechanika.

- Co pan ma do powiedzenia? Co pan zrobił?

- Ja zrobiłem? Ja nic nie zrobiłem, zawór się zaciął! - powtarza znowu chwając się na nogach Robert Smoła.

- Proszę wyjść z siłowni! - poleca st. mechanik. - Uda się pan teraz do swojej kabiny i tam proszę na mnie czekać!

IV mechanik zataczając się opuszcza maszynę. St. mechanik informuje kapitana, że przyczyną wypadku nie było zacięcie się zaworu, lecz stan kompletnego upojenia alkoholem IV mechanika. Kapitan zawiadamia o wypadku armatora, a ten wzywa na statek milicję. IV mechanik zostaje wyokrętowany i zabrany przez



Fot. PLO

Załogę stanowiło 331 osób, na pokład można było przyjąć 783 pasażerów.

funkcjonariuszy MO do Izby Wytrzeźwień. W pobranej tam od niego krwi o godz. 13.15 stwierdzono 2,39 promila alkoholu.

Straty spowodowane wypadkiem oszacowano na ponad 100 000 zł. (stanowi to wówczas równowartość 10 samochodów osobowych).

Orzeczenie Izby Morskiej

Dochodzenie i rozprawa zostały przeprowadzone bardzo szybko. Już 18 lutego 1974 r. Izba Morska w Gdyni wydała orzeczenie (WMG 320/73). Nie było tu zresztą żadnych wątpliwości. Ekspertzy wykluczyli możliwość zacięcia się zawo-

Stefan Batory cumuje w Gdyni.



Fot. Jerzy Blitner



Turcja, Aliaga, rok 2000 - złomowanie statku.

ru manewrowego biegu wstecznego, na co powoływał się IV mechanik. Tuż po wypadku zawór sprawdzono, działał bez zarzutu. To IV mechanik, w stanie zamroczenia alkoholem (jak obliczono, w chwili wypadku musiał mieć we krwi aż 2,57 promila alkoholu) odkręcił zawór całkowicie, sądząc że go zamyka. Co więcej, nie potrafił opanować sytuacji, a można to było uczynić w ciągu zaledwie kilku sekund. Wystarczyło bowiem, gdyby nawet istotnie doszło do zacięcia zaworu, odciąć dopływ pary przez zamknięcie zaworu blokującego. Wówczas śruba została zatrzymana i nie doszłoby do zerwania cum.

Izba Morska stwierdziła więc, że przyczyną wypadku była nietrzeźwość IV mechanika. Izba odniosła się też bardzo krytycznie do postępowania as. maszynowego Jelenia, który pełnił wachtę razem z IV mechanikiem i as. maszynowego Kruka. Pierwszy nie tylko nie zawiadomił st. mechanika o przedłużającej się, trwającej ponad 1,5 godziny nieobecności oficera wachtowego w siłowni, ale nie zareagował nawet wówczas, gdy tenże wachtowy powrócił do maszyny kompletnie pijany i przystąpił do manipulowania głównymi zaworami. Izba słusznie uznała, że gdyby as. maszynowy Jeleń zare-

agował właściwie, do wypadku z pewnością nie doszłoby. Oznacza to, że on również przyczynił się do zaistnienia wypadku.

Drugi z asystentów zaprosił z kolei do picia wódki pełniącego wachtę IV mechanika, widząc na domiar złego, że jest on już „podchmielony”. Namawiał go do opuszczenia siłowni, a także sam spożywał alkohol na statku. Wprawdzie trudno jednoznacznie stwierdzić, że spowodował wypadek, ale swoją postawą moralną wykazał brak kwalifikacji do pracy na morzu.

Brak usprawiedliwienia

Jaka była obrona zainteresowanych, czyli sprawców tego zdarzenia? IV mechanik poza wspomnianą wyżej tezą o zacięciu zaworu dodał także, że opuszczenie siłowni spowodowane było jego fatalnym samopoczuciem. Poczł się bardzo źle i musiał iść niezwłocznie do toalety, bo miał wymioty. Sam przyznał jednak, że poszedł nie tylko do toalety, ale również do kabiny as. Kruka, u którego pił wódkę i przesiedział prawie 1,5 godziny, nie interesując się w ogóle siłownią, mimo iż w tym czasie odbywało się podgrzewanie turbin. I to tłumaczenie nie

zasługuje na wiarę, bo gdyby istotnie tak nagle poczuł się źle, to przecież mógł poprosić przed wyjściem asystenta o powiadomienie kierownika działu maszynowego. IV mechanik przyznał również, że poprzedniego dnia pił alkohol, ale nie potrafił określić jego ilości, gdyż był wówczas, w dniu wypadku, kompletnie „skacowany”. Wnioskować stąd można, że w chwili przybycia rano na statek, Robert Smoła nadal pozostawał pod wpływem spożytej w nocy wódki. W tej sytuacji wypicie na statku, w dodatku na czczo, kolejnej porcji alkoholu, spowodowało skumulowanie się jego dawki.

Warto podkreślić, że był to już drugi w karierze IV mechanika przypadek pełnienia wacht w stanie nietrzeźwym.

As. maszynowy Jeleń twierdził z kolei, iż nie wiedział, że wachtowemu mechanikowi nie wolno opuszczać siłowni i rzekomo dlatego nie poinformował o tym st. mechanika. Nawet jednak, gdyby tak było (choć asystent powinien znać regulaminy), to przecież wiedział doskonale, że mechanik wachtowy nie może pełnić wacht i wykonywać manipulacji maszyną w stanie kompletnego zamroczenia alkoholem. W tej sytuacji brak jakiegokolwiek reakcji z jego strony Izba Morska wytłumaczyć mogła tylko

„poczuciem źle pojętej solidarności”. Nie ulega wątpliwości, że as. maszynowy Jeleń powinien był stanowczo zareagować przynajmniej wówczas, gdy pijany IV mechanik rozpoczął manipulacje zaworami. Można zrozumieć niezręczną sytuację, jaką jest dla podwładnego informowanie kierownictwa statku o nietrzeźwości oficera wachtowego. W tej sytuacji jednak, pozostając biernym, as. Jeleń brał na siebie odpowiedzialność za zaistniałe zdarzenia.

Co więcej, sam przecież był wykwalifikowanym mechanikiem, miał taki sam dyplom, jak IV mechanik, a ponadto dyplom inżyniera Politechniki Gdańskiej. W dodatku był o 6 lat starszy od swojego przełożonego na wachtcie. Miał więc pełną świadomość, czym mogą grozić manipulacje pijanego mechanika przy zaworach.

Izba Morska wprawdzie tego nie podniosła, ale warto zauważyć jeszcze jedną okoliczność. As. Jeleń po uruchomieniu śruby na bieg „cała wstecz” przez IV mechanika również pozostał zupełnie bierny. Mógł przecież spróbować przestawić zawór manewrowy albo odciąć zawory parowe na kotłach. Wystarczyło podejść do pulpitu, odsunąć pijanego IV mechanika i samemu zamknąć zawór. Nikt nie

mógłby mieć o to do niego pretensji, a i sam IV mechanik byłby mu potem zapewne wdzięczny. A jednak nie uczynił tego. Żaden z asystentów przebywających w siłowni nie wykazał inicjatywy, by opanować sytuację. As. Jeleń z pewnością zdawał sobie również sprawę, czym grozi nieoczekiwane ruszenie statku, na który właśnie okrętowano pasażerów.

As. maszynowy Kruk właściwie nie miał nic na swoje usprawiedliwienie. Wyjaśnił tylko, że częstował wódką wachtowego mechanika, no bo taka była tradycja, że schodzącego ze statku kolegę żegna się alkoholem.

Izba Morska rozważała zastosowanie wobec całej trójki najwyższej sankcji, czyli pozbawienia na zawsze prawa wykonywania zawodu marynarza, biorąc jednak pod uwagę ich młody wiek oraz dobrą opinię amatora o IV mechaniku, pozbawiła:

- IV mechanika prawa wykonywania zawodu marynarza na okres 2 lat oraz przez okres następnych 3 lat prawa pełnienia funkcji wyższych od motorzysty,
- as. maszynowego Jelenia prawa pełnienia funkcji wyższych od motorzysty na okres 1 roku,
- as. maszynowego Kruka prawa wykonywania zawodu marynarza na okres 1 roku.

Izba Morska wyraziła pełną aprobatę dla poczynań kierownictwa statku. Dzięki błyskawicznemu refleksowi st. mechanika i pierwszego mechanika oraz kapitana, udało się zapobiec uderzeniu w stojący za rufą statek.

Izba wyraziła także uznanie dla refleksu i roztropności dźwigowego, który podniósł pomost pasażerski i w ten sposób ocalił go przed zniszczeniem.

Wnioski i refleksje

Wypadek ten miał charakter bezprecedensowy. Nieoczekiwane uruchomienie statku pasażerskiego stojącego przy kei i zerwanie go z cum było pierwszym takim zdarzeniem w Polsce. Na świecie coś podobnego również nie przytrafia się często. Tylko przypadek sprawił, że nikomu nic się nie stało. Przecież na trapie załogowym lub pomoście pasażerskim mogli być ludzie. Nie trzeba wyjaśniać, co oznacza upadek człowieka z wysokości kilkunastu metrów na betonową keję. Zrywane cumy i szpringi również mogły uderzyć kogoś przebywającego na kei, a wiadomo, że pęknięcie liny z tworzywa sztucznego powoduje odrzut i niesie śmiertelne zagrożenie.



Miał 153,4 m długości i 21,1 m szerokości.



Znaki armatorskie na kominie liniowca.

Samo uderzenie w zacumowany za rurą statek nie groziło oczywiście zatopieniem żadnej z jednostek, ani też nie stwarzało niebezpieczeństwa dla ludzi, ale spowodowałoby uszkodzenia, które wyłączyłyby polski transatlantyk na wiele dni z eksploatacji i skutkowałyby wysokimi stratami eksploatacyjnymi. Całe szczęście, że skończyło się na strachu, chociaż straty i tak były niemałe.

Można też stwierdzić, że sprawcy wypadku, a w szczególności IV mechanik, i tak mieli szczęście. Zostali przecież potraktowani dość łagodnie. Ówczesna władza nie była surowa, skoro umożliwiono

im powrót do pływania po upływie orzeczonej sankcji. Czym innym jest wszakże nawet dyscyplinarne zwolnienie z pracy IV mechanika, a czym innym surowe konsekwencje karne i wyłączenie człowieka na kilka lat z normalnego życia.

W dzisiejszych czasach kariera morska tego marynarza byłaby zapewne skończona, a jego podobizna ukazywałaby się w licznych gazetach.

Informacje o wypadku nie pojawiły się w ówczesnej prasie. Wzmianki o zdarzeniu nie można znaleźć dzisiaj nawet w archiwalnych zasobach internetu. Było znane tylko w wąskim kręgu wtajemniczonych. Nawet ówczesne władze wojewódzkie żywiły przekonanie, że przyczyną awarii stała się pomyłka mechanika, ale nie pijaństwo. To embargo na informacje nie było jednak skutkiem działania ówczesnej cenzury, jak zapewne przypuszczają niektórzy Czytelnicy.

To PLO starało się zatuszować prawdziwe przyczyny wypadku i wcale nie można się temu dziwić! Żaden z armatorów, w tym także linie żeglugowe zawiadujące dzisiejszymi *cruiserami* nie chwali się podobnymi zdarzeniami i czynią wszystko, aby jak najszybciej zapomniano o takich wypadkach. Chodzi przecież o reputację armatora i o przyszłych pasażerów.

Dziś zapewne prasa nie miałaby oporów, by zrobić z tego sensację, a konkurencyjni armatorzy aż podskakiwaliby z radości, że polskie media uderzają w polskiego armatora. Inne czasy...

Przy okazji wspomnień nasuwa się jeszcze jedna refleksja. Pijaństwo na polskich statkach w okresie PRL-u było nie-

stety zjawiskiem częstym. Oczywiście nie można powiedzieć, że pił każdy marynarz, to byłoby krzywdzące dla tysięcy ludzi, którzy uczciwie i rzetelnie pracowali na morzu. Niemniej jednak archiwa Izb Morskich obfitują w wypadki spowodowane przez pijanych kapitanów, oficerów i mechaników. Może nie tak spektakularne, jak ten opisywany wyżej, ale czasem bardziej tragiczne.

W dzisiejszych czasach na statkach pijaństwo objawia się znacznie rzadziej, zwłaszcza u szanujących się armatorów. Jest to jednak, przede wszystkim, wynik niezwykle surowych sankcji, jakie grożą nietrzeźwym marynarzom. Przyłapany na pijaństwie członek załogi zostaje karnie zmuszowany, jego kontrakt zerwany, a delikwent z własnej kieszeni opłaca nie tylko swój powrót do kraju, ale także przyłot zmiennika.

W okresie PRL-u zwolniony dyscyplinarnie marynarz bez trudu znajdował nową pracę, jeśli nie na morzu, to na lądzie. Wówczas to pracodawcy poszukiwali pracowników, dziś jest odwrotnie. Czy jednak problem pijaństwa w polskim społeczeństwie zniknął?

Jerzy Bitner



Imiona i nazwiska wszystkich członków załogi zostały zmienione.

Zbudowany w Wilton-Fijenoord Doken Werf Maatschapij, Schiedam, Holandia, jako Maasdam.



Niemiecka Dunkierka 1945 (2)

Krażownik Emden dał sygnał do odwrotu wywożąc sarkofagi Hindenburgów.

Fot. Wikipedia



Ewakuacja

wszech czasów

Wbrew temu co sugerują niektóre niemieckie publikacje, Hitler troszczył się głównie o ewakuację zwartych oddziałów, które można było wykorzystać do obrony Berlina. W następnej kolejności szli ranni żołnierze, dalej rodziny wojskowych, funkcjonariuszy NSDAP, przedstawiciele administracji, wykwalifikowani robotnicy, kobiety z dziećmi. Problem ewakuacji uciekinierów po raz pierwszy poruszono 22 stycznia 1945 roku na spotkaniu u Hitlera. W związku z brakiem wystarczającej ilości paliwa do przewozu takiej masy ludzi, można było wydzielić tylko 18 transportowców. Hitler zrezygnował z tego rozwiązania i nakazał użycie transportowców dostarczających zaopatrzenie okrążonym wojskom. W drodze powrotnej oprócz żołnierzy i rannych,

miały „przy okazji” zabierać uciekinierów. Zamierzano wykorzystać w tych celach także okręty wojenne.

Wszystkie drogi prowadzą na Zachód

Przed Kriegsmarine stało zadanie, jakiego nikt dotąd nie realizował - przeprowadzenie największej akcji ewakuacyjnej wszech czasów. Pieczę nad całością sprawował wielki admirał Karl Dönitz, któremu już wcześniej podporządkowano cały transport morski Rzeszy. Dowodzenie tą skomplikowaną akcją powierzono admirałowi Oskarowi Kummetzowi. Przygotowanie statków transportowych spadło na barki szefa transportu morskiego Wehrmachtu w Kierownictwie

Wojny Morskiej, kontradmirała Konrada Engelharda. Jego niewielki sztab mieścił się w Eberswalde na trasie z Berlina do Szczecina. Engelhard to doświadczony marynarz i świetny organizator. W 1940 r. był odpowiedzialny za pozyskanie środków pływających niezbędnych do operacji „Seelöwe” (inwazja na Wielką Brytanię).

Eskortę konwojów miały zapewnić: 9 Dywizja Zabezpieczenia (Sicherungsdivision) pod dowództwem komandora porucznika Adalberta von Blanca, na odcinku od Zatoki Gdańskiej do Kurlandii i 10 Dywizja Zabezpieczenia pod dowództwem kontradmirała Butowa (od lutego komandora podporucznika Hugona Geidela), na odcinku od latarni Riksgest (Rozewie) na wybrzeżu, na zachód od Gdań-

ska, do wysp duńskich. Obie dywizje miały podobną organizację. W ich skład wchodziło po kilkanaście flotylli trałowców, kutrów trałowych, okrętów patrolowych, ścigaczy torpedowych, ścigaczy okrętów podwodnych i promów artyleryjskich oraz jednostki szkolne i pomocnicze. Okręty 9 Dywizji bazowały w Gdyni, Gdańsku, Kłajpedzie, Pilawie, Lipawie i Widawie. Sztab von Blanka stacjonował w Lipawie, a potem przeniósł się do Pilawy. Sztab 10 Dywizji Zabezpieczenia mieścił się w Świnoujściu, a główne bazy to Kilonia i Świnoujście. Łącznie obie dywizje dysponowały ponad 600 okrętami (w tym około 100 stanowiły zmobilizowane trawlerzy rybaccie).

W większych portach, takich jak Gdańsk, Gdynia i Szczecin powstały filie i sztaby specjalne, kierowane przez doświadczonych kapitanów marynarki handlowej. Stąd wychodziły codziennie meldunki o dostępnym tonażu statków han-

dlowych oraz miejscach dla pasażerów, które trafiały do władz NSDAP przydzielających uciekinierom miejsca na statkach.

Najpilniejszym, a zarazem najważniejszym zadaniem było znalezienie jak największej liczby statków nadających się do ewakuacji ludzi. Oprócz wymienionych już liniowców pasażerskich, znaleziono jeszcze 8 innych transportowców o pojemności powyżej 10 000 BRT. Potem do tej grupy dołączyło 20 mniejszych parowców. Przy wciąż rosnącej liczbie uciekinierów, statków stale brakowało. Organizatorom ewakuacji doskwierał też pogłębiający się deficyt paliwa i brak osłony powietrznej konwojów. Sprawę dodatkowo komplikowała konieczność zajmowania się zaopatrzeniem niemieckich wojsk lądowych, broniących się jeszcze na przyczółkach.

Pierwsze polecenie ewakuacji uciekinierów Engelhard otrzymał z Berlina już w połowie stycznia. Było to związane

z przygotowywanym przetrzucem pięciu dywizji z Kurlandii na front w Prusach Wschodnich. Z portów Windawa, Lipawa i Kłajpeda wojsko popłynęło do Pilawy. Początkowo stała się ona głównym portem ewakuacyjnym. Pierwszy sygnał do odwrotu dał krążownik *Emden* wywożąc sarkofagi Hindenburgów. Tymczasem w Pilawie na ewakuację oczekiwało już 100 tysięcy uciekinierów z Prus Wschodnich. Jak wiemy, pierwszy konwój, przy okazji operacji „Hannibal”, zabrał stamtąd 7000 uchodźców. Zaraz po nim wyszedł w morze drugi, złożony z nowoczesnych frachtowców *Minden* (4737 BRT) i *Kometa* (5123 BRT) z 2500 żołnierzy na pokładach, osłaniany przez torpedowce i dwa trałowce.

Od tego czasu do 15 lutego ewakuowano morzem już 204 000 ludzi. Jednak wielu z tych, którzy dostali się na statki, nie uniknęło ślepego losu. Stary parowiec *Konsul Kords* o pojemności poniżej

Fot. Wikipedia



Karl Dönitz po śmierci Führera za swoją główną powinność uważa uratowanie przed sowiecką niewolą, jak największej liczby rodaków.

1000 BRT idący do Warnemünde o g. 12 w południe, 7 lutego 1945 roku, kiedy do portu przeznaczenia pozostawało około 15 Mm, natknął się na dryfującą minę. W wyniku przebicia kadłuba statek zatonął w ciągu 8 minut. Na pokładzie znajdowało się 285 pasażerów, uratowano tylko 30.¹

Statek *Andros* (3000 BRT), który 6 marca, jako jeden z ostatnich opuścił Królewiec z 2000 ludzi, w większości kobiet i dzieci, 12 marca po ciężkim rejsie dotarł wreszcie do Świnoujścia. Zaledwie zdążono podać cumy na nabrzeże i pierwsi pasażerowie zaczęli schodzić po trapie, gdy nad miasto nadleciało 700 alianckich bombowców! W ciągu 45 minut na port i miasto spadło 1500 ton bomb obracając je w perzynę. Siedem statków, stojących na redzie, w tym *Andros*, spoczęło na dnie. Ten ostatni pociągnął za sobą 570 ofiar. Później opowiadano legendy o skarbach, które rzekomo przewoził w swoich ładowniach.²

Przystań nadziei

W marcu 1945 roku wszystkie drogi lądowe prowadzące na zbawczy Zachód zostały odcięte przez Armię Czerwoną. Jedyna droga ucieczki dla Niemców ze wschodu prowadziła przez porty. Tłumy uciekinierów szturmowały nabrzeża portowe Gdańska. Wszystkie posiadane środki pływające, skierowano do grodu nad Motławą. Wstrzymano nawet ewakuację uciekinierów z Pilawy, aby rozładować nabrzmiałą sytuację. W niedzielę, 25 marca, port w Gdańsku, w którym już eksplodowały sowieckie pociski, opuścił ostatni transportowiec *Ubena* (9500 BRT). Nieco wcześniej, niezauważenie, z portu wyszedł mały parowiec *Neufarwasser*, na pokładzie którego chyłkiem umykał Gauleiter Alfred Förster.

Niedługo po opuszczeniu przez Niemców Gdańska, przyszła kolej na Gdynię. Operację o kryptonimie „Walpurgisnacht” („Noc Walpurgii”) przeprowadzono tam w nocy z 4 na 5 kwietnia. Siłami 9 Dywizji Zabezpieczenia (60 okrętów desantowych i małe środki pływające) przewieziono z Kępy Oksywskiej na Hel 8000 żołnierzy VII Korpusu Pancernego, 30 000 uchodźców i część sprzętu.

Teraz ten niewielki płachetek lądu o długości 32 kilometrów staje się ostatnią przystanią nadziei dla tysięcy uchodźców oczekujących na transport. Dziennie przybywa na Hel około 10 000 żołnierzy i uciekinierów z Kurlandii, Prus Wschod-

nich. Duże skupienie wojska i cywilnych uciekinierów na tak małej przestrzeni i liczne, cumujące codziennie statki i okręty, przyciągają uwagę sowieckiego lotnictwa.

W tym czasie do działań na morskich liniach komunikacyjnych Sowietów zaangażowali cztery dywizje lotnicze: minowo-torpedową, dwie szturmowe i jedną myśliwską, pułk rozpoznawczy i samodzielne eskadry specjalnego znaczenia. Łącznie do działań przeciwko transportom rzucono 565 samolotów (40-55 samolotów torpedowych, 37-40 bombowców, 110-140 samolotów szturmowych, do 276 myśliwców i ok. 60 samolotów rozpoznawczych). W nalocie na redę Helu 9 kwietnia trafienie bombą otrzymał parowiec *Matias Stinnies* i żeby nie zatonać, wyrzucił się na brzeg. Następnego dnia uszkodzono duży transportowiec *Deutschland*. 11 kwietnia samoloty radzieckie zatapiają na redzie Helu statki *Moltkefels* i *Posen*, na których ginie 800 osób. 13 kwietnia tonie po ataku lotniczym statek *Karlsruhe* z 970 osobami. 12 kwietnia statek szpitalny *Pretoria* otrzymał ponad 15 trafień, mimo to zachował zdolność poruszania się.

Ogółem w trzech pierwszych miesiącach 1945 roku lotnictwo przeprowadziło 669 wylotów na porty w Widawie, Lipawie, Kłajpedzie, Pilawie, Gdańsku, Gdyni i inne.³ Jednak w stosunku do liczby kursujących jednostek, straty są dość ograniczone. Mimo całkowitego panowania w powietrzu sowieckiego lotnictwa, udało się w kwietniu ewakuować prawie 265 000 ludzi z rejonu Zatoki Gdańskiej.

Dużo większe zagrożenie dla ewakuacji stanowi brytyjskie lotnictwo. W styczniu RAF zrzucił 668 min, na których zatonało 18 okrętów. W następnym miesiącu liczba zrzuconych przez brytyjskie samoloty min wzrosła do 1345. Na szczęście dla Niemców, brytyjskie lotnictwo działało głównie w rejonie Świnoujścia.

W lutym 1945 roku na niemieckich liniach komunikacyjnych pojawiły się sowieckie kutry torpedowe. Początkowo było to tylko 8 jednostek bazujących w Swentu niedaleko Kłajpedy, które próbowały blokować port w Lipawie. W marcu jednostki te przeszły do Kłajpedy. Później dostarczono tam kolejną 8 jednostek z Tallina i z Leningradu. 11 kwietnia cztery kutry przerzucono do Gdańska Nowego-Portu. W trakcie przejścia z Kłajpedy kutry torpedowe typu *Komsomolec* natknęły się na niemiecki zespół barek desantowych typu MFP.

W wyniku krótkotrwałego starcia, Niemcy zniszczyli sowiecki *TK-132*. Niedługo potem, 16 kwietnia Sowietów zrewanżowali się Niemcom. W czasie nocnego rajdu dwa kutry torpedowe na redzie Helu storpedowały niemiecki duży niszczyciel *Z-34*.⁴ Ciężko uszkodzona jednostka została odholowana do Świnoujścia. Na następny sukces trzeba było czekać do 28 kwietnia, kiedy to, również na redzie Helu, kutry torpedowe zatopiły niemiecki transportowiec *Emily Sauber* (2475 BRT). Na tym zwycięstwie lista sukcesów sowieckich kutrów torpedowych została zamknięta.⁵

Po wyparciu Niemców z Gdańska i Gdyni, dalsza ewakuacja odbywała się z Helu, a właściwie z redy tego portu, skąd statki zabierały ludzi zarówno z samego półwyspu, jak i tych dowożonych mniejszymi jednostkami z rejonu ujścia Wisły, gdzie broniły się jeszcze niedobitki wojsk niemieckich. Właśnie z redy helkiej w swój ostatni rejs, 16 marca o godzinie 23, wyszedł transportowiec *Goya*. Płynął w towarzystwie innego transportowca *Kronenfels* (o pojemności 2837 BRT), w eskorcie holownika *Āgiri* trałowców *M 256* i *M 328*. Wkrótce po opuszczeniu redy, z powodu awarii maszyn, *Kronenfels* musiał zmniejszyć prędkość do 5 węzłów. *Goya*, siłą rzeczy, dostosował się i podążał dalej z tą samą prędkością.

Tymczasem w pobliżu czaił się sowiecki podwodny stawiacz min *L-3*, pod dowództwem kapitana 3 rangi W. Konowałowa. Swoją zdobycz *L-3* wykrył za pomocą stacji hydrolokacyjnej. Po wynurzeniu się, rozpoczął pościg i po zajęciu odpowiedniej pozycji w okolicy Rozewia wystrzelił cztery torpedy. O godzinie 23.55 dwie z nich trafiły transportowiec, który po kilku minutach przełamał się i poszedł na dno. Agonia transportowca trwała zaledwie 4 minuty! Dopiero teraz okręty eskorty zlokalizowały podwodnego wroga. Trałowiec *M-256* obrzucił *L-3* bombami głębinowymi.

W tym czasie *Āgiri* i *Kronenfels* zaczęły zygzakować, aby uniknąć ewentualnych kolejnych torped. Kiedy *Āgiri* i *M-328* podjęły o g. 0.30 akcję ratowniczą, właściwie nie było już kogo ratować. Na powierzchni morza unosiły się tylko trawty i szczątki statku oraz nieliczni rozbitkowie. Po zakończeniu akcji ratowniczej doliczono się zaledwie 177 ocalałych rozbitków spośród przewożonych 7000. Zatonięcie *Goyi* było największą jednorazowo poniesioną stratą w historii wojen na

morzu. W czterech poprzedzających katastrofę rejsach *Goya* zdążył przewieźć 19785 ludzi.⁶

Zatopienie *Goyi*, podobnie jak w przypadku *Wilhelma Gustloff*a i *Steubena*, nie powstrzymało ewakuacji. Już na drugi dzień po jego zatopieniu, kolejne 20 000 ludzi załadowano na statki, stojące na re-dzie Helu. 21 kwietnia w nocy opuszcza Hel dziewięć dużych transportowców wiozących na swoich pokładach 28 000 pasażerów. Tylko w kwietniu z półwyspu ewakuowano na Zachód 400 000 ludzi.

Ostatni konwój

30 kwietnia Hitler popełnia samobójstwo wyznaczając na swojego następcę wielkiego admirała Karla Dönitza. Nowy Führer zdaje sobie sprawę, że wojna jest przegrana. Za swoją główną powinność uważa uratowanie jak największej liczby rodaków przed sowiecką niewolą. Daje temu wyraz już następnego dnia w rozkazie do Wehrmachtu, w którym czytamy m.in.: „...obejmuję naczelne dowództwo z wolą prowadzenia walki przeciw bolszewikom tak długo, dopóki walczą-ce oddziały i setki tysiące rodzin nie-

mieckiego Wschodu nie zostaną uratowane przed niewolnictwem lub zniszczeniem”.

4 maja podpisano porozumienie o lokalnym zawieszeniu broni na północno-zachodnim obszarze działań wojennych. Miało ono duże znaczenie dla losów akcji ewakuacyjnej. Marszałek Montgomery, za cenę m.in. odwołania przez Dönitza rozkazu o zatopieniu okrętów wojennych, obiecał przymknąć oko na dalszą ewakuację ze wschodniego basenu Bałtyku do wyzwolonej przez Brytyjczyków Kopenhagi. Do tego momentu niemiecka flota handlowa i wojenna przewiozły 1 420 000 uciekinierów. Podczas tych niespełna 4 dni między kapitulacją na Zachodzie i Wschodzie, marynarka wysłała wszystko, co utrzymywało się na wodzie, w kierunku ostatnich enklaw pozostających w niemieckich rękach.

Centrum ewakuacji staje się Półwysep Helski. Jak podało dowództwo w komunikacie z 4 maja, spośród ewakuowanych 225 000 żołnierzy i 25 000 uciekinierów, 150 000 żołnierzy i 25 000 uciekinierów trafiło na półwysep Hel. W ujściu Wisły na transport oczekiwało jeszcze ponad 200 000 ludzi, z tego 77 000 uchodźców. Kriegsma-

rine 5 maja wysłała na ratunek stawiacz min *Linz*, krążownik pomocniczy *Hansa*, niszczyciele *Karl Galster*, *Hans Lodi*, *Teodor Riedel*, *Z 25* i torpedowiec *T 23*. Następnego dnia po załadowaniu ok. 23 000 ludzi (*Hansa* – 12 000, *Linz* – 4600, każdy niszczyciel – po 1500 i *T 23* – ok. 700!), bez przeszkód powracają do Kopenhagi. Mimo kłopotów z paliwem, intensywność przewozów wzrasta. W niedzielę 6 maja, osiągnięty zostaje rekord – przy pomocy okrętów wojennych i transportowców ewakuowanych zostaje 43 000 osób.

Sytuacja komplikuje się z chwilą ustalenia terminu i warunków kapitulacji. Jeden z zapisów aktu nakazywał wszelkim, znajdującym się o północy 8 maja 1945 roku na wschód od Bornholmu, jednostkom niemieckim, niezwłocznie skierowanie się do któregoś z portów pomorskich opanowanych przez Sowieców. Rozpoczyna się wyścig z czasem. Wieczorem 8 maja, po raz ostatni na redę Helu wchodzi niszczyciele *Karl Galster*, *Friedrich Ibn* i *Z-25*, oraz torpedowce – *T 23* i *T 28*. Każdy zabiera na pokład od 1200 do 2000 żołnierzy. *T 28* jest ostatnim niemieckim okrętem, jaki odbija od nabrzeża Helu. O północy pochód za-



Marynarze Kriegsmarine (zdjęcie z 1939 r.)

Fot. Bundesarchiv, Bild 10111-MN-1581-04 / Mendel / CC-BY-SA

myka mała barka motorowa *Hoffnung* (nośność 150 ton), która dociera do Flensburga 14 maja z 270 ludźmi.⁷

Najtrudniejsza była sytuacja najdalej na wschód wysuniętego „kotła” Kurlandzkiego, w którym tkwiły 18 i 16 armia, okrążone przez ponad 100 sowieckich dywizji. Wstrzymanie dostaw węgla ze Szwecji uniemożliwiło dowództwu niemieckiemu uruchomienie floty transportowej dla wywiezienia stamtąd 18 wykrwawionych dywizji. Ostatecznie, do ewakuacji wykorzystano wszelkie posiadane okręty wojenne i małe jednostki pływające (176). Były to przeważnie trałowce, kutry torpedowe, ścigacze okrętów podwodnych, promy artyleryjskie *KFK* itp. jednostki. Zgodnie z wcześniej przygotowanym planem, 8 maja, w dniu kapitulacji, o g.14 w portach Windawa i Lipawa zaczęto załadunek 11 dywizji piechoty i 14 dywizji pancernych, rannych i po 125 żołnierzy z każdej dywizji mających rodziny. Okręty zostały podzielone na sześć konwojów. Pierwszy opuścił port o 20.30, następne wychodziły w półgodzinnych odstępach.

Rosjanie próbowali przeszkodzić w ewakuacji atakując pierwszy konwój z powietrza, ale bez skutku. Kilka jednostek piątego konwoju zostało zatrzymanych przez sowieckie kutry torpedowe. Podobnie było z szóstym, ostatnim konwojem, podzielonym na cztery grupy liczące łącznie 65 jednostek. Zabrały z Lipawy 14 400 ludzi, z których około 11 000 dotarło do Niemiec.

8 maja niedaleko Bornholmu rozgrywa się jeden z ostatnich aktów dramatu. Niewielki statek *Rugard* (przed wojną woził wycieczki), w otoczeniu trałowców próbuje przedostać się na Zachód z 600 żołnierzami na pokładzie. Kiedy mały konwój minął wyspę, został zaatakowany przez 4 sowieckie kutry torpedowe. Cudem uniknął wystrzelonych w jego kierunku torped. Osamotniony *Rudgard* (trałowce korzystając z zamieszania pośpiesznie umknęły), broni się strzelając ze swojej starej, francuskiej armaty. Już w trzeciej salwie udaje się trafić i ciężko uszkodzić jeden z kutrów. Pozostałe zaskoczone śmiałą obroną, rejterują. W czwartek 10 maja, wczesnym świtem, po stoczeniu ostatniej morskiej potyczki na wodach europejskich, *Rugard* dociera do miejsca przeznaczenia.⁸

Nie oglądając się na podpisaną kapitulację, niemieckie dowództwo kontynuowało ewakuację wojsk z Windawy, Lipawy, również 9 maja. Sowietów wszelki-

mi sposobami próbowali przechwycić wylądowane po brzegi okręty, ale Niemcy nie dali się zatrzymać. Od dnia kapitulacji do 15 maja wyprowadzili na Zachód ponad 700 okrętów wojennych i statków wypełnionych wojskiem i uciekinierami. Ruch niemieckich okrętów i statków ewakuujących wojska z Kurlandii trwał w środkowej i południowej części Bałtyku aż do 18 maja 1945 roku!

Epilog

W ciągu 115 dni, pomiędzy 23 stycznia a 8 maja 1945 roku Niemiecka Marynarka Wojenna i Handlowa, wykorzystując wszystkie dostępne środki, praktycznie bez przykrycia powietrznego, przewiozły ponad 2 mln ludzi. Dokładna liczba ewakuowanych jest trudna do oszacowania. Według Karla Dönitza, w tym okresie z Kurlandii, Wschodnich i Zachodnich Prus, Pomeranii i Meklemburgii morzem ewakuowano 2 022 602 ludzi (w tej liczbie 444 757 rannych i 241 225 żołnierzy). Inne wyliczenia określają liczbę ewakuowanych na 2 204 477, w tym 1 420 000 uchodźców.

C. Blair, powołując się na raporty marynarki mówi o przewiezieniu 2 116 500 osób, w tym 1 668 000 uchodźców cywilnych i 448 500 personelu wojskowego.⁹ Największe centra ewakuacji stanowiły Gdańsk, Gdynia i Hel, skąd wywieziono 1 047 000 uciekinierów i około 300 000 żołnierzy. Królewiec i Piławę w okresie od 25 stycznia do 25 kwietnia opuściło na statkach i okrętach 451 000 uciekinierów i 141 000 żołnierzy. Pozostałych ewakuowano z portów Kurlandii, Kłajpedy, Kołobrzegu i Świnoujścia. Straty poniesione na morzu wyniosły 40 000 osób, czyli około 1,5 proc. ogólnej liczby uratowanych.

Dla porównania, straty ludzkie w przypadku tras lądowych ocenia się na 16 proc. Do przewiezienia tej masy ludzi potrzeba było 671 jednostek pływających, w tym 14 liniowców pasażerskich o pojemności od 95 654 BRT (*Ubenä*) do 27 364 BRT (*Cap Arcona*), 23 transportowców o pojemności ponad 5000 BRT oraz setek małych jednostek i 409 okrętów *Kriegsmarine* z U-Bootami łącznie.

Utracono 161 statków i okrętów (inne publikacje podają liczbę 250 jednostek pływających). Nie wszyscy jednak mieli szczęście znaleźć się na pokładach zbawczych transportowców. Ponad 300 000, głównie żołnierzy, wpadło w ręce Armii

Czerwonej. Najwięcej, bo prawie 200 000 żołnierzy, w tym 13 generałów, kapitulowało w Kurlandii. Ponad 60 000 pozostało na Helu. W ujściu Wisły poddało się 20 000, a w Prusach Wschodnich 10 000 żołnierzy.

Wielki admirał Dönitz z dumą podkreślał znaczenie tej bezprecedensowej w historii wojen morskich akcji ewakuacyjnej. W jego mniemaniu pomogła ona położyć fundamenty powojennych Niemiec.

Bez wątpienia Dönitzowi udało się dokonać trudnej sztuki, tym bardziej, że miało to miejsce w końcowej fazie wojny, kiedy na wszystkich frontach hitlerowcy ponosili klęskę za klęską. Niewątpliwym atutem Niemców, okazała się *Kriegsmarine*, która do ostatniej chwili utrzymała panowanie na Bałtyku. Dzięki temu, możliwe było wspieranie walczących na wybrzeżu własnych wojsk, zaciekle atakowanych przez Sowietów od strony lądu.

Nie bez znaczenia okazała się słabość Floty Bałtyckiej, która po klęsce w 1941 roku nie podniosła się już do końca wojny. Nieliczne okręty podwodne i kutry torpedowe z przyczyn, o których była mowa, nie mogły przeszkodzić w ewakuacji. Lotnictwo sowieckie okazało się słabo przygotowane do zwalczania celów morskich i nie osiągnęło spektakularnych sukcesów. Wydaje się jednak, że na sukces operacji ratunkowej zapracowało także dowództwo Armii Czerwonej, skupiające całą swoją uwagę wyłącznie na froncie lądowym i zdobyciu Berlina, nie doceniając skali prowadzonej drogą morską ewakuacji.

Jan Radziemski

Przypisy

1. G. Beddeker, Tragedia Niemiec. Gorie pobiedzienne. Bieżący III Reicha 1944-1945, s. 60.
2. H. Mąka, Upiory Bałtyku, Warszawa 2008.
3. W.A. Zolotariew, I.A. Kozłow, Tri stoletija rossijskogo flota 1941-1945, Moskwa 2005., s. 232.
4. J. Meister, Wostocznyj front. Wojna na morie 1941-1945, Moskwa 2005, s. 168.
5. I. Ustimenko, *Radzieckie kutry torpedowe w Zatoce Gdańskiej (kwiecień-maj 1945 roku)*, Okręty Wojenne nr 2/2002, s. 45.
6. Inne źródła podają różną liczbę uratowanych, od 127 do 334 osób.
7. C. Bekker, Przekłete morze. Dzienniki wojenne *Kriegsmarine*, Warszawa 1999, s. 321.
8. J. Piekalkiewicz, Wojna na morzu 1939-1944, Warszawa 2002, s.344.
9. C. Blair, Hitlera wojna U-Bootów. T. 2. Warszawa 1999, s. 678.

Latarnia Morska

Jarosławiec

Jarosławiec jest niewielką miejscowością turystyczną położoną w środkowej części polskiego wybrzeża, pomiędzy Ustką a Darłowem. Kiedy w XIX wieku, wraz z rozwojem żeglugi, wzrosła ilość

katastrof morskich w tym rejonie, rząd pruski podjął decyzję o wybudowaniu kolejnej latarni morskiej. Latarnia w Jarosławcu jest jedną z najstarszych latarni ostrzegawczych, jakie wzniesiono na, obecnie polskim, wybrzeżu Bałtyku. Powstała jako trzecia w kolejności po latarniach morskich w Rozewiu (1822) i na Helu (1827) – obie zostały już wcześniej omówione.

Latarnia morska Jershöft 1830-1945

Już w latach 20. XIX wieku powstał pierwszy projekt wzniesienia latarni morskiej w Jarosławcu. Zgodnie z założeniem, miała być to drewniana, ok. 16 m wieża, posadowiona na skraju klifu. Projekt jed-

nak nie doczekał się realizacji. Kolejny, tym razem zrealizowany, spowodował, iż w odległości około 400 m od wsi Jershöft wybudowano stosunkowo niewysoką, około 3,4 m wieżę latarni, którą umieszczono na dachu budynku. Było to niefortunne rozwiązanie, ponieważ światło latarni przysłaniane było przez pofałdowania terenu oraz szybko rosnące drzewa. Okoliczni mieszkańcy nie zgodzili się na wycięcie drzew, a konstrukcja budynku była zbyt słaba, aby podwyższyć latarnię. Podjęto więc decyzję o budowie nowej wieży. W 1835 r. istniejący już budynek powiększono, przeznaczając go na mieszkania dla latarników, a obok rozpoczęto budowę okrągłej wieży z czerwonej cegły wysokości 33 m. Realizacja projektu trwała trzy lata. Wykonawcami kon-

Latarnia morska Jershöft - okrągła wieża z czerwonej cegły wysokości 33 m.



Latarnia w Jarosławcu, od końca lat 90. jest bardzo licznie odwiedzana przez turystów.

strukcji byli rzemieślnicy z pobliskich miejscowości. Ściany budynku murowała ekipa majstra Widekowskiego ze Sławna. Konstrukcję stalową samej latarni wykonał mistrz Karl Winneg z Koszalina. Lampy oraz mechanizm obrotowy przeniesiono ze starej latarni. Uruchomienie nowej nastąpiło 1 lipca 1838 roku.

W laternie zainstalowano 15 lamp Arganda z parabolicznymi zwierciadłami, zasilanych olejem rzepakowym. Zasięg światła wynosił 4,5 Mm. Pierwszą modernizację systemu świetlnego wykonano jeszcze pod koniec XIX wieku, wymieniając lampy Arganda na nowocześniejszy układ Fresnela I klasy, z soczewką o średnicy ponad 1,8 m i wysokości ok. 2,9 metra. Wewnątrz, w osi soczewki umieszczone były w szklanej osłonie palniki naftowe o dużej sile światła. Wokół soczewki przesuwaly się metalowe przesłony nadające odpowiednią charakterystykę światła przerywanego. Mechanizm ów był napędzany za pomocą systemu ciężarkowo-zegarowego.

Kolejną modernizację światła latarnia przeszła na początku XX w., zmieniono wówczas zasilanie systemu świetlnego z naftowego na gazowy (gaz acetylen), od którego butle przechowywano w małej, okrągłej piwnicy wybudowanej w odległości 7,5 m od wieży latarni. Okrągłą dwustronną soczewkę Fresnela zamontowano na stole obrotowym, którego ruch powodowany był również za pomocą systemu ciężarkowo-zegarowego. Zrezygnowano jednocześnie z przesłony, które do tego czasu nadawały odpowiednią charakterystykę światła. Następna modernizacja to rok 1912, kiedy do latarni doprowadzono prąd elektryczny. W soczewce Fresnela zamontowano wówczas 1000 W żarówkę, zwiększając tym samym zasięg światła latarni do 19,5 Mm. Soczewkę wraz z żarówką umieszczono na stole obrotowym, a obok soczewki dodatkowo zamontowano metalową przesłonę, która obracała się w przeciwnym kierunku niż stół wraz z soczewką. W ten sposób światło latarni otrzymało nową charakterystykę. Pod koniec 1940 roku w latarni nastąpiło przejście z zasilania prądem stałym na prąd zmienny. W czasie trwania działań wojennych latarnia pracowała normalnie.

Lata powojenne

Po zakończeniu działań wojennych latarnia znajdowała się w rękach żołnierzy radzieckich. W chwili przejścia,



**Protoplasta rodu - st. latarnik
Zygmunt Żuchowski, z zawodu elektryk.**

w kwietniu 1946 r. przez polską administrację morską, obiekt, z wyjątkiem samej wieży, był w znacznym stopniu zniszczony. Całkowitego remontu wymagała rograbiona przez bandy szabrowników aparatura świetlna latarni, a także agregat spalinowy, kable, przewody i silniki elektryczne automatów do sygnalizacji mgłowej. Początkowo latarnia działała w sposób prowizoryczny, a jej pierwszym kierownikiem został Stefan Szpecht. Od 25.04.1946 r. w pomieszczeniach latarni morskiej znajdował się stały posterunek obserwacyjny Wojsk Ochrony Pogranicza (WOP), które stacjonowały tam do momentu przejścia od Armii Czerwonej przedwojennych budynków niemieckiej straży granicznej.

Latarnię po remoncie uruchomiono najprawdopodobniej w drugiej połowie 1947 roku. Przetrwiała w niezmiennym kształcie do dnia dzisiejszego. Stanowi ją dwukondygnacyjny budynek latarnika z przyległą do boku okrągłą, zwięzającą się ku górze wieżą, podzieloną ozdobnymi gzymsami na cztery segmenty. Szczyt wieży wieńczy biała, okrągła laterna z metalowym kopulastym daszkiem. Od strony morza laterna jest przeszklona. Do roku 1974 system świetlny składał się z soczewki Fresnela i dwóch żarówek o mocy 1500 W każda, umieszczonych w zmieniaczu dwupozycyjnym. W roku

1974 nastąpiła zmiana systemu świetlnego na szwedzki PRB-21. Składa się on z czterech paneli świetlnych, złożonych z 6 reflektorów halogenowych o mocy 200 W każdy. Panele zamontowane są na stole obrotowym, co nadaje światłu latarni odpowiednią charakterystykę.

W sierpniu 1993 roku latarnia, jako kolejna w województwie słupskim, została wpisana do rejestru zabytków.

W 1996 roku wieża latarni przeszła remont. Wykonane prace konserwatorsko-budowlane polegały na usunięciu zabrudzeń ze ścian wieży, wypełnieniu braków masami uszczelniającymi i zabezpieczeniu powłok zewnętrznych przed szkodliwym działaniem czynników atmosferycznych. Od końca lat 90. latarnia jest udostępniona do zwiedzania i bardzo licznie odwiedzana przez turystów.

Obsługa latarni morskiej Jarosławiec

Latarnicy obsługujący latarnię mieszkali w budynku przylegającym bezpośrednio do wieży. Początkowo było ich dwóch i zajmowali parter i piętro budynku. Po kilkunastu latach eksploatacji, zwiększono personel, zatrudniając jeszcze dwóch latarników. Pojawiła się wówczas konieczność zapewnienia dodatkowych miesz-



**Alina Żuchowska
pracowała w latarni
w latach 1991-2009.**



**Ostatni z rodziny
Żuchowskich, który pracował
w latarni w Jarosławcu -
Marek Żuchowski.**

kań, co uzyskano przybudowując kolejny segment mieszkalny do istniejącego budynku, z oddzielnym wejściem od strony podwórza. Latarnikom przydzielono również działki rolne znajdujące się tuż przy kompleksie budynków, aby mogli utrzymywać rodziny wspomagając się plonami ziemskimi.

Ostatnimi latarnikami obsługującymi światło latarni do kwietnia 2010 (latarnia obecnie jest latarnią automatyczną, bezobsługową – IP) byli przedstawiciele latarniczego rodu Żuchowskich. Rodzina Żuchowskich zamieszkała na wybrzeżu w 1948 roku, początkowo w Smołdzinie, dokąd Zygmunt Żuchowski - protoplasta rodu - przyjechał wraz z bratem. Zygmunt Żuchowski, z zawodu elektryk, przez wiele lat pracował w latarni morskiej w Czołpinie, gdzie na świat przyszły jego dzieci, które później przejęły rodzinne tradycje i podjęły pracę latarników. Do Jarosławca rodzina przeniosła się w 1964 roku, kiedy Zygmunt Żuchowski został latarnikiem w Jarosławcu. Pierwszy z synów, Ryszard rozpoczął pracę w latarni w Jarosławcu już w 1968 r. Pracował tam do roku 1994, kiedy to zmarł przedwcześnie. W latach 1991-2009 w latarni pracowała jedna z czterech kobiet pracujących wówczas na polskich latarniach, Alina Żuchowska, żona Ryszarda, która po wychowaniu trzech synów podjęła pracę latarnika. Pani Alina zawsze bardzo lubiła tę pracę i do momentu odejścia na emeryturę nie wyobrażała sobie, że mogłaby robić coś innego.

Ostatnim z rodziny Żuchowskich, który pracował w latarni w Jarosławcu od roku 1979, był Marek Żuchowski, syn Zygmunta i brat Ryszarda. Przepracował w latarni ponad 30 lat i z końcem kwietnia 2010 r. musiał rozstać się z zawodem. Spowodowała to automatyzacja latarni morskich środkowego wybrzeża, których praca w chwili obecnej monitorowana jest za pomocą telemetrycznego systemu nadzoru urządzeń oznakowania nawigacyjnego, wprowadzonego do eksploatacji przez Urząd Morski w Słupsku. Czy zdalny system komputerowy nadzorujący prace latarni morskich sprawdzi się? Być może. Ale na pewno nie zastąpi latarników doskonale znających historię swoich latarni i chętnie, z ogromną pasją przekazujących ją turystom licznie odwiedzającym polskie latarnie morskie.

**dr Iwona Pietkiewicz
Akademia Marynarki Wojennej**

Skarby kapitana



Kordzik kapitana Andrzeja Jaraczewskiego.

Fot. Muzeum Marynarki Wojennej w Gdyni

Lornetka, czapka, epolety, kordzik – tyle zostało po kapitanie Andrzeju Jaraczewskim. I jeszcze wspomnienie o jednym z dzielniejszych oficerów Polskiej Marynarki Wojennej z czasów drugiej wojny światowej.

- Pokazujemy te rzeczy po raz pierwszy - zapewnia dyrektor Muzeum Marynarki Wojennej w Gdyni kmdr por. dr Sławomir Kudela. - Robimy to specjalnie dla Czytelników „Naszego MORZA”.

Placówka, którą kieruje Kudela, gromadzi pamiątki z dziejów polskiej floty wojennej. W swoich magazynach ma wiele tysięcy bezcennych eksponatów.

Niestety, większość mogą oglądać jedynie pracownicy muzeum, kustosze i badacze. Zbiorów nie ma bowiem gdzie prezentować. Co prawda został już wzniesiony nowy gmach placówki, ale na dokończenie budowy brakuje pieniędzy. Na razie więc bezcenne pamiątki obejrzeć można jedynie na łamach naszej gazety.

Muzeum Marynarki Wojennej w Gdyni nieustannie wzbogaca swoje zbiory. Eksponaty kupuje albo otrzymuje od ofiarodawców. Ostatnio, rzeczy osobiste kapitana Andrzeja Jaraczewskiego, na mocy zapisu testamentowego, zostały przekazane gdyńskiej placówce przez jego krewnych.

Wśród pamiątek znalazły się m.in. lornetka z futerałem, czapka, epolety, banderka, guziki od marynarskiego munduru i kordzik w ozdobnym etui. Na kłindze wygrawerowano: „Panu kpt. mar. Andrzejowi Jaraczewskiemu Dowódca Marynarki Wojennej RP. Gdynia, wrzesień 1992”.

Kim był oficer tak uhonorowany przez dowódcę polskiej floty wojennej? Urodził się w 1916 roku. Szkołę Podchorążych Marynarki Wojennej w Gdyni ukończył w 1938 roku. Tuż przed wybuchem drugiej wojny światowej opuścił Polskę na pokładzie niszczyciela *Burza*, w ramach planu Peking. W latach 1940-1941 był dowódcą ścigacza S-3, na którym osłaniał konwoje pływające po kanale La Manche.

Kiedy jego okręt poszedł do remontu, Jaraczewski został przydzielony na *Garlanda*, aby potem zostać oficerem broni podwodnej na *Wilku*, po czym znowu wrócił do dowodzenia ścigaczem, tym razem S-1. Następnie kolejno służył na *Błyskawicy* i jeszcze raz na *Garlandzie*.

Przed zakończeniem wojny wrócił jednak do dowodzenia ścigaczem. Był to S-4, na którym opuścił zresztą polską banderę i przekazał go Holendrom. Podczas lądowania w Normandii był oficerem nawigacyjnym na *Kujawiaku*. Stamtąd ponownie został skierowany do służby na ścigaczach. Najpierw był dowódcą S-7, a potem Grupy Ścigaczy i ich bazy.

10 maja 1945 roku przejął w Weymouth pierwszy niemiecki U-Boot, który poddał się Anglikom. Był to U-249. Już jako kapitan służył jeszcze na krążowniku *Conrad*. Po wojnie zdecydował się zostać w Londynie. Czynnie działał w środowisku polskich kombatantów związanych z Marynarką Wojenną.

Po upadku komunizmu wrócił do Polski. Był to rok 1990. Zamieszkał w Wilanowie. Dwa lata potem zmarł i został pochowany na Powązkach. Spoczął w grobowcu rodziny Piłsudskich. Jaraczewski prywatnie był bowiem mężem córki marszałka Piłsudskiego, Jadwigi, z którą ożenił się w 1944 roku.

Postać kapitana Jaraczewskiego warta jest przypomnienia z jednego choćby powodu. Ze względu na jego służbę na ścigaczach. Bardzo często opisując dokonania polskiej „małej floty” w czasie drugiej wojny światowej zauważa się jedynie większe jednostki, nie doceniając działań okrętowej „drobnicy”.

Tymczasem ścigacze pod białoczerwoną banderą pełniły tyleż niewdzięczną, co odpowiedzialną służbę. Nie tylko ochraniały konwoje, ale także wdawały się w walki z niemieckimi okrętami i samolotami, ratowały rozbitków, prowadziły misje rozpoznawcze i specjalne. Były to jednostki niewielkie, o wyporności nieprzekraczającej 40 ton i długości 22 metrów, szybkie, bo rozwijające ponad 40 węzłów, uzbrojone w działka i wyrzutnie torpedowe. Ich załogę stanowiło kilku-nastu marynarzy i oficerów.

Tomasz Falba



Rodzina kapitana, zgodnie z jego życzeniem, przekazała skarby do muzeum.

Naród polski

*największym wrogiem
komunizmu jest*

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



Zabójcze słońce Indochin

Było to na wiosnę 1929 roku, kiedy po raz pierwszy „robiłem” Daleki Wschód. „Robiłem” ściślej mówiąc, niech oznacza to, że pełniłem obowiązki oficera pokładowego, na statku obsługującym linię Marsylja – Daleki Wschód.

Daleki Wschód! Nie zdawałem sobie nigdy dokładnie sprawy z tego, dlaczego mnie to słowo tak pociągało i czarowało zarazem, dlaczego wywoływało urok i przywodziło na myśl rzeczy fascynujące, lekkie, kolorowe. (...)

Saigon jest to jeden wielki ogród, ogród o niezliczonej ilości gatunków drzew, przeważnie o przepięknych flamboyans, w rodzaju spłaszczonej, rozłożystej naszej akacji o wiecznie kwitnących olbrzymich kwiatach wszelkich odcieni purpury do subtelných tonów płatków róży.

Miękki, leciutki, jednoosobowy powozik bambusowy na rowerowych kołach unosi mnie lekko do ukrytego w cieniu drzew miasta. Przedem nagie, brązowe plecy, muskularne ramiona i osłepiające rondo pseudo-kapelusza, biegacza tonkińskiego, który równym, dobrym kłusem, prawie bez wysiłku biegnie w dyzelkach powoziku.

Egzotyczna zaiste komunikacja i kapitalny podział pracy. Jeden człowiek siedzi wygodnie, chroniony od promieni zabójczego słońca, a drugi w potokach żaru, lecącego z nieba, biegnie, ba! Pędzi

i unosi za sobą wygodnie ułożonego swego uprzywilejowanego brata. (...)

W dzień na ulicach ruchu niema. Słońce indochińskie jest złe; to nie jest to samo słońce, które opala pięknie skórę na Côte d’Azur, to nie jest to samo słońce, co praży w Algierze. Tam ono jest gorące, lecz nie zabija...

W Indochinach słońce ma promienie chemiczne, które wywołują proces śmiertelny w naszym mózgu. To też tutaj za dnia żaden Europejczyk nie uchylił w dzień kasku, nawet przed najpiękniejszą nieznajomą. Gdyż dobrze wie, że jeżeli moment byłby zakrótki do „zabicia”, to dostałby silnego porażenia.

Widziałem wypadek, gdy boy chciał przenieść kawę przez pokład nieocieniony, zapomniawszy nałożyć kask. Dobięgał do końca pokładowego tarasu, upadł razem ze swoją kawą, nieprzytomny, porażony zabójczymi promieniami. (...)

Bezszelstnie przesuwają się po pysznym asfalcie auta, migają rowery, pędzą w różnych kierunkach poussy, a tłum w barwnych, lekkich, jedwabnych kimonach, charakterystycznych strojach anamickich, o wąskich rękawach, powiewających, szerokich spodniach lub luźnych, lśniących czarnych jedwabkach Chińczyków, przesuwają się bezszelstnie na wszystkie strony. (...)

**(Daleki Wschód,
Michał Leszczyński)**

Latające ryby

15 marzec 1930 r. W dniu tym wyrusza do Ameryki Poł., do Peru, pierwsza grupa emigrantów polskich, z którą jadę w charakterze lekarza. Celem podróży jest osadnictwo na oddanych przez Rząd Rzeczypospolitej Peruwiańskiej pod kolonizację polską terenach, rozciągających się na wielkich przestrzeniach wschodniej części Peru – Montanji. Przed pociągiem, odjeżdżającym z Dworca Głównego w Warszawie, zebrała się spora grupa złożona z rodzin i znajomych, przybyłych, by pożegnać emigrantów, udających się na drugą półkulę świata. Mamy przed sobą 13 000 klm. drogi. (...)

Dnia 24 marca zbliżyliśmy się do Madery. Minęliśmy szereg górzystych wysp i wreszcie z odległości kilku kilometrów zobaczyliśmy wielką, również górzystą Maderę, upstrzoną tysiącami niewielkich domków, wyglądających zdaleka jak białe sześciany. Domki widać nawet na najwyższych szczytach, całe stoki gór są niemal formalnie oblepione. Na wysokości 500-600 metrów rysuje się wspaniałe gmach sanatorium, nieco niżej gmach hotelu-pensjonatu. Kto żyw, wyległ na pokład i patrzył roziskrzonymi, zachwyconymi oczyma. Chyba niewiele zakątków świata jest tak pięknych i chyba w niewielu rękach ludzka praca tak harmonijnie.

Ledwie okręt zatrzymał się, a już dziesiątki handlarzy, przedostawszy się na pokład i rozłożywszy swe ruchome straganiki z koronkami (specjalność Madery), oraz z wyrobami z bursztynami, zaczęły gwałtownie zachęcać pasażerów do kupna. Czynili przytem zgielk i krzyk nie do opisania. Jednocześnie prawie z wtargnięciem handlarzy, mnóstwo małych łodzi z nagimi chłopcami – pływakami otoczyło okręt. Rzucą się im drobne monety do wody, które chłopcy z niebywałą zreżnością, pływając i nurkując, starają się złowić, oczywiście nie po to, aby zwrócić pieniądze właścicielowi. (...)

Wody oceanu są przedziwne. To zielone, to brudno-żółte, to znów lazurowe, szafirowe, seledynowe lub czarne jak heban. Dzisiaj jest szafirowe. Przyglądam się ciekawemu zjawisku „ryb latających”, które obserwuję już od trzeciego dnia wyjazdu z Madery. Dziesiątki i setki srebrzystych ryb o czarnych płetwach co chwila zrywają się stadami, rzadziej pojedynczo. Uderzając płetwami o wodę, wybijają się one ponad powierzchnię i lecą prawie poziomo, czasem do 100 metrów. Zauważyłem, że najdłuższego lotu dokonywa-

ły te ryby, które odbijały się od trafiających się po drodze fal. Szczególnie masowo odfruwają one od statku. Przyglądam się całymi godzinami tym latającym rybom, jest to zjawisko ładne i dla przyrodnika ciekawe. (...)

Towarzysz mój, dr. Barbosa, kupił kilka gazet; okazuje się, że we wszystkich są wzmianki o przejeździe przez Para emigrantów polskich, lecz w jednej czytamy ze zdumieniem, że przejeżdżająca przed nami jakaś partja złożona z komunistów, podawała się za Polaków, że mieli

oni na celu propagandę komunizmu itd., itd. (...)

Wyjaśniam, iż z jakąś aferą komunistyczną my, Polacy-emigranci nic wspólnego nie mamy i mieć nie możemy, gdyż naród polski jest największym wrogiem komunizmu, z którym walczył w pamiętnej i zwycięskiej dla Polski wojnie z bolszewikami w roku 1930. (...)

**(Łądem, morzem i rzekami.
Wrażenia z podróży do Peru,
Dr. Med. Zdzisław Szymoński)**

55 lat temu, w czerwcu
1955 roku, „Morze” pisało:



Stalowe kształty

(...) ...Pierwsze było uczucie strachu, Tak, strachu. Do B-54/1 (nazwa robocza dziesięcioletniego) podeszłam od strony dzioba, idąc kładką wzdłuż bram pochylni. I oto zobaczyłam olbrzymie nagromadzenie stali układającej się w kształt statku. Ten kształt jest jak przecięte jabł-

ko – brak jeszcze sekcji dziobowych. Ale dlaczego strach? Uświadomiłam to sobie dopiero po chwili. Wywołało go wrażenie, że ta masa stali zjedzie może z pochylni prosto na mnie, stojąca u bariereki. To zastosowane po raz pierwszy przy budowie B-54 nowe, udoskonalonego typu rusztowania rurkowe wydają się tak kruche, że nie chce się wierzyć, by po-

trafiły utrzymać ciężar ustawionego na pochylni kolosa.

Strach mijają, a pozostaje uczucie żalu: że nie potrafię opisać wyłaniających się, harmonijnych kształtów statku. I fotografia nie odda chyba wiernie rdzawych blach, wrzynających się w błękit wiosennego nieba, nie uchwyci przemyślnego rysunku konstrukcji dźwigowych, jakby czarnym tuszem kreślonych na przemykających, gnanych wiosennym wiatrem, białych obłokach. A cóż zdoła utrwalić tę szczególną muzykę stoczniowej pochylni, tę leciutką, zwiewną melodię, którą brzęk dźwigowego dzwonka nakłada na ciągle tło basów, na potężne dudnienie młotów, na ostre palby niterskie, od których blachy rozdzwanają się drobnym, rozedrganym, wibrującym dźwięczeniem? (...)

**(Dziesięcioletnicy,
Natalia Buksdorf)**

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



Chopin na Majorce

Postój s/s „Kopalnia Miechowice” w porcie Palma na Majorce przeciągał się niespodziewanie długo. Postanowiliśmy skorzystać z okazji, by zwiedzić klasztor Vallde-mosa, w którym mieści się muzeum Fryderyka Chopina, stanowiące jedną z głównych atrakcji turystycznych wyspy. (...)

W grudniu 1838 roku Chopin i pani George Sand zamieszkali w czterech ce-

lach klasztornych. Wielki kompozytor był chory na gruźlicę. Pobyt na Majorce miał wpłynąć korzystnie na stan jego zdrowia, jednakże stało się wprost przeciwnie. Po trzech miesiącach pobytu zdrowie Chopina pogorszyło się i musiał opuścić Majorkę. (...)

W ostatniej celi - na ścianach - stare sztychy polskie, przedstawiające dworek w Żelazowej Woli i portrety najbliższej rodziny. Wskazując te ekspozyty prze-

wodnik wspomina mimochodem, że „wielki francuski(!) kompozytor miał matkę Polkę”. Długo wpatrujemy się w smutną i wychudłą twarz Chopina, utrwaloną na mało znanym dagerotypie. W gablotach rozłożone są reprodukcje rękopisów dzieł skomponowanych na Majorce, między innymi dwa polonezy i dwa nokturny. (...)

(Śladami Chopina, Jerzy Pański)

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/>

*Morskie Skrzydła
Rzeczypospolitej (XVIII)*

Plany, plany, plany...

Samoloty szturmowe I-2 przed przylotem do Wick Morskiego.

Projekt organizacji lotnictwa Marynarki Wojennej przedstawił dowódca MW, w czerwcu 1946 r., kpt. mar. obs. Aleksander Krawczyk. Pełnił on służbę w Morskim Dywizjonie Lotniczym od 1928 roku. U progu wojny dowodził eskadrą szkolną. Brał udział w obronie Helu, a następnie jako jeńiec wojenny przebywał w Oflagach. W marcu 1946 roku został ponownie powołany do Marynarki Wojennej.

Trzy etapy rozbudowy

Uwzględniając ówczesny stan floty, Aleksander Krawczyk proponował stopniową, podzieloną na trzy etapy rozbudowę lotnictwa. Pierwszy etap - utworzenie w Sztapie MW komórki lotniczej, która zajęłaby się opracowaniem m.in. planów rozbudowy lotnictwa, tymczasowych instrukcji i regulaminów oraz kierowaniem całokształtem spraw lotniczych.

Drugi etap - zorganizowanie szkoły specjalistów lotnictwa morskiego we współpracy z lotnictwem WP. Przy czym

do czasu utworzenia kursów dla pilotów w MW, szkolenie ich odbywałoby się w pułkach lotnictwa lądowego.

Trzeci etap to opracowanie etatu jednego dywizjonu liniowego jako podstawowej jednostki bojowej lotnictwa MW.

Kapitan za najważniejsze uznał sformowanie oddziału portowego z trzema plutonami lotniskowymi i jednym plutonem transportowym. Oddział portowy miałby się zajmować zabezpieczeniem obiektów i urządzeń lotniczych należących do Marynarki Wojennej oraz przygotowaniem bazy dla organizacji dywizjonu. Z chwilą otrzymania sprzętu latającego (samolotów lub wodnosamolotów), proponował sformowanie eskadry ćwiczebnej dla przeszkolenia i treningu personelu latającego. Następnie dalszy przydział personelu i sprzętu latającego byłby podstawą do utworzenia eskadry liniowej, a w dalszej kolejności uzupełnianie etatów nowymi jednostkami. Autor projektu sugerował, aby sprzęt latający zakupić w ZSRR lub wykorzystać poniemiecki.

W lipcu 1946 roku naczelny dowódca WP wydał „Wytyczne dla rozwoju Marynarki Wojennej na okres 1946-1949” z terminem realizacji do 1950 roku. Dokument przedstawiał zadania i zagadnienia rozbudowy MW oraz organizację operacyjnej obrony Wybrzeża, z lotnictwem jako jednym z jej elementów. Zadanie wykonania planu trzyletniego z uwzględnieniem odbudowy najważniejszych baz, koszar, lotnisk i wodowisk, ze szczegółowym kosztorysem prac na 1947 rok, otrzymał dowódca MW. Dla zapewnienia ochrony lotnisk i wodowisk oraz zapoczątkowania tworzenia kadry lotnictwa morskiego, dowódca Lotnictwa WP i Marynarki Wojennej otrzymali zadanie opracowania projektu organizacji dwóch plutonów lotniskowych, z których jeden byłby umieszczony na lotnisku w Pucku, zaś drugi w Babich Dołach.

W procesie realizacji „Wytycznych”, dowódca MW, kontradmirał Adam Mohuczy wydał 6 września 1946 roku rozkaz nr 31, na podstawie którego, do czasu

zatwierdzenia etatów, utworzono w Dowództwie MW, w etacie 35/2, nieetatowy Wydział Lotnictwa z obsadą: dwóch oficerów, szef wydziału i zastępca oraz jeden podoficer administracyjny.

Jego szefem został kmrdr ppor. obs. Eustachy Szczepaniuk, a zastępcą (starszym pomocnikiem ds. studiów), kmrdr ppor. obs. Aleksander Krawczyk. Obaj służyli przed wojną w Morskim Dywizjonie Lotniczym w Pucku i brali udział w walkach w obronie Wybrzeża.

Pierwszym zadaniem, jakie szef Wydziału Lotnictwa otrzymał do wykonania rozkazem dowódcy MW z 9 października 1946 roku, było sformowanie plutonów lotniskowych, jednego w byłej bazie MDLot w Pucku, a drugiego w Babich Dołach. Równocześnie, dla zabezpieczenia prac operacyjnych na terenie obszarów nadmorskich, do etatu 35/1 DMW włączono klucz lotniczy z podporządkowaniem szefowi Lotnictwa MW. Dowódcą puckiego plutonu lotniskowego mianowano st. bosm. pil. Jana Klupsia, zaś w Babich Dołach por. Dymitra Bunto.

Zadania lotnictwa

30 listopada 1946 roku, kontradmirał Mohuczy przedstawił marszałkowi Żymierskiemu wstępny projekt lotniczej obrony Wybrzeża, autorstwa kmrdr ppor. obs. Krawczyka. W projekcie tym komandor przedstawił niezbędną liczbę samolotów, wzięwszy pod uwagę stan obecny, przewidywaną rozbudowę floty, a tak-

że potrzeby obrony powietrznej obszaru operacyjnego MW oraz baz morskich i lotniczych. Za podstawę obliczeń przyjęto szczegółowe zadania lotnictwa morskiego orazienne normy lotów dla poszczególnych typów samolotów, obowiązujące podczas ostatniej wojny. Plan zakładał utworzenie do 1955 r. 3 dywizjonów myśliwskich (9 eskadr - 108 samolotów), 2 dywizjonów bombowo-torpedowych (6 eskadr - 54 samoloty), 2 dywizjonów wodnosamolotów (6 eskadr - 39 samolotów), dywizjonu szturmowego (3 eskadry - 27 samolotów), eskadry rozpoznawczej (9 samolotów) oraz 3 wodnosamolotów sanitarno-ratowniczych. Siły te miały bazować na sześciu lotniskach: w Babich Dołach, Dziwnowie, Pucku, Rogowie, Szczecin-Dąbiu i Wicku Morskim.

W ogólnych założeniach operacyjnych dla Marynarki Wojennej, lotnictwu wyznaczono następujące zadania:

- 1) Udział w operacyjnych działaniach floty. Prowadzenie rozpoznania na korzyść zespołów okrętów. Zwalczanie nieprzyjacielskich okrętów, patrolowanie wyznaczonych morskich linii komunikacyjnych, minowanie wyznaczonych akwenów i ich dozоровanie. Ratowanie życia na morzu.
- 2) Współdziałanie z piechotą i artylerią w obronie obszarów wojennych. Zwalczanie desantów powietrznych zagrażającym tym obszarom.
- 3) Zapewnienie swobody działania głównym bazom morskim i lotniczym



Kpt. mar. obs. Aleksander Krawczyk, twórca pierwszych planów rozwoju lotnictwa morskiego w powojennej Polsce.

(Oksywie, Świnoujście, Kołobrzeg, Postomin) oraz okrętom w czasie ich działań na morzu.

Autor postulował także wyposażenie lotnictwa MW w dwusilnikowe wodnosamoloty o masie użytecznej 2500-3000 kg, do bezpośredniego współdziałania z okrętami oraz zadań ratowniczych. W części dotyczącej załóg, przedstawia wyczerpujące – 30 osób personelu latającego i obsługi na jeden samolot średniej wielkości, zaś stan personelu lotnictwa MW na początku 1955 r. – 4320 osób.

Kwatery i pomieszczenia mieszkalne w poszczególnych bazach lotniczych uznano za wystarczające dla projektowanej liczby ludzi. Jednakże wymagały one konserwacji i remontu.

Powyższy program, po raz pierwszy w sposób kompleksowy proponował kierunek rozwoju lotnictwa morskiego. Nie był jednak pozbawiony wad. Brakowało m.in. elementów rozwoju służb naziemnych i ich wyposażenia technicznego, jak również udziału rodzimego przemysłu lotniczego i zaplecza naukowo-badawczego.

Pierwsze samoloty do klucza lotniczego w Pucku, Marynarka Wojenna otrzymała 17 grudnia 1946 roku. Były to dwa łącznikowe Po-2 z klucza lotniczego Dowództwa Okręgu Wojskowego VI w Łodzi.

Trzy dni później pluton lotniskowy MW zajął bazę lotniczą w Dziwnowie.

Biorąc pod uwagę możliwości rozwoju MW, minister obrony narodowej rozkazem organizacyjnym z 28 maja 1947 roku, postawił dowódcy MW zadanie sformo-



Samolot łącznikowy Po-2.

wania do dnia 15 lipca 1947 roku, Szefostwa Lotnictwa, w etacie Nr 35/66 Dowództwa MW z podległością dowódcy MW. Obowiązki szefa powierzono kmdr ppor. obs. Eustachemu Szczepaniukowi. Jednocześnie szefowi Lotnictwa MW podporządkowano istniejące na samodzielnych etatach Oddział Portowy Lotniska MW w Pucku o stanie osobowym 45 wojskowych, w skład którego wszedł Pluton Lotniskowy Puck oraz Klucz Lotniczy. Tym samym rozkazem, drugi Pluton Lotniskowy MW bazujący w Babich Dołach przeniesiono na etat Oddziału Portowego Lotniska MW w Dziwnowie, o stanie osobowym 50 wojskowych i 10 kontraktowych, z podporządkowaniem dowódcy Szczecińskiego Obszaru Nadmorskiego.

18 czerwca 1947 roku, w Dowództwie Wojsk Lotniczych miała miejsce narada dotycząca utworzenia mieszanej eskadry lotnictwa MW. Ustalono na niej założenia organizacyjne dla mającej powstać eskadry oraz Kompanii Ochrony Lotnisk. W wyniku tej narady, 28 lutego 1948 r., ukazał się rozkaz ministra obrony narodowej, nakazujący dowódcy Wojsk Lotniczych powołanie do życia Eskadry Lotniczej Marynarki Wojennej.

Plany rozwoju

Z początkiem 1948 roku lotnictwo morskie reprezentowane przez Klucz Lotniczy w Pucku liczyło 4 samoloty Po-2. Do zakładów lotniczych w Mielcu przekazano zmagazynowane 4 „Storchy”, przy czym ustalono, że dwa z nich wrócą po remoncie do Marynarki Wojennej.



Kmdr por. pil. Aleksander Majewski, dowódca Eskadry Lotniczej MW.



Hangar na lotnisku w Wicku Morskim, przed nim transportowy Li-2, którym przylecieli dowódca Wojsk Lotniczych i dowódca Marynarki Wojennej, 18 października 1948 r.

2 marca 1948 r., kadra MW objęła lotnisko Wicko Morskie, wystawiając oddział w sile 15 ludzi. Szefostwo Lotnictwa czyniło także starania o przejęcie następujących lotnisk na Wybrzeżu: Świnoujście (wodne), Rogowo (lądowo-wodne), Unieście (wodne), Rumsko (wodne), Gardno (wodne), Zieniewo (lądowe). Nie było to zadanie łatwe, gdyż lotniska były już użytkowane przez jednostki Wojska Polskiego lub Armii Radzieckiej.

W połowie kwietnia Dowództwo Marynarki Wojennej przedstawiło do zatwierdzenia ministrowi obrony narodowej długoterminowy plan rozwoju morskiego rodzaju sił zbrojnych, obejmujący okres od 1948 do 1968 roku. Według założeń tego planu, rozwój Marynarki Wojennej powiązано ściśle z Marynarką Wojenną Związku Sowieckiego. Znaczną uwagę zwrócono w nim na rozbudowę silnego lotnictwa morskiego, przede wszystkim w oparciu o samoloty lądowe dostarczone przez wschodniego sojusznika.

W 1968 roku przewidywano, że lotnictwo morskie będzie wyposażone w 332 samoloty różnych typów i przeznaczenia, w tym: 40 szturmowych, 60 torpedowych, 24 rozpoznawczych, 180 myśliwskich, 12 współpracujących z artylerią, 16 wodnosamolotów ratowniczych i łącznikowych.

Plan ten był odpowiedzią Dowództwa MW na opracowany przez Sztab Generalny „Wstępny plan dobrojenia wojska na lata 1948-1954”. W części dotyczącej lotnictwa, zakładał on zaopatrzenie MW w 60 samolotów morskich (20 rozpoznaw-

czych i 40 torpedowych) oraz sformowanie morskiego dywizjonu lotniczego.

Nieco odmienne poglądy Dowództwa MW na rolę Marynarki Wojennej spowodowały wydanie przez Sztab Generalny WP decyzji o sporządzeniu „6-letniego planu rozwoju i dobrojenia Marynarki Wojennej” obejmujący lata 1949-1955. Dowództwo MW wykonało go i przesłało do zatwierdzenia ministrowi Obrony Narodowej 21 października 1948 roku. W planie tym główny nacisk położono na rozwój lotnictwa morskiego i artylerii nadbrzeżnej. Zamierzano sformować w tym okresie 7 eskadr lotniczych: dwie myśliwskie, jedną szturmową, jedną specjalną, dwie dalekiego rozpoznania i jedną wodnosamolotów. Proponowano zakupienie w ZSRR 12 samolotów rozpoznawczych, 4 wodnosamolotów ratowniczych i 6 wodnosamolotów łącznikowych.

15 kwietnia ukazał się rozkaz Sztabu Głównego Dowództwa MW wprowadzający w życie etat eskadry lotniczej. Natomiast 4 maja 1948 r., ukazało się zarządzenie organizacyjne Sztabu Generalnego dotyczące sformowania Kompanii Ochrony Lotnisk MW. Na jej dowódcę wyznaczono por. Bolesława Hetaka. Kompania składała się z 2 plutonów i liczyła 4 oficerów, 10 podoficerów i 60 marynarzy. Jeden pluton, pod dowództwem ppor. mar. Dymitra Bunto przeznaczono do ochrony lotniska w Dziwnowie.

6 września na mocy rozkazu ministra obrony narodowej Klucz Lotniczy Dowództwa MW bazujący w Pucku wcielono do etatu Eskadry Lotniczej Marynarki Wojennej. Przekazanie Eskadry Lotniczej

Samolot łącznikowy Fi-156 „Storch” („Bocian”)



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



General Romeyko i admirał Steyer podczas przeglądu eskadry, przechodzą obok samolotów bombowo-rozpoznawczych Pe-2, Wicko Morskie, 18 października 1948 r.

MW miało miejsce 18 października 1948 r., na lotnisku Wicko Morskie.

Tymczasem 8 listopada 1948 r. szef Lotnictwa kmdr por. obs. E. Szczepaniuk przedstawił projekt etatu I Dywizjonu Lotniczego MW (występuje również nazwa Morski Dywizjon Lotniczy Dalekiego Rozpoznania). Etat dywizjonu miał być utworzony na bazie przeformowanej, istniejącej już Eskadry Lotniczej MW.

Planowano, że w 1949 roku sformuje się Dowództwo Dywizjonu i eskadrę dalekiego rozpoznania na lotnisku w Wicku Morskim oraz eskadrę ratowniczo-wodującą na lotnisku w Pucku. Eskadrę dalekiego rozpoznania przewidziano do lotów długodystansowych przede wszystkim na rozpoznanie portów duńskich i szwedzkich, a także całego Bałtyku.

Wyposażenie eskadry to 10 samolotów bojowych Tu-2 oraz jeden szkolny tego typu. Eskadrę ratowniczo-wodującą

przewidziano do wykonywania zadań specjalnych, łącznikowych i ratowniczych. Miała zostać wyposażona w klucz wodnosamolotów ciężkich (4 sztuki) oraz 2 klucze wodnosamolotów lekkich (6 sztuk).

Konkretnych typów wodnosamolotów nie podano, przedstawiając jedynie wymogi, jakim mają odpowiadać. Przy opracowaniu poszczególnych fragmentów etatu, posługiwano się obowiązującymi etatami pułków lotnictwa bombowego i szturmowego. Proponowany skład osobowy Dywizjonu obejmował 719 wojskowych, w tym 143 oficerów, 342 podoficerów i 234 szeregowców oraz 43 pracowników kontraktowych.

W końcu 1948 roku w składzie Lotnictwa MW znajdowały się:

- Szefostwo Lotnictwa MW;
- Oddział Portowy Lotniska MW w Pucku;

- Oddział Portowy Lotniska MW w Dziwnowie;
- Kompania Ochrony Lotnisk MW;
- Eskadra Lotnicza MW.

Eskadra Lotnicza Marynarki Wojennej

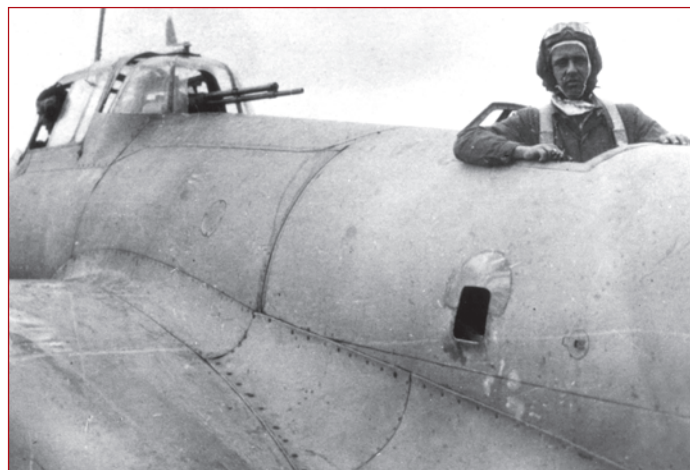
Narada dotycząca sformowania Eskadry Lotniczej MW (Samodzielnej Mieszanej Eskadry Lotniczej MW) miała miejsce 18 czerwca 1947 roku w Dowództwie Wojsk Lotniczych w Warszawie. Marynarkę Wojenną reprezentował jej szef sztabu, kmdr Stanisław Mieszkowski, wraz z zastępcą szefa Lotnictwa MW kmdr. ppor. obs. Aleksandrem Krawczykiem, zaś Dowództwo Wojsk Lotniczych gen. bryg. Aleksander Romeyko, ze swym sztabem. Podczas narady ustalono założenia organizacyjne dla mającej powstać eskadry oraz kompanii ochrony lotnisk.

Przyjęto, że eskadra będzie bazowała na dwóch lotniskach, w Wicku Morskim i Dziwnowie. Lotnisko Wicko Morskie położone centralnie na Wybrzeżu, zapewniało możliwość skutecznego operowania samolotom nawet o średnim taktycznym promieniu działania. Lotnisko w Dziwnowie pozwalało na utrzymanie szybkiej łączności Szczecińskiego Obszaru Nadmorskiego z Dowództwem Marynarki Wojennej w Gdyni. Uzgodniono, że Dowództwo Lotnictwa oddeleguje personel latający i techniczny oraz przekaze samoloty dla formującej się eskadry, zaś Dowództwo MW zabezpieczy ją pod względem logistycznym.

Uznano, że eskadra będzie formowana w Poznaniu przy 7 Pułku Bombowców Nurkujących. Ponadto stwierdzono, że dodatkowo przeszkolili się w dęblińskiej „szkole orląt” 10 oficerów pilotów oraz



Bosmat Józef Śmieciuch, technik uzbrojenia eskadry.



Bosman strz./rtg Kazimierz Jamrozik z załogi Pe-2 FT.

36 mechaników lotniczych w Technicznej Szkole Lotniczej w Boernerowie.

W wyniku tej narady, 28 lutego 1948 r. ukazał się rozkaz ministra obrony narodowej nakazujący dowódcy Wojsk Lotniczych sformowanie Eskadry Lotniczej Marynarki Wojennej o stanie etatowym 308 wojskowych i 7 pracowników kontraktowych. W tej liczbie 53 oficerów, 131 podoficerów i 124 szeregowców. Jednostka składała się organizacyjnie z dowództwa, sztabu, sekcji polityczno-wychowawczej, sekcji inżynieryjno-eksploatacyjnej, czterech kluczy lotniczych i kwatery strzostwa.

Na miejsce formowania wyznaczono Poznań. Sprzęt bojowy miał się składać z następujących samolotów:

- samoloty bombowe typu Pe-2: 3 szt.,
- samoloty szturmowe typu Il-2: 9 szt.,
- samoloty szkolne typu UII-2: 1 szt.,
- samoloty łącznikowe typu Po-2: 3 szt.

Kilka dni później, 2 marca, kadra MW objęła lotnisko Wicko Morskie wystawiając oddział w sile 15 ludzi.

Decyzją ministra obrony narodowej z 21 marca 1948 r., zmieniono miejsce formowania eskadry z Poznania na Ustkę.

Rozkaz Sztabu Głównego Dowództwa MW wprowadzający w życie etat eskadry ukazał się 15 kwietnia. Przewidywał przekazanie eskadry Marynarce Wojennej do 30 maja 1948 roku. Jednak ostateczny termin przejęcia jednostki przez Dowództwo MW miał nastąpić po zakończeniu prac remontowo-budowlanych na lotni-



Lotnicy morscy na łodzi motorowej, Wicko Morskie, 1948 r.

sku w Wicku Morskim. Dowódca Ustecznego Obszaru Nadmorskiego otrzymał polecenie przygotowania koszar w Ustce dla 33 oficerów i 195 podoficerów i marynarzy oraz pomieszczenia dla różnego rodzaju pojazdów, koni, a także uzbrojenia osobistego.

Dla zapewnienia ochrony lotnisk Marynarki Wojennej, do czasu sformowania

jednostki Lotnictwa Morskiego, 4 maja 1948 r., ukazało się zarządzenie organizacyjne Sztabu Generalnego dotyczące sformowania Kompanii Ochrony Lotnisk MW. Kompania składała się z 2 plutonów i liczyła 4 oficerów, 10 podoficerów i 60 marynarzy. Na miejsce jej formowania wyznaczono Ustkę. Dowódcą kompanii został por. Bolesław Hetak.



Trybuna honorowa podczas uroczystości przekazania eskadry, Wicko Morskie, 18 października 1948 r.



Defilada pododdziałów, obok trybuny honorowej - szturmowe Ił-2, Wicko Morskie, 18 października 1948 r.

6 września minister obrony narodowej wydał rozkaz, na mocy którego Klucz Lotniczy Dowództwa MW bazujący w Pucku wcielono do etatu Eskadry Lotniczej Marynarki Wojennej z dniem 10 października. Tym samym etat eskadry zwiększono o 3 oficerów i 5 podoficerów zawodowych. Odtąd klucz przyjął etatową nazwę Klucz Łączności MW. Ustalono, że loty komunikacyjne dla potrzeb Dowództwa MW będą wykonywane wg zarządzeń szefa Lotnictwa MW.

Od 7 października do Wicka Morskiego przylatywały załogi wydzielone z poszczególnych pułków lotniczych. Tego dnia z bazującego w Elblągu 5 Pułku Lotnictwa Szturmowego przybyły Ił-2, dwa dni później Pe-2 z 7 Pułku Bombowców Nurkujących z Poznania, 11 października

Ił-2 z 6 Pułku Lotnictwa Szturmowego z Wrocławia.

W celu przejęcia eskadry od Dowództwa Wojsk Lotniczych, dowódca MW wyznaczył 14 października komisję odbiorczą w składzie: kmdr por. obs. Eustachy Szczepaniuk (szef Lotnictwa MW), kmdr ppor. pil. Witold Wronka (z Oddziału VII Sztabu Głównego MW), kmdr por. Antoni Grondkowski (z Głównego Kwaterymistrzostwa MW), kpt. mar. Henryk Tazowski (z Zarządu Polityczno-Wychowawczego MW), por. mar. Jan Zielant (z Wydziału Samochodowego MW), ppor. mar. Władysław Pacholczyk (z Szefostwa

Uzbrojenia MW) oraz kmdr por. pil. Aleksander Majewski (dowódca eskadry).

Uroczyste przekazanie Eskadry Lotniczej MW miało miejsce 18 października 1948 roku na lotnisku Wicko Morskie. W uroczystości wzięli udział m.in. gen. bryg. Aleksander Romeyko - dowódca Wojsk Lotniczych, kontradmirał Włodzimierz Steyer - dowódca Marynarki Wojennej oraz zaproszeni oficerowie. Podczas ceremonii przejął eskadry, złożono kontradm. Steyerowi raport, po czym dokonano przeglądu składu osobowego. W krótkim wystąpieniu dowódca MW podkreślił znaczenie odrodzenia oraz rolę lotnictwa morskiego w nowej rzeczywistości.

Stan zadowolający

Eskadra składała się z 5 kluczy: bombowo-rozpoznawczego, dwóch szturmowych i dwóch łącznikowych. Jeden z kluczy samolotów łącznikowych stacjonował w Pucku, drugi zaś w Dziwnowie.

Według etatu samolotów miało być 18, w tej liczbie: 3 bombowo-rozpoznawcze Pe-2, 9 szturmowych Ił-2, 1 szkolny UII-2 i 6 łącznikowych Po-2.

Faktycznie brakowało jednego Ił-2, była za to nadwyżka dwóch Po-2 i jednego „Storcha” („Bociana”). Przyjęte samoloty były w znacznej części zużyte.

Klucz samolotów Pe-2 miał wypracowane w 50 proc. resursy silników (resurs - ustalony okres pracy sprzętu, w czasie którego zagwarantowane jest bezpie-

Mechanicy podczas przeglądu silnika WK 105PF samolotu szkolno-bojowego UPe-2.



czeństwo i sprawność eksploatacji - MK), a także w nienajlepszym stanie stery, przez co nie nadawały się już do bombardowania z lotu nurkowego.

W kluczach szturmowych trzy samoloty Il-2 były jeszcze używane w czasie wojny i zniszczone wskutek przebywania pod gołym niebem. Pozostało im około 30 proc. resursu. Ich kadłuby były w złym stanie technicznym, nadawały się do wymiany na nowe lub do głównego remontu. Pozostałe Iły miały kadłuby również osłabione.

W kluczach łącznikowych cztery samoloty Po-2 stacjonujące w Pucku znajdowały się w stanie zadowalającym.

Z czterech samolotów Po-2 stacjonujących w Dziwnowie tylko dwa były w takim stanie, jeden kończył resurs silnika i jeden silnik wymagał średniego remontu.

Ponadto w Wicku Morskim znajdował się jeden samolot dyspozycyjny Fi-156 „Storch” („Bocian”) nr 5476 z silnikiem As-10 nr 4447491, który dwa dni wcześniej przybył po remoncie z PZL Mielec.

Brakowało narzędzi do obsługi samolotów i silników, kompresorów, akumulatorów lotniskowych, pelengatora do kompensacji busoli oraz warsztatów remontowych PARM przewidzianych etatem.

Stan uzbrojenie samolotów określono jako dobry, natomiast stan amunicji lotniczej pokrywał się z etatem i nie budził zastrzeżeń.

Podobnie jak w początkowym okresie tworzenia naszych morskich skrzydeł,



Przegląd samolotu Il-2 w hangarze, przy śmigle chor. Wacław Przydatek, Wicko Morskie 1948/1949 r.

wiele zależało od przysłowiowych „złoty rąk” techników i mechaników.

Niebawem, bo 27 listopada 1948 roku z zakładów lotniczych w Mielcu przybył drugi wyremontowany samolot łącznikowy Fi-156 „Storch” („Bocian”) nr 4210, z silnikiem As-10 nr 4447654.

Obsada etatowa eskadry składała się z oficerów i podoficerów zawodowych wywodzących się z różnych jednostek wojsk lotniczych. Personel latający to w większości absolwenci Oficerskiej Szkoły Lotniczej w Dęblinie oraz radzieckich szkół lotniczych.

Dowódca eskadry, kmdr por. pil. A. Majewski - rocznik 1899, był najstarszym,

wiekem i doświadczeniem, oficerem. Szanowany i lubiany przez podwładnych. Nazywano go „dziadkiem”. Z lotnictwem związany od 1924 roku. Dowodził m.in. eskadrami w 5 i 6 Pułku Lotniczym. We wrześniu 1939 roku pełnił obowiązki komendanta obrony przeciwlotniczej w Brześciu. Ewakuował się do Francji, gdzie organizował szkolenia obserwatorów w Bordeaux. Po klęsce Francji przedostał się do Anglii, gdzie pełnił różne funkcje w szkolnictwie lotniczym. Od 1944 roku pracował w cywilnym lotnictwie angielskim. Miały na tę decyzję wpływ jego lewicowe sympatie.

Do kraju powrócił w listopadzie 1945 roku. Skierowano go do Oficerskiej Szkoły Lotniczej w Dęblinie na stanowisko zastępcy komendanta szkoły ds. wyszkolenia lotniczego. W kwietniu 1947 r., został przeniesiony do Dowództwa Wojsk Lotniczych na stanowisko pomocnika szefa wydziału wyszkolenia bojowego ds. szkół wojskowych, które pełnił do 1 maja 1948 r. Następnie, do 2 kwietnia 1949 roku, dowodził Eskadrą Lotniczą MW.

Mariusz Konarski



W Wicku Morskim pozostało od wojny kilka wraków Junkersów Ju-88, które wykorzystywano jako magazyn części zamiennych.



Zdjęcia ze zbiorów autora, Centralnego Archiwum Wojskowego, Muzeum Marynarki Wojennej, Zygmunta Samborskiego, Lesława Węgrzynowskiego, Wacława Przydatka, Andrzeja Morgały, Tadeusza Pabisa oraz Wojtki Sankowskiego.

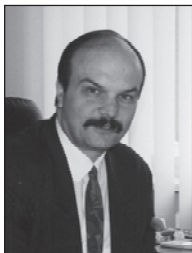
Zdarzyło się

w polskiej gospodarce morskiej...

10 lat temu

Czerwiec 2000 r.

1 – Swoją działalność rozpoczął Zarząd Morskiego Portu Gdynia SA, którego prezesem został Janusz Jarosiński (na zdjęciu), pełniący wcześniej przez 9 lat funkcję wiceprezesa spółki Port Gdynia Holding SA, odpowiedzialnego za marketing i rozwój portu.



1 – Do stoczni złomowej w Mumbai przybył zbiornikowiec do przewozu płynnej siarki *Profesor K. Bobdanowicz*.

12 – Prezydent Aleksander Kwaśniewski wręczył Jerzemu Widzykowi nominację na zwolnione przez Tadeusza Syryjczyka stanowisko ministra transportu i gospodarki morskiej.

15 – Niezwykle uroczyste, w Państwowej Operze Bałtyckiej w Gdańsku, obchodzono jubileusz 50-lecia firmy „Centromor” SA. W przeddzień tego wydarzenia Stocznia Szczecińska Porta Holding SA zakupiła od skarbu państwa ponad 18 proc. akcji tej spółki, zwiększając tym samym swój udział w niej do ponad 40 proc.

17 – Do portu wojennego na Oksywiu wpłynęła подарowana Polsce przez rząd Stanów Zjednoczonych 20-letnia fregata raketowa. 25 czerwca Ludgara Buzek, żona premiera RP ochrzciła okręt imieniem *Kazimierz Pułaski*. Przejęcie okrętu kosztowało budżet ok. 4 mln USD, natomiast dodatkowe jej wyposażenie ponad 30 mln USD.

24 – Prof. Jerzy Wojciech Doerffer podczas centralnych obchodów Dni Morza został w Dworze Artusa w Gdańsku, wyróżniony Medalem Eugeniusza Kwiatkowskiego,



po raz pierwszy przyznanego przez Radę Naukową Instytutu Morskiego.

29 – Do Ministerstwa Skarbu trafiła pierwsza wycena majątku spółki Dalmor SA, sporządzona przez doradcę prywatyzacyjnego firmę, Nexus Consultants w Gdyni. Wartości wycenionego majątku nie podano.

20 lat temu

Czerwiec 1990 r.

7 – W stoczni złomowej w Chittagong rozpoczęto złomowanie drobnicowca *Francesco Nullo* - pierwszego statku serii B-41, zbudowanego w latach 1962-63 w gdyńskiej Stoczni im. Komuny Paryskiej.

17 – Załoga statku *Jurata* uratowała w cieśninie Malacca 4 rybaków z łodzi staranowanej przez nieznaną statek.

20 – Do Szczecina przybył zespół okrętów Floty Bałtyckiej: fregata *Nieukrotimyj* i okręt desantowy *BDK-134*.

21 – W Szczecinie rozpoczęło działalność Biuro Pośrednictwa Pracy Marynarzy i Rybaków „Solidarity Crew Agency”. Od początku nadzór nad pracą tej agencji sprawuje Prezydium Krajowej Sekcji Morskiej NSZZ Solidarność.

22 – Po 45 latach niekorzystania przez polskie jednostki pływające ze szlaku wiodącego z Elbląga i innych miejscowości leżących nad Zalewem Wiślanym przez Cieśninę Piławską, jacht *Misia II*, z posłem Edmundem Krasowskim na pokładzie, jako pierwszy wydostał się tą drogą na Bałtyk.

Dodajmy, że na mocy porozumienia z ZSRR z 1946 r. takie prawo mieliśmy, lecz z niego nie korzystaliśmy.

22 – Do stoczni złomowej Aliaga przybyła barka mieszkalna *BK-5* - dawny okręt szkolny *Gryf*, wcześniej noszący nazwę *Zetempowiec*.

25 – W rejs do portów USA wyruszył żaglowiec szkolny *Iskra*.

27-29 – Do Gdyni przybył pierwszy raz po wojnie (a trzeci raz w ogóle) zespół okrętów wojennych USA: krążownik raketowy *Harry E. Yarnell* (na zdjęciu) i fregata *Kaufman*.



29-30 – W Warszawie odbyła się II Krajowa Konferencja Kongresu Liberalno-Demokratycznego, która przyjęła statut nowej partii i wybrała nowe władze. Przewodniczącym partii wybrany został przeważającą ilością głosów dr Janusz Lewandowski, były pracownik PLO.

30 – Skończył się 16-letni czarter kolejowego promu PLO *Mikołaj Kopernik* przez PKP. Prom obsługiwał linię Świnoujście-Ystad.

– Przystąpiono do budowy kompleksu budynków o łącznej kubaturze 70 tys. m³ u zbiegu al. Wyzwolenia i al. M. Buczka w Szczecinie, w sąsiedztwie palcu Rodła, w którego najwyższym, 22 kondygnacyjnym budynku mieścić się będzie Centrum Zarządzania Flotą PŻM. Głównym inwestorem tego obiektu była austriacka firma Ilban, która wcześniej zbudowała m.in. biurowiec dla Chipolbroku.

W polskich stoczniach zwodowano drewnowiec, dwa zbiornikowce (w tym *Lark Lake* - prototyp serii B-563), dwa trawlerzy-przetwórnice (w tym *Dorada* - prototyp serii B-675), dozorowiec (*Kaper-1* - prototyp serii SKS-40) oraz okręt desantowy.

30 lat temu

Czerwiec 1980 r.

20 – Oficjalne otwarcie terminalu kontenerowego w porcie gdyńskim składają-

cego się wtedy z dwóch nabrzeży o długości 350 i 170 m i głębokości 12,5 m, trzech suwnic nabrzeżnych, dwóch suwnic kolejowych i sześciu placowych, każda o udźwigu 35 ton oraz 10 tys. m² placów składowo-manipulacyjnych.

27 – Dla uczczenia 35 rocznicy powstania Marynarki Wojennej PRL, do Gdyni przybył zespół okrętów Floty Bałtyckiej (krążownik *Oktjabrskaja Rewolucija* i okręt *Zop Obrazcowy*) oraz Ludowej Marynarki NRD (dozorowiec *Rostock* i okręt szkolny *Wilhelm Pieck*).

W polskich stoczniach zwodowano w czerwcu dwa semikontenerowce (w tym *Rijeka Express* - prototyp serii B-181) oraz chłodniowiec, supersejner, okręt hydrograficzny.

40 lat temu

Czerwiec 1970 r.

13 – Podpisano porozumienie z USA w sprawie rybołówstwa na północno-zachodnim Atlantyku.

25 – Do Gdyni z okazji 25-lecia powstania Marynarki Wojennej PRL przybył zespół okrętów Floty Bałtyckiej ZSRR (krążownik *Kirow*, niszczyciel *Nieustraszimyj* i dozorowiec) oraz zespół okrętów Ludowej Marynarki NRD (dozorowiec *Ernst Thalman*, trałowiec *Rostock*, ścigacze *Demnin* i *Ludwigslust*).

26 – W skład Marynarki Wojennej PRL wcielono niszczyciel rakietowy *Warszawa*, należący do serii radzieckich okrętów projektu 56AE, noszący wcześniej nazwę *Sprawiedliwyj*.



27 – Na posiedzeniu armatorów państw socjalistycznych utworzono Międzynarodowe Zrzeszenie Armatorów (INSA). Główne Biuro INSA mieściło się w Gdyni w wili „Sokola” na ul. Sieroszewskiego 7.

W polskich stoczniach zwodowano w czerwcu trzy drobnicowce, statek szkol-

no-towarowy, trawler-przetwórnicy i okręt desantowy.

50 lat temu

Czerwiec 1960 r.

16 – Stocznia Gdańska otrzymała pierwsze zamówienie od francuskiego armatora, na 3 drobnicowce typu B-54.

18 – W Szczecinie podniesiono banderę na drobnicowcu *Janek Krasicki* - pierwszym zbudowanym tam B-54.

20 – Do portu Nampo zawinął drobnicowiec *Kapitan Kosko* - pierwszy polski statek w Północnej Korei.

25 – Dla uczczenia 15 rocznicy powstania Marynarki Wojennej PRL w Gdyni przebywał z wizytą zespół okrętów Floty Bałtyckiej ZSRR i Marynarki Ludowej NRD.

26 – Weteran II wojny światowej, niszczyciel *Burza* rozpoczął w Gdyni służbę w charakterze okrętu-muzeum.

W polskich stoczniach zwodowano cztery drobnicowce, zbiornikowiec (*Bauska* - prototyp serii B-70).

60 lat temu

Czerwiec 1950 r.

W polskich stoczniach zwodowano jeden ługrotrawler (*Kulik* - prototyp serii B-11, tzw. „ptaszków”).

70 lat temu

Czerwiec 1940 r.

8 – Okręt podwodny *Orzeł* oficjalnie uznano za zaginiony.

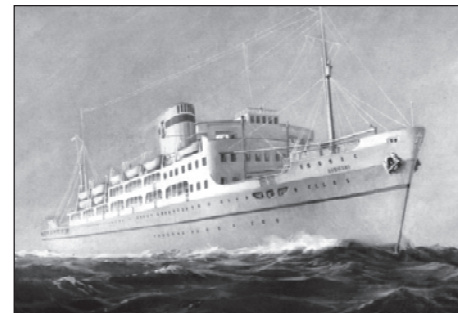
20 – Okręt podwodny *Wilk* podczas patrolu na Morzu Północnym miał kolizję z nierozpoznanym obiektem. Wbrew późniejszemu domysłom, z pewnością nie był to niemiecki U-boot.

28 – W Plymouth podniesiono polskie bandery na 12 belgijskich kutrach rybackich czasowo wcielonych do Polskiej Marynarki Wojennej w charakterze patrolowców.

Polska Marynarka Wojenna w czerwcu: - Niszczyciele *Burza* i *Błyskawica* uczestniczyły na wodach kanału La Manche w kampanii francuskiej, a na *Garlandzie* (na

Morzu Śródziemnym) nadal trwało szkolenie załogi. Okręty podwodne *Orzeł* i *Wilk* prowadziły patrole na Morzu Północnym.

Polska Marynarka Handlowa w czerwcu: - *Batory* i *Sobieski* - kampania norweska, potem francuska i udział w ewakuacji Francji.



- *Cieszyn*, *Kmicic*, *Pułaski*, *Stalowa Wola*, *Rozewie*, *Śląsk* - w rejsach u wybrzeży Afryki Zachodniej.

- *Bug*, *Częstochowa*, *Hel*, *Katowice*, *Kordecki*, *Kromań*, *Lech*, *Lublin*, *Lwów*, *Narocz*, *Oksywie*, *Poznań*, *Puck*, *Wigry*, *Zagłoba*, *Zbaraż* - na wodach brytyjskich.

- *Kraków*, *Lida*, *Warszawa*, *Wilno*, *Wisła* - w rejsach na Morzu Śródziemnym

- *Chorzów*, *Lechistan*, *Morska Wola* - w rejsach na wodach europejskich, udział w ewakuacji Francji. W swój pierwszy transatlantycki rejs do Kanady wychodził ms. *Lewant*.

80 lat temu

Czerwiec 1930 r.

14 – W stoczni Chantiers Naval Francais w Caen zwodowano okręt podwodny *Żbik*.

22 – Na gdyńskiej redzie po raz pierwszy zakotwiczył nowy polski żaglowiec szkolny *Dar Pomorza*.

W czerwcu przeniesiono Szkołę Morską z Tczewa do Gdyni.

90 lat temu

Czerwiec 1920 r.

17 – W Tczewie utworzono Szkołę Morską.

Opracowali:
Jerzy Drzemczewski
Marek Twardowski

**Polscy żołnierze
w sowieckiej niewoli.**

Sowieckie znaki zapytania

Zródło: Wikipédia



Barki śmierci?

Nikt dokładnie nie wie, ilu Polaków zamordowali Sowieci w okresie od 1939 do 1944 roku. Być może część z nich została utopiona w Morzu Białym.

Kiedy siedemnaście dni po niemieckiej agresji na Polskę, która rozpoczęła drugą wojnę światową, na nasz kraj napadł także Związek Radziecki, wojna była przegrana. II Rzeczypospolita, pozbawiona aktywnego wsparcia zachodnich sojuszników, musiała ulec. Wraz z przegraną

pojawiły się, zakrojone na wielką skalę, represje wobec jej obywateli.

Sowieci wkraczali do Polski ubrani w piórka „wyzwoliciele” ludności „Zachodniej Ukrainy” i „Zachodniej Białorusi” (tak ich propaganda nazwała Kresy) spod okupacji „faszystowskiego” kraju. 29 li-

stopada 1939 roku Prezydium Rady Najwyższej ZSRR nadało wszystkim mieszkańcom wcielonych do Imperium ziem obywatelstwo sowieckie. Dokonał się kolejny rozbiór Polski...

Jak się oblicza, na terenach zajętych przez Związek Radziecki, do roku 1944, represjonowano ponad milion osób. Ale to liczba przybliżona. Nikt bowiem nie jest w stanie podać dokładnego bilansu sowieckich zbrodni wobec Polaków w tym okresie. Rosjanie niechętnie współpracują. Wciąż też odkrywane są nowe fakty.

Rozstrzelanie polskich oficerów i policjantów, masowe wywózki, zsyłki do

obozów, zwalczanie Armii Krajowej – to tylko niektóre z represji wobec Polaków. Zbrodnia katyńska, pomimo trudności, jest już w miarę dobrze rozpoznana, badanie innych pozostaje w punkcie wyjścia. Do takich należy opowieść o topieniu Polaków w Morzu Białym.

Jak raki w koszu

Zacznijmy od stwierdzenia faktu, że przewożenie więźniów przy wykorzystaniu transportu wodnego było w Związku Radzieckim szeroko stosowane. Zaświadcza o tym Aleksander Solżenicyn w swojej wstrząsającej książce „Archipelag GUŁag”.

Opisuje w niej mechanizm działania sowieckiego systemu obozów pracy przymusowej zwanych łagrami. W szczytowym okresie rozwoju było to kilka tysięcy obozów, w których więziono ponad 2 miliony ludzi!

Według różnych szacunków, w sowieckich łagrach zginęło nawet kilkadziesiąt milionów osób. Warto podkreślić, że to znacznie więcej niż zginęło w niemieckich obozach koncentracyjnych.

Inna ponura statystyka pokazuje, że średnia życia więźnia w łagrze wynosiła zaledwie około trzech miesięcy. W niewyobrażalnie trudnych warunkach obo-

zowego życia, zmuszani do nadludzkiej wręcz pracy. Obozy, które dostarczały darmowej niemal siły roboczej, były stałym elementem sowieckiej gospodarki przez cały okres komunizmu. Dopiero pod koniec lat osiemdziesiątych zlikwidowano ostatni. Ale wróćmy do Solżenicyna. W „Archipelagu GUŁag” napisał on, że więźniów transportowano wodą – rzekami i morzem – na specjalnych barkach, które on nazywa szalandami albo galarami.

„*Północna Dźwina, Ob i Jenisej dobrze pamiętają, kiedy zaczęto więźniów przewozić galarami – było to przy deportacji kulaków. Te rzeki płynęły prosto na północ, a galary były brzuchate, pojemne – i tylko z ich pomocą można było dać sobie radę z przetruciem tej szarej masy z żywej Rosji aż na północ tak, by pozbawić ją życia. Do galaru jak do koryta zrzucono ludzi i leżeli tam kupą, gramoląc się jak raki w koszu. Wysoko, na burtach, jak na skałach stali wartownicy. Masę tę wieziono czasem bez żadnego przykrycia, niekiedy przykrywano wielką płachtą brezentową już to, żeby mieć z oczu, już to, żeby ułatwić ochronę – tylko nie przed deszczem. Jazda takim galarem nie była żadną podróżą, tylko śmiercią na raty. Na dodatek – tym ludziom prawie nie*

dawano jeść, a z chwilą wysadzenia na brzeg gdzieś w tundrze – w ogóle przestawano ich karmić. Pozwalano im tam umierać sam na sam z przyrodą”. Tak zanotował pisarz.

Najciekawsze z naszego punktu widzenia jest to, że według Solżenicyna w ten sposób przewożono także Polaków. „*Transport galarami po Północnej Dźwinie (i po Wyczegdzie) nie zanikł jeszcze w 1940 roku; bardzo się nawet ożywił. Wieziono tam wyzwolonych zachodnich Ukraińców i zachodnich Białorusinów. Więźniowie STALI w ładowni statku jeden przy drugim – i to nie przez jedną dobę. Urynę oddawali do szklanych stoików, przekazywali je z rąk do rąk i wylewali przez iluminator, a gdy zmusiła ich poważniejsza potrzeba – to w portki.*” - napisał.

Wszystko się zgadza, przede wszystkim rok 1940 (początek represji na ziemiach wcielonych do Związku Radzieckiego po 17 września 1939 roku), ale i użycie nazw „zachodni Białorusini” i „zachodni Ukraińcy” (tak w oficjalnej nomenklaturze nazywano obywateli „Zachodniej Białorusi” i „Zachodniej Ukrainy”, czyli obywateli Polski). Nie ma tu co prawda wzmianki o transporcie Polaków przez Morze Białe, ale musiało ono mieć miej-

Ilustr. ImageBit



Morze Białe - niewielki, płytki akwen, przez większość roku skuty lodem, połączony z Bałtykiem poprzez osławiony Kanał Białomorski.

**Więźniowie łagrów
budują Kanał Białomorski.**



Zdjęcie: Wikipedia

sce, skoro to właśnie w tym rejonie znajdował się jeden z największych ośrodków GUŁagu.

Morze Białe to niewielki, płytki akwen, przez większość roku skuty lodem. Jego największym portem jest Archangielsk. Morze Białe ma połączenie z Bałtykiem poprzez osławiony Kanał Białomorski, zbudowany rękoma więźniów. Na znajdujących się na Morzu Białym Wyspach Sołowieckich, pokrytych ponurą sławą Sołowkach, zbudowano pierwszy w Związku Radzieckim obóz dla więźniów politycznych.

O tym jak wyglądało życie więźniów w tutejszych obozach pisze Gustaw Herling-Grudziński w „Innym świecie”. Pisarz był „pensjonariuszem” jednego z nich.

„(...) Obóz kargopolski – który w chwili mojego przybycia składał się z kilkunastu „uczastków”, rozrzuconych w promieniu kilkudziesięciu kilometrów i liczących w sumie około trzydziestu tysięcy więźniów – założyło cztery lata temu sześciuset więźniów, wysadzonych którejś nocy w pobliżu stacji Jercewo, w dziewiczym lesie archangielskim. Warunki były ciężkie: mróz dochodzący w zimie do czterdziestu stopni Celsjusza poniżej zera (co w tej okolicy nie jest zjawiskiem niecodziennym), wyżywienie nie przekraczające trzystu gramów czarnego chleba i mieszkanie w szalaszach z gałęzi jodłowych, skleconych po parę wokół płonącego bez przerwy ogniska; jedynie

uzbrojeni konwojenci mieszkali w małych domkach ruchomych na płozach.” - czytamy w „Innym świecie”.

Mówią świadkowie

Wiemy więc na pewno, że więźniowie rosyjskich łagrów wożeni byli po Morzu Białym (choćby po to, by dotrzeć do Wysp Sołowieckich). Jest więcej niż prawdopodobne, że byli wśród nich także Polacy. Jednak od stwierdzenia tego faktu, do informacji o topieniu ich w morzu, droga jeszcze daleka.

Co warte zauważenia, wątek ten podjął i próbował wyjaśnić rosyjski dziennikarz Władimir Abarinow, który swoje inne śledztwo, w sprawie mordu katyńskiego, opisał w książce „Oprawcy z Katyńia”. Trzy lata temu ukazała się ona także w Polsce.

Informacja o zatopieniu barek z Polakami w Morzu Białym pojawiła się u niego w trakcie badania losu jeńców z obozu w Ostaszkowie. Jak wiadomo, na wyspie na jeziorze Seliger, w zabudowaniach dawnego prawosławnego klasztoru, przetrzymywani byli m.in. polscy policjanci, żandarmi i pogranicznicy. Jak się okazało, ponad 6 tysięcy z nich zostało potem, wiosną 1940 roku, zamordowanych w ówczesnym Kalinienie (obecnie Twerze), a ich zwłoki ukryto w Miednoje.

Abarinow przytacza trzy relacje (znane wcześniej w Polsce), według których

część polskich policjantów mogła zostać zatopiona w Morzu Białym.

Pierwsza opowiada o tym, jak starszy posterunkowy policji A. Woroniecki rozmawiał z jednym z sowieckich żołnierzy i usłyszał od niego - „Swoich towarzyszy już pan więcej nie zobaczy. Zatopili ich”. Druga, podobna, pochodzi od wachmistrza żandarmerii Józefa Borkowskiego.

Trzecia, najobszerniejsza relacja, złożona została przez Katarzynę Gąszczecą, która w 1941 roku razem z innymi deportowanymi, była przewożona barką po Morzu Białym. Tak o tym opowiada:

„Patrząc na niknący w oddali brzeg, poczułam nagle nieodpartą tęsknotę za wolnością, rodziną, mężem, w ogóle za życiem i zapłakałam. Niespodziewanie pojawił się przede mną młody Rosjanin z załogi barki i zapytał:

- Czemu ryczysz?

- Płacę nad swoim losem. Czyżby i tego nie było wolno robić w waszym „wolnym” państwie? Płacę nad losem swojego męża...

- A kim on był?

- Kapitanem - odpowiedziałam.

Bolszewik zaśmiał się szyderczo.

- Jemu już lży nie pomogą. Tu są zatopieni wszyscy wasi oficerowie. Tu, w Morzu Białym.

Stuknął obcasem w pokład. Potem bez najmniejszego skrępowania opowiedział, że osobiście uczestniczył w konwoju, który transportował około 7 tysięcy

osób i że było wśród nich wielu byłych pracowników polskiej policji i oficerów. Ciągnęli dwie barki. Kiedy wypłynęli na otwarte morze, odczepiono barki i zatopiono. - Wszyscy poszli na dno - zakończył i odszedł.

Staruszek, jeden z członków załogi barki, który stał obok, odczekał, aż enkawudzista odejdzie, i potwierdził w całej rozciągłości jego słowa.”

Abarinow podaje jeszcze dwie relacje, obie pochodzące od ludzi pracujących w czasie wojny w jednej z leningradzkich stoczni. Obie są do siebie podobne. Jedna z nich brzmi tak:

- W roku 1954 pracowałem w stoczni Pietrozawod w Leningradzie, w oddziale głównego technologa. Kierownikiem działu był inżynier Cytrin, a technologiemi od instalacji wysokiego napięcia inżynier Basow. Razem z nim pracował technolog do spraw metalowego osprzętu statków, którego nazwiska nie pamiętam. Ten człowiek opowiedział mi następującą historię, przekazując jego słowa:

„Jako chłopiec byłem jungą na holowniku, który pływał po północnych akwenach kraju – Morzu Białym, Onedze, Kanale Białomorskim. Wczesną wiosną 1940 roku holownik otrzymał zadanie odebrania z przystani barki i wyprowadzenia jej w morze. Na holownik razem z nami weszli oficerowie NKWD. Zobaczyłem, że w otwartych barkach było kilka tysięcy polskich jeńców, widziałem wśród nich

osoby ubrane w czarne mundury. Mój starszy kolega powiedział, że są to polscy policjanci. Na górze barek stali z bagnietami żołnierze NKWD. Holownik wyprowadził barki na otwarte morze. Kiedy znajdowaliśmy się w odległości kilkudziesięciu mil od brzegu, rozkazano nam się zatrzymać. Oficerowie NKWD przeszli z holownika na barki. Barki pozostawiliśmy i popłynęliśmy z powrotem w stronę przystani. Po upływie dnia holownik powrócił. Oficerowie znów przeszli na holownik. Zauważyłem, że w barkach byli tylko konwojenci NKWD, po jeńcach nie zostało śladu. Zapytałem swojego kolegę marynarza, gdzie się podziali jeńcy. Pokazał palcem w stronę dna morza i mówi: „Nie pytaj i nie mów o tym nikomu, w przeciwnym razie spotka nas taki sam los.” Na twarzach oficerów widać było duże zdenerwowanie. Kiedy powróciliśmy do brzegu, powiedziano całej załodze, żeby nikomu o tym nie mówić pod groźbą surowej kary.”

Pytania i plotki

Pogłoski o rzekomym zatopieniu polskich więźniów w wodach Morza Białego krążyły od czasów wojny. Początkowo w ten właśnie sposób próbowano wyjaśnić m.in. los oficerów, którzy nagle zniknęli w Związku Sowieckim. Hipoteza ta straciła na znaczeniu, kiedy Niemcy odkryli groby katyńskie.

Ponieważ jednak los wielu Polaków z terenów przyłączonych do ZSRR nadal pozostaje nieznany, teoria ta czasami odżywa w najróżniejszych formach. Jak do tej pory nikt, ani nic jej nie potwierdziło. Nie znaczy to, że należy całkowicie wykluczyć możliwość zatopienia Polaków w Morzu Białym. Byłaby to kolejna sowiecka zbrodnia, równie okrutna i nieludzka jak inne, których się dopuścili, a w które nikt nie chciał początkowo uwierzyć, tak wydawały się absurdalne.

Załóżmy jednak, że do niej nie doszło. Pojawia się wtedy kolejne pytanie. Skąd wzięły się tego rodzaju plotki, w które wierzyli nawet Rosjanie?

Ewentualnych odpowiedzi może być kilka. Najbardziej przekonująca mówi, że wieści o zatopieniu Polaków mogą być echem jakiejś rzeczywistej tragedii, do której doszło na Morzu Białym, zresztą mógł być to także inny akwen. Może np. zatonął tam statek, a ofiarami morskiej tragedii była grupa Polaków?

Niektórzy historycy przypominają, że pogłoski o takim wydarzeniu były podobno mocno rozpowszechnione w obozach archangielskiego GUŁagu w połowie wojny. Tak czy owak, warto badać tę sprawę. Nawet jeśli był to tylko wypadek.

Tomasz Falba

Źródło: Wikipedia



Funkcjonariusze polskiej policji w jenieckiej kolumnie.



Album gdyński



„Na morzach i oceanach 1939-1945. Polska Marynarka Wojenna w walce o niepodległość”,
Janusz L. Englert, Zdzisław Kryger,
Sławomir Kudela, Walter Pater,
Ryszard Sawicki, Teresa Skinder-
Suchcitz, Muzeum Marynarki
Wojennej w Gdyni
(www.muzeummw.pl), str. 254

Miłośnika dziejów polskiej floty wojennej niewiele jest już w stanie zaskoczyć. Szczególnie jeśli chodzi o okres drugiej wojny światowej, opisany z każdej niemal strony. Pomimo tego gorąco zachęcamy do zapoznania się z książką „Na morzach i oceanach 1939-1945”. Zawiera ona zwięzłą historię Polskiej Marynarki Wojennej we wskazanym w tytule okresie. Ale nie to, choć także cenne, stanowi o jej wartości. Otóż w pracy opublikowanych zostało ponad 180 zdjęć polskich okrętów z czasów drugiej wojny światowej. Wiele z nich po raz pierwszy. Ambicją autorów było, aby publikacja stała się uzupełnieniem słynnego „Albumu rzymskiego” Władysława Kosianowskiego, który ukazał się w 1947 roku. Czy im się udało? Zachęcamy do sprawdzenia.



Prawdziwa rewolucja



„Czerwony bunt. Jedenaście tragicznych dni na pokładzie pancernika Potiomkin”,
Neal Bascomb
(www.znak.com.pl), str. 460

Lenin określił rewolucję rosyjską 1905 roku mianem „próby generalnej” przed rewolucją październikową w 1917 roku. Najślynniejszym elementem tej pierwszej był bunt marynarzy na pancerniku *Potiomkin*, do którego doszło na Morzu Czarnym. Uwieczniony został w legendarnym filmie Sergieja Eisensteina, tyleż genialnym, co fałszywym. Z wydarzeń na pancerniku *Potiomkin* bolszewicy uczynili bowiem mit, którego bohaterami byli oni sami, jako rzekomi główni sprawcy i uczestnicy buntu. Książka Neala Bascoma demaskuje ten mit, oddziela sowiecką propagandę od prawdy. Jest to pierwsza publikacja po polsku pokazująca bunt na pancerniku we właściwym świetle. Polecamy ją miłośnikom historii. Szczególnie, że „Czerwony bunt” to po prostu świetnie napisana książka, którą czyta się niby najlepszą powieść, nieraz zapominając, że opisuje prawdziwe wydarzenia.



Skrzydlate morze

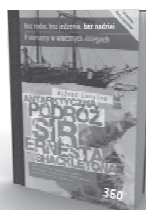


„Lotnictwo morskie II Rzeczypospolitej”,
Andrzej Olejko, ZP Grupa
(www.wydawnictwo.zp-grupa.pl),
str. 512

Bywają książki, do których nie można mieć żadnych zastrzeżeń. Można tak śmiało powiedzieć o pracy Andrzeja Olejki „Lotnictwo morskie II Rzeczypospolitej”. Autor – najwybitniejszy obecnie znawca tematyki polskiego lotnictwa morskiego – stanowi najlepszą rekomendację merytorycznej zawartości publikacji. Świetnie wydana praca opisuje dzieje polskiego lotnictwa morskiego od chwili jego powstania do drugiej wojny światowej. Książka zawiera także informacje o prekursorach polskiego lotnictwa morskiego i pokazuje jego rozwój na tle lotnictw morskich innych państw. Dzięki temu jest to opracowanie kompletne. Jego wartość podnoszą dodatkowo reproduktowane zdjęcia, często o unikatowym charakterze. Słowem, „Lotnictwo morskie II Rzeczypospolitej” musi mieć każdy miłośnik marynistyki w Polsce.



Wyprawa wszechczasów



„Antarktyczna podróż sir Ernesta Shackletona”,
Alfred Lansing, Mayfly
(www.mayfly.pl), str. 419
plus 3 filmy na DVD

Wyprawa Shackletona (inaczej wyprawa *Endurance*), której celem było przejście Antarktydy, przeszła do historii. Nie ze względu na to, że udało się jej osiągnąć zamierzony cel, ale właśnie dlatego, że tak się nie stało, a biorący w niej udział ludzie, musieli w nieprawdopodobnych warunkach walczyć o przeżycie. I wygrali. Wszyscy wrócili do domu, choć nic nie wskazywało na to, że im się uda. Była to niewątpliwie zasługa dowódcy ekspedycji. Wyprawa Shackletona stała się sławna także dzięki znakomitym zdjęciom, które w jej trakcie zrobił fotograf Frank Hurley. Książka Alfreda Lansinga to klasyczna pozycja opisująca przebieg ekspedycji. Została ubogaconą kilkunastoma fotografiami Hurleya i filmami o wyprawie *Endurance*, a także podróży na biegun południowy najślynniejszego polskiego polarnika Marka Kamińskiego, który zabrał w nią niepełnosprawnego nastolatka Jasia Mele.



Historia z Biuletynu



„Biuletyn Historyczny, nr 24, 70. rocznica wybuchu drugiej wojny światowej”, pod redakcją Sławomira Kudeli, Waltera Patera i Katarzyny Szubińskiej, Muzeum Marynarki Wojennej w Gdyni (www.muzuemmw.pl), str. 220

„Biuletyny Historyczne” wydawane przez Muzeum Marynarki Wojennej w Gdyni zawsze zawierają najświeższe opracowania dotyczące dziejów polskiej floty wojennej. Tak jest i z najnowszym numerem. Tym razem można w nim znaleźć jedenaście artykułów. Do szczególnie godnych uwagi zaliczyć można rozważania Tadeusza Górskiego na temat morskich aspektów naszych powstań narodowych, opracowanie Wojciecha Mazurka o historii polskich sił desantowych czy Jerzego Łubkowskiego omawiające okręty wyróżnione najbardziej prestiżową spośród nagród światowego muzealnictwa morskiego, jaką jest Maritime Heritage Award (jej laureatem jest także polski okręt-muzeum *Błyskawica*). Oczywiście publikacje nie wyczerpują tematów, którymi się zajmują, na pewno jednak mogą stać się przyczynkiem do głębszych studiów.



Austriacy na morzu



„Lissa 1866”, Piotr Olender, Wydawnictwo Bellona (www.bellona.pl), seria „Historyczne bitwy”, str. 146

Mało kto kojarzy Austrię z morzem. Tymczasem warto przypomnieć, że sto kilkadziesiąt lat temu dysponowała ona silną Marynarką Wojenną. Operowała głównie na Adriatyku. Za największy jej sukces uchodzi zwycięstwo w bitwie z flotą włoską, do której doszło u brzegów wyspy Lissa 20 lipca 1866 roku. Ale batalia ta zasługuje na zainteresowanie także z innego jeszcze powodu. Bitwa pod Lissą była bowiem pierwszym w dziejach wielkim starciem morskim z udziałem eskadr okrętów pancernych. Piotr Olender, uznany fachowiec od wojen morskich XIX wieku, napisał o niej kompetentnie i prosto, unikając niepotrzebnych ozdobników. Stąd „Lisę” czyta się szybko i z dużą przyjemnością. Znakomitym uzupełnieniem tej pracy są mapki, zdjęcia i wykaz stanu flot Austrii i Włoch. Serdecznie polecamy tę pozycję nie tylko miłośnikom wieku żelaza i pary.



Trzysta największych



„Pancerniki i lotniskowce. 300 największych okrętów wojennych świata”, Steve Crawford, Wydawnictwo Bellona (www.bellona.pl), str. 320

Od razu trzeba podkreślić, że nie jest to książka dla specjalistów. „Pancerniki i lotniskowce” to publikacja dla tych, którzy chcą szybko i w „pigułce” dowiedzieć się czegoś o tytułowych jednostkach. Książka została solidnie wydana nie tylko w formule, ale i w formacie podręcznego leksykonu. Zawiera opis 300 okrętów po jednym na stronie. Każdy z nich składa się z tabelki z danymi technicznymi, krótkiej historii i kolorowego rysunku danej jednostki. Tylko uwaga! Publikacja ukazuje nie tylko pancerniki i lotniskowce z czasów pierwszej, czy drugiej wojny światowej. Autor opisuje w niej wszelkie duże okręty innych epok, także żaglowe i współczesne. Dzięki temu mamy prawdziwy przegląd najsłynniejszych jednostek w dziejach żeglugi.



Więzienie w głębinach



„Podmorskie więzienie”, Duncan Falconer, Wydawnictwo Dolnośląskie (www.najlepszy prezent.pl), str. 341

Duncan Falconer, były funkcjonariusz elitarniej brytyjskiej jednostki działań morskich, jest twórcą postaci agenta Johna Strattona (książki o jego przygodach wydaje Wydawnictwo Dolnośląskie). Tym razem ma zadanie dotarcia do stworzonego na dnie morza, amerykańskiego więzienia. Przetrzymany jest tam pewien talib, który pod skórą na podbrzuszu, ukrytą ma kartę pamięci z niezwykle cennymi danymi wywiadu jej królewskiej mości. Misja jest niemal niewykonalna. Na dodatek od samego początku wszystko idzie nie tak jak było zaplanowane. Niestety, więcej zdradzić nie możemy, aby nie psuć zabawy tym, którzy chcieliby się przekonać jak skończyła się cała awantura. Zapewniamy, że warto się przekonać. Wartka akcja, zwroty sytuacji i wątek miłosny zapewniają sporo mocnych wrażeń. Miłej lektury!

*Nowe siostry na linii
Gdynia-Karlskrona*

Fot. Piotr B. Stareńczak



Stena Germanica w Göteborgu.

Wielki powrót

W latach 2010 oraz 2011 dwie długo wyczekiwane, siostrzane jednostki Stena Line wejdą na linię Gdynia-Karlskrona, zapewniając, zdaniem armatora, lepszą jakość podróży, zwiększenie przepustowości linii, przyczyniając się do promocji i rozwoju turystyki pomiędzy Polską a Szwecją. Najpierw jednak promy czeka modernizacja warta ćwierć miliarda koron szwedzkich.

Linia Gdynia-Karlskrona, z operatorami z grupy Stena, działa od 1995 roku, od roku 1997 obsługiwana jest przez promy w barwach Stena Line. W tym czasie rozbudowano i unowocześniono terminal promowy w Gdyni oraz przeniesiono miejsce cumowania promów w Karlskronie niemal z centrum miasta na peryferia, gdzie zbudowano dedykowany terminal, a także kilkakrotnie zmieniano jednostki pływające między Gdynią a szwedzkim portem. Czas na kolejną zmianę. Będzie ona częścią wielkiej operacji i przedsięwzięcia inwestycyjnego dotyczącego aż trzech linii szwedzkiego operatora promowego na Morzu Północnym, w rejonie Cieśnin Duńskich i Zachodniego oraz Południowego Bałtyku.

Wielka zmiana warty

Największe promy świata, tzw. „Superferries”, budowane w niemieckiej stoczni, rozpoczną niedługo obsługę przewozów Stena Line na Morzu Północnym między Holandią a Wielką Brytanią. Wywołać to ma pozytywny efekt domina: nowoczesne statki *Stena Hollandica* i *Stena Britannica* z serwisu holendersko-brytyjskiego (których nazwy przejmą nowe jednostki) trafią na linię Göteborg-Kilonya, a promy znane obecnie pod nazwami *Stena Germanica* i *Stena Scandinavica*, obsługujące połączenie ze Szwecji do Niemiec, zostaną przesunięte na linię łączącą Polskę ze Szwecją - wedle planów szwedzkiego operatora promowego - jesienią 2010 i wiosną 2011 r.

Łączna wartość całej tej operacji, wraz z kosztem nowobudowanych „Superferries” i przebudowami czterech promów, to nieco ponad osiem miliardów koron szwedzkich (SEK), w tym na same statki przeznaczono 5 mld SEK. Jest to największy w historii armatora jednoczesny transfer statków pomiędzy liniami.

Jak deklaruje Stena Line, inwestycja w linię Gdynia-Karlskrona ma osiągnąć



Tak będzie na nowych statkach wyglądał bar Riva.



Fot. Piotr B. Stareńczak

Wejście promu *Stena Hollandica* do portu Gdańsk, 19 maja br., na przebudowę w Remontowej SA.

wartość ok. 400 mln złotych. Z tego do 150 mln zł przeznaczonych zostanie na przebudowę i modernizację dwóch promów - *Stena Germanica* i *Stena Scandinavica*. Resztę stanowi obecna (przed przebudową) wartość księgowa tych promów, a także inwestycje na lądzie - dostosowanie terminali w Gdyni i Karlskronie. W Gdyni będą to nieznaczne modyfikacje. Okazało się, że nowe promy bardzo dobrze pasują do terminalu w Gdyni. Statki będą tam cumowały rufą do ramp terminalowych. Ponieważ promy ładowane i rozładowywane są jednocześnie na dwóch poziomach, konieczna będzie jedynie nieznaczna przebudowa dolnej rampy nabrzeżowej (terminalowej). Większe jednak i droższe zmiany będą musiały być dokonane w Karlskronie (trzeba tam będzie m.in. zbudować od nowa pomost dla pasażerów) i na promach.

Jak utrzymuje Stena Line - wprowadzenie nowych statków na linię z Gdyni do Karlskrony zwiększy zdolność przewozową serwisu ponad dwukrotnie, jeżeli chodzi o pasażerów i o 20 proc. w przewozie ładunków oraz poprawi jakość przewozów. Zupełnie nowy salon *spa*, nowoczesna restauracja samoobsługowa oraz klub nocny, a także aż 3400-3600 miejsc w kabinach (łącznie, na obu promach) - to część atrakcji i udogodnień, jakie czekają na pasażerów.

- To optymalne rozwiązanie dla naszych klientów - mówi Niclas Mårtensson, dyrektor linii Gdynia - Karlskrona. - Silnie wierzymy w rozwój linii. Wykonujemy teraz kolejny krok w ramach naszej strategii promocji przewozów pasażerskich i towarowych między Polską a Szwecją.

(Nie)oczekiwana zmiana miejsc

Kilka lat temu, gdy Stena ogłosiła zamiar budowy „Superpromów”, przez krótki okres, wedle pierwszych, oficjalnych wypowiedzi przedstawicieli ścisłego kie-

rownictwa firmy, na linię z Gdyni do Karlskrony miały trafić albo nowobudowane „Superferries” (co w ocenie obserwatorów rynku uważane było za mało prawdopodobne) albo, nie tak wiele mniejsze, *Hollandica* i *Britannica*.

Z sygnałów dochodzących od szwedzkiego operatora promowego, już ponad rok temu można było z dużą dozą pewności wnioskować, że nie mamy szans również na sprowadzenie na linię Gdynia-Karlskrona nawet tych nieco mniejszych (przedłużonych kilka lat temu w Lloyd Werft) promów z linii Holandia - Anglia. Obserwatorzy rynku, m.in. na

Stena Line

Szwedzki koncern promowy, z siedzibą w Göteborgu, część grupy Stena Sphere, należącej do rodziny Olsson. Jest to jeden z największych operatorów promowych w świecie. Operuje na 17 trasach, eksploatuje 33 do 35 promów, zatrudnia ok. 5700 pracowników. Roczne obroty koncernu przekraczają 10 mld koron szwedzkich. Przewozy wynoszą rocznie ponad 15 mln pasażerów, prawie 3 mln samochodów osobowych oraz 1,7 mln jednostek frachtowych (ciężarówki, naczepy itp.).

Poza przewozami promowymi, Stena Sphere zajmuje się m.in. żegluga (np. eksploatacją zbiornikowców, serwisowców *offshore*), wierceniami *offshore* (na zlecenie, własnymi platformami i statkami wiertniczymi), recyklingiem, obrotem nieruchomości. Obroty całej grupy sięgają 58 mld koron szwedzkich rocznie. Stena Sphere zatrudnia 19 000 pracowników na całym świecie.

łamach pism fachowych, a także fani promów na *shiploverskich* forach internetowych i portalach społecznościowych, spekulowali na temat możliwych opcji, jakie Stena Line rozważa jeśli chodzi o wybór statków mających zastąpić promy *Stena Baltica* i *Finnarow*. Wśród opcji pojawiały się statki z linii Göteborg - Kilonia, które ostatecznie (po przebudowie) będziemy regularnie widywać w Gdyni, ale i mniejsze, np. te pływające z Göteborga do Danii. Spekulowano też, że wymieniony zostać może jedynie *Finnarow*. Ostateczne rozwiązanie może nie zaskoczyło obserwatorów rynku, ale nie spodziewali się oni takiego rozmachu inwestycji, szczególnie teraz - w czasie światowego kryzysu.

Zapytany przez „Nasze MORZE” o dobór promów, Niclas Mårtensson, stwierdził, że jest bardzo zadowolony z takiego, a nie innego rozwiązania. Dyrektor jest zdania, że obecna *Germanica* i *Scandinavica* są lepszym wyborem dla linii Gdynia-Karlskrona, niż *Britannica* i *Hollandica*, szczególnie jeśli chodzi o bogatszą ofertę dla pasażerów. Z tym można oczywiście polemizować, niemniej nowe promy to niezaprzeczalnie duży krok naprzód w rozwoju linii, w porównaniu ze statkami dotychczas na niej zatrudnionymi. Nie da się jednak ukryć, że Stena Line najwyraźniej musiała przeszacować w dół perspektywy rozwojowe, skoro ostatecznie zdecydowała się zatrudnić na niej promy znane obecnie pod nazwami *Stena Germanica* i *Stena Scandinavica* zamiast znacznie większych i nowszych *Stena Hollandica* i *Stena Britannica* pracujących dotychczas na linii między Anglią i Holandią.



Stena Germanica i Stena Scandinavica, które po przebudowie przejdą na linię do Gdyni.

Przebudowy dla „gdynskiej” linii

Jednostki *Stena Germanica* i *Stena Scandinavica* otrzymają nowe nazwy, a zanim trafią na swą nową linię, zostaną przystosowane do jej wymogów i przebudowane kosztem około 250 milionów koron szwedzkich (ok. 120-150 mln zł). To kolejna modernizacja następująca po przebudowie tych stat-

ków. Ostatnia miała miejsce w latach 2005-2006, gdy wnętrza promów - w tym bary i restauracje oraz kabiny - zostały odnowione za ponad 200 mln SEK (według niektórych źródeł - ok. 100 mln zł). Obecna przebudowa ma się odbyć w porcie macierzystym promów - w stoczni Götaverken Cityvarvet należącej do grupy Damen.

Na każdym z promów jest 4-5 restauracji (w tym bufetowa, cafeteria), 3-4 bary (w tym kawiarnia „Barrista”), kluby nocne, centra konferencyjne mieszczące do 200 osób. Przed wejściem na polską linię kabiny jednostek zostaną odnowione, a na każdej zbudowany zostanie zupełnie nowy obszar odnowy biologicznej i rekreacji (centrum *spa*), m.in. z salonem kosmetycznym i fryzjerem, dwoma różnymi saunami, salami zabiegowymi, np. do masażu, salonami kąpielowymi i programowanymi prysznicami (tzw. *adventure showers*). Na dziobie każdego statku dostępny będzie salon rekreacyjno-widokowy. Na obecnie zatrudnionym promie pasażersko-samochodowym *Stena Baltica* sklep ma 170 m² powierzchni, na każdym z nowych będzie to 375 m².

Jeden ze statków pływać będzie pod banderą szwedzką, drugi - pod banderą

Przewozy na linii Gdynia – Karlskrona (2009)

Pasażerów:	350 000
Samochodów osobowych:	65 000
Jednostek frachtowych:	66 000
Rejsów na dobę:	2
Czas rejsu:	10,5 godziny

Charakterystyka Stena Germanica / Stena Scandinavica (po przebudowie)

Długość:	175 m
Szerokość:	30 m
Liczba pasażerów:	1700
Liczba kabin:	489
Prędkość:	22 węzły
Ładowność:	2200 m
Rok budowy:	1987, przebudowa w 1999, 2007 i 2010 r.



Sylwetka promów dla Steny kilka lat po zbudowaniu w Polsce.

Wysp Bahama, tak jak ma to miejsce obecnie (na *Stena Baltica* pod bahamską banderą cała załoga, łącznie z kapitanem, pochodzi z Polski). Obok kameralnych restauracji *a la carte*, nowoczesna restauracja bufetowa na każdym z nich pomieści 450 osób.

Łączna ładowność dwóch nowych promów w serwisie Gdynia-Karlskrona, mierzona długością pasa ładunkowego ro-ro (linii ładunkowej) sięgnie 4450 m.

Obecnie na obu statkach zatrudnionych na tej linii, dostępnych jest razem 450 kabin. Dzięki nowym promom liczba ta zwiększy się do 1054. Zamiast 1100 łóżek na obecnie zatrudnionych statkach, będzie ich do 3600. Jednak *Germanica* i *Scandinavica* będą miały zmniejszone

zdolności przewozu pasażerów w stosunku do obecnego kształtu statków (sprzed przebudowy). Z promów zostaną usunięte wszystkie istniejące kabiny z pokładów nr 5 i 6, co umożliwi powiększenie przestrzeni ładunkowej (pokładów samochodowych).

Promy przeładowywane są w Karlskronie przez dziób. Taka konfiguracja cumowania zostanie zachowana przy nowych promach. Nowe jednostki posiadają furtę i rampę dziobową na poziomie pokładu głównego, ale nie mają możliwości przeładunku przez dziób na wyższym pokładzie samochodowym. Konieczne będzie więc dobudowanie dostępu i furty w przedniej ścianie nadbudówki, na wysokości górnego pokładu samochodowego, podobnie, jak uczyniono to wcześniej na *Stena Baltica*. *Stena Germanica* i *Scandinavica* ładowane są dotychczas w przedniej części pokładu górnego przez furtę burtową. Po przebudowie zostanie ona zastąpiona drugą furtą na dziobie. Dzięki temu możliwe będzie przeładun-



Dziób nowego statku Steny.

nek przez dziób na dwóch poziomach jednocześnie.

Promy przebudowane na potrzeby linii Gdynia-Karlskrona będą także bardziej przyjazne dla środowiska. W siłowni zainstalowany ma być system *eco-drive* poprawiający efektywność napędu głównego (zmniejszający zużycie paliwa).

Wielkie ro-paxy w Remontowej SA

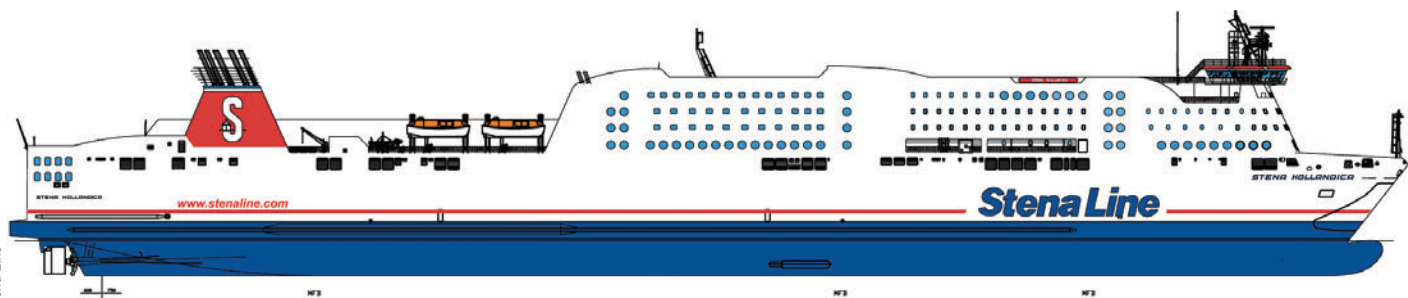
Pośrednio w związku z przesunięciem promów *Stena Germanica* i *Stena Scandinavica* na linię Stena Line z Polski do Szwecji, ciekawe i znaczące zlecenie pozyskała Gdańska Stocznia Remontowa SA. Dokona daleko idącej modernizacji niemal bliźniaczych promów *Stena Britannica* i *Stena Hollandica*, które zastąpią „nasze” nowe promy, pływające obecnie na linii Göteborg - Kilonia, a przeznaczone do przesunięcia na miejsce obecnie zatrudnionych między Gdynią a Karlskroną *Stena Baltica* i *Finnarow*.

Ich przybycie zależy od terminów przekazania przez niemiecką stocznię nowych „Superferries” na linię holender-

ska-angielską. Pierwszy z dwóch statków pływających dotąd na linii Hook of Holland (Holandia) - Harwich (Wielka Brytania) wprowadzono do gdańskiej stoczni 19 maja (16 maja 2010 r. prom *Stena Hollandica* został zastąpiony zbudowaną w Niemczech nową jednostką o tej samej nazwie, która posiada linię ładunkową rzędu 5500 m, czyli o ponad 1500 m dłuższą od swojego poprzednika i określany jest przez Stena Line jako największy prom świata). Drugi („stara” *Stena Britannica*) spodziewany jest w Gdańsku jesienią. Przy pojemności brutto rzędu 44 327, należą one do największych promów typu ro-pax na świecie.

W Remontowej SA zainstalowana będzie nowa dwupokładowa część nadbudówki, która powiększy zarówno część kabinową, jak i ogólnodostępne pomieszczenia pasażerskie, a istniejące zostaną odnowione i przearanżowane. W Gdańsku zmieni się także przestrzeń ładunkowa wielkich ro-paxów, m.in. wraz z zainstalowaniem nowych urządzeń ro-ro i dostępu dostarczonych przez Cargotec (MacGregor). Wszystkie urządzenia i systemy ogólnookrętowe (np. instalacje elektryczne), których zmiany będą wymuszone przez modernizację i poszerzenie przestrzeni ładunkowej i pasażerskiej, zostaną wymienione na nowe lub rozbudowane.

PioSta



Tak wyglądają obecnie (przed przebudową w Remontowej SA) promy Stena Hollandica / Britannica.

Napęd przystosowany zostanie do spalania czystszej paliwa, o niższej zawartości siarki. Statki zostaną przygotowane do przyszłościowego, gdy taki system zostanie wprowadzony w portach, pobierania energii elektrycznej z lądu, co pozwoli wyłączać na zamocowanym w porcie statku zespoły prądowłóczy, a tym samym zredukować znacznie szkodliwe emisje.

Elastyczniej i wygodniej

Stena wierzy we wzrost przewozów turystycznych w obu kierunkach pomiędzy Polską a Szwecją. Dwa identyczne promy na linii to rzeczywiście atut, który pozwala ustanowić wygodniejszy dla pasażerów rozkład odejść (pasażerowie nie będą się musieli martwić o wybór daty czy pory dnia rozpoczęcia podróży - będą mogli pływać w obie strony promami o takim samym, wysokim standardzie; obecnie jeden prom ma bogatą ofertę dla pasażerów, drugi - wycarterowany *Finnarrows* - jest przede wszystkim promem towarowym) i daje armatorowi możliwość lepszej, bardziej ujednoliconej, regularnej, obsługi klientów frachtowych. Stena liczy też na wykorzystanie Gdyni, mającej połączenia towarowe z ponad setką destynacji prawie na całym świecie - głównie za pośrednictwem kontenerowych linii *feederowych* i chce promować nasz port jak węzeł komunikacyjny, rodzaj hubu dla

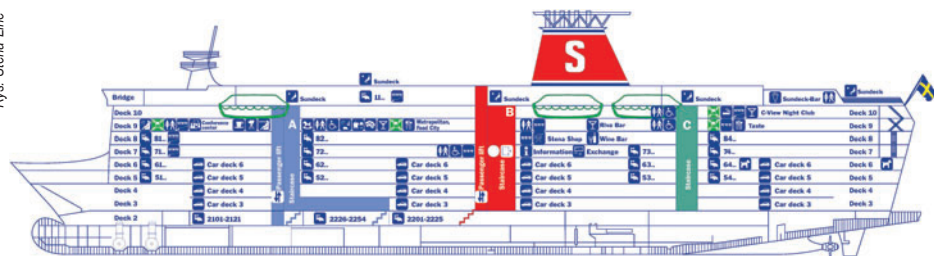
Karlskrony i południowej Szwecji. Autostrada morska z Karlskrony do Gdyni, to przede wszystkim szansa dla Karlskrony i okolic, ale i potencjalne zwiększenie ruchu towarowego dla portu Gdynia.

Możliwe będzie zaoferowanie produktu w postaci 36-godzinnej wycieczki z pełnym dniem dla turysty w Gdyni lub w Karlskronie.

Wedle deklaracji złożonej podczas marcowej konferencji prasowej w Gdyni przez Nicolasa Mårtenssona, *Stena Germanica* ma trafić na gdyńską linię już na początku listopada tego roku, zastępując prom *Finnarrows*. To oznacza, że już od końca bieżącego roku na linii będą dwa statki z większą liczbą miejsc pasażerskich i lepszą ofertą dla turystów - *Germanica* (pod nową nazwą) i obecna dotąd na linii *Stena Baltica*. Ten ostatni prom zostanie - według planów - zastąpiony w marcu przyszłego roku przebudowaną jednostką, znaną obecnie jako *Stena Scandinavica*.

Umowa czarteru promu ro-pax *Finnarrows* wygasa w październiku 2010 roku. Później jednostka wróci do dyspozycji właściciela - fińsko-włoskiego armatora Finnlines. Nie podjęto natomiast jeszcze decyzji o nowych zadaniach statku *Stena Baltica*, który swojego czasu został przebudowany specjalnie na potrzeby gdyńskiej linii w Gdańskiej Stoczni Remontowej SA.

Piotr B. Stareńczak



Przekrój wzdłużny *Stena Germanica / Scandinavica* w stanie obecnym.



Stępkę pod *Stena Germanica* położono 30.10.1980 r.

„Polskie Steny” wracają

„Polskie Steny” - tak, w żargonie ludzi z branży i *shiploverów* zwykło się nazywać serię wielkich promów nocnych, zbudowanych w Polsce na zamówienie (złożone pod koniec lat 70.) szwedzkiego armatora, a opiewające na cztery jednostki. Były to sławne, a raczej niesławne przez problemy, także techniczne i znaczne przekroczenie terminów zakończenia budowy, promy budowane w Gdańsku i Gdyni (stępkę pod *Stena Germanica* położono 30.10.1980 r., statek zwodowano 22.08.1981 r., a przekazanie przez stocznnię nastąpiło dopiero w kwietniu 1987 r., bolesne urodziny *Stena Scandinavica* znaczne były odpowiednio: 31.08.1981 r., 16.04.1983 r. i styczeń 1998r.). Powstał jeszcze jeden statek z serii, niedokończony i w takim stanie przeholowany do Grecji, znany potem pod nazwą *El. Venizelos*, eksploatowany przez grecką kompanię ANEK na Morzu Śródziemnym (miał się nazywać *Stena Polonica*).

Ostatnia zaś jednostka, ale ponoć już w sekcjach, przetransportowana została do stoczni greckiej, gdzie nowy właściciel zamierzał przebudować ją na wycieczkowiec. Kadłub (znany jako *Regent Sky*) do dziś rdzewieje w jednej z zatok Zachodniej Grecji (zdażono go w międzyczasie przedłużyć i skonstruować na nim nadbudówkę zupełnie nie przypominającą pierwotnego projektu promu).

Dziś o „Polskich Stenach” wspomina się na zajęciach z technologii budowy okrętów na wydziałach oceanotechniki i okrętownictwa polskich politechnik z powodu problemów, które w znacznym stopniu przyczyniły się do katastrofального przedłużenia budowy, a którymi były skurcze spawalnicze, na kolejnych, licznych pokładach pasażerskich, które, „nabudowując się” doprowadziły do wykrzywienia kadłuba.

O „urodzinach” tych promów w polskich stoczniach i ich historii opowiemy jeszcze przy okazji prezentacji po przebudowie i po wejściu na linię z Gdyni do Karlskrony.

PioSta

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
- 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

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: **OKRĘTOWNICTWO I ŻEGLUGA SP. Z O.O.**
Odcinek dla banku odbiorcy:
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: **W P P L N** Kwota:

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: **OKRĘTOWNICTWO I ŻEGLUGA SP. Z O.O.**
Odcinek dla banku zleceniodawcy:
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: **W P P L N** Kwota:

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

W lipcu w „Naszym MORZU”

Fot. Tomasz Falba



Statkiem po polach

Kanał Elbląski to jedyny tego rodzaju obiekt na świecie. Statki pływają tutaj nie tylko po wodzie, ale i po... lądzie. Na dodatek przy pomocy XIX-wiecznej techniki, zachowanej do dzisiaj w niemal niezmiennym stanie. Przepłynęliśmy się tym szlakiem w 150-lecie jego otwarcia. Podczas trzydniowego rejsu jachtem motorowym Żeglugi Wiślanej i statkiem Żeglugi Ostródzko-Elbląskiej spotkaliśmy rzeczy i ludzi, których próżno szukać gdzie indziej w Polsce. Zaś związki Kanału Elbląskiego z morzem upoważniają nas do zachęcania do wycieczki po nim wszystkich miłośników słonej wody.

Wybawcy z Kilińskiego

W październiku 1954 r., po klęsce kolonialnych wojsk francuskich pod Bien Dien Phu i pokojowych negocjacjach w Genewie, Wietnam został podzielony na dwie strefy. 100 tys. armia Vietkongu miała być ewakuowana morzem do północnej części kraju. Ta ogromna operacja logistyczna była dziełem tylko jednego statku - parowca *Kiliński* i jego dzielnej załogi. Statek odbył 27 podróży między południem a północą Wietnamu, przewożąc każdorazowo od 3 do 4 tys. osób. O tych wydarzeniach opowiada jeden z uczestników tego bezprecedensowego w historii polskiej żeglugi rejsu...



oraz kolejny

„The Maritime Worker”

- teraz na naszych łamach

Hamburski shipspotting VI

W Hamburgu sporo ciekawych statków (głównie towarowych, współczesnych) spotyka się na co dzień... Jednak by zobaczyć z bliska największe nagromadzenie rzadszych jednostek pływających - wielkich żaglowców, okrętów wojennych, statków historycznych, pływających muzeów lub replik, jednostek specjalnych, a nawet eksperymentalnych, trzeba się udać do Hamburga w czasie urodzin jego portu (Hafengeburtstag Hamburg) - wielkiego festiwalu morskiego i portowego odbywającego się co roku w pierwszy lub drugi weekend maja. Do jego największych atrakcji należy balet holowników.



Constant – holownik, długi na 28 m, o mocy napędu głównego 2502 KM, zbudowany w 1987 roku przez zachodnio-berlińską stocznię Deutsche Industrie-Werke GmbH i eksploatowany przez armatora L & R - Lutgens & Reimers GmbH) podczas dynamicznego manewru wykonywanego w ramach „baletu holowników” w 2009 roku.



Sedov - tego największego w świecie, rosyjskiego żaglowca szkolnego nie trzeba chyba przedstawiać. Przypomnijmy, że zbudowano go w 1921 roku w stoczni Krupp Germaniawerft AG w Kilonii jako *Magdalene Vinnen*, a obecnie eksploatowany jest przez politechnikę z Murmańska. Na zdjęciu - podczas ubiegłorocznych urodzin portu Hamburg.



PlanetSolar - jeszcze jedna jednostka ze stoczni w Kilonii - tym razem jachtowej Knierim Yacht Club, ale z zupełnie innej epoki niż *Sedov*. To eksperymentalny katamaran - największa w świecie jednostka pływająca o napędzie „słonecznym” (wyposażona w ogniwa fotowoltaiczne). Podczas ostatniego Hafengeburtstag miała publiczną premierę, a w przyszłym roku ma się udać w podróż dookoła świata. W skrócie: długość 31 m, szerokość 15 m (35 m i 23 m w rozłożonych dodatkowych „skrzydłami” (panelami słonecznymi), maks. powierzchnia paneli fotowoltaicznych 536 m², moc z ogniw 93,5 kW / 127 KM.