

JESTEŚMY Z WAMI JUŻ 5 LAT!

nasze MORZE

maritime magazine

Cena 10,50 zł
(w tym 5% VAT)

Nr 1 (61) styczeń 2011
NR INDEKSU 211214



The Maritime Worker,
dodatek dla marynarzy,
- szukaj wewnątrz numeru

Odkrywamy podwójne życie okrętu...



Nowe oblicze Oceanii



Wielozadaniowe ciężarowce

BYT BŁYSKAWICY

www.naszemorze.com.pl

Informacje • Wywiady • Reportaże • Analizy



nasze
MORZE
maritime magazine

Partnerem miesięcznika „Nasze MORZE”

jest

ZWIĄZEK PRACODAWCÓW
FORUM OKRĘTOWE
ASSOCIATION OF POLISH MARITIME INDUSTRIES

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>



PortalMorski.pl

**Najnowsze
informacje**

**Praca
na morzu**

**Praca
na lądzie**



www.naszemorze.com.pl



facebook

Nr 1 (61) Rok VI
ISSN 1895-4812**WYDAWCA**„Okrętownictwo i Żegluga”
Spółka z o.o.**Prezes zarządu,
Redaktor naczelny:**Grzegorz Landowski
tel. (58) 307 12 49
grzegorz.landowski@naszemorze.com.pl**Dyrektor****ds. wydawniczych:**Ilona Miluszevska
tel. (58) 307 15 54
ilona.miluszevska@naszemorze.com.pl**Sekretarz redakcji**Czesław Romanowski
tel. (58) 307 16 35
czeslaw.romanowski@naszemorze.com.pl**Publicyści:**Tomasz Falba, tel. (58) 307 16 35
tomasz.falba@naszemorze.com.plPiotr B. Stareńczak, tel. (58) 307 16 35
piotr.starenczak@naszemorze.com.pl**Reklama:**Paweł Pawełek, tel. (58) 307 16 35
pawel.pawelek@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 Bierdgarski, Jerzy Bitner
Jerzy Drzemczewski,
Krzysztof Kubiak, Mariusz Konarski,
Marian Lenz, Andrzej Olejko,
Andrzej Perepeczko,
Marek Twardowski, Leo Walotek-
Scheidegger, Adam Woźniczka.**Współpraca:**

Marek Kański - multimedia

Druk:Techgraf
ul. Podzwierzyniec 25
37-100 Łañcut

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

Nakład 2600 egz.

Odbijanie od dna

Na tzw. firmowych wigiliach w Gdańsku, obok życzeń zdrowia i sukcesów, najczęściej można było usłyszeć: „... no i żeby wreszcie wróciła koniunktura!”. Po dwóch latach kryzysu gospodarczego i zaciskania pasa, wszyscy liczą na to, że rynek się wreszcie ruszy. Czy tak będzie?

Los firm morskich zależy od globalnego ożywienia gospodarczego, które generuje także popyt na przewozy morskie. Czy będzie on wzrastał w roku 2011? Oto kilka faktów (podaje za analitykami Clarksons Researches).

W ciągu dwóch ostatnich lat, światowa produkcja przemysłowa, która w czasach kryzysu spadła o 18 proc., już w pierwszym kwartale 2010 roku wróciła do poziomu z roku 2008 (który był najwyższy od roku 2000). W przypadku krajów OECD odbicie z dołka w roku 2009 było nawet mocniejsze i wskoczyło obecnie na rekordowe poziomy z roku 2007 (najwyższe od roku 2002). I choć w tym czasie światowy portfel zamówień na statki spadł o 35 proc., to jednak wciąż liczy on ponad 7500 statków. W dodatku, nadal ich przybywa, co jest efektem zbyt dużej liczby zamówień z lat 2007 - 2008.

Dotyczy to zwłaszcza masowców. Np. w roku 2007 inwestorzy zamówili ich o łącznej nośności 172 mln ton, a w kryzysowym roku 2008 jeszcze dodatkowo 105 mln ton (cała flota masowców liczyła już wtedy 400 mln ton!). W ciągu pierwszego tylko kwartału roku 2010 stocznie dostarczyły rekordowe 20 mln ton! (łączna nośność nowo wybudowanych statków tego typu).

Co ciekawe, olbrzymia ilość tych statków na rynku nie spowodowała wcale spadku stawek frachtowych. Przeciwnie, w I kwartale roku 2010 wskoczyły one z poziomu ok. 8 tys. dolarów w roku 2009 do prawie 17 tys. dolarów za dzień, a to już zapewnia armatorom pokrycie kosztów operacyjnych statku i zarabianie na przewozach towarów. I nawet jeżeli przeładowany masowcami rynek skoryguje te wartości, to jednak trudno nie zauważyć, że żegluga powoli odbija się od dna.

Po kryzysie zmienia się także udział największych graczy w światowym rynku armatorskim. W ciągu ostatnich dwóch lat najbardziej ucierpiały Niemcy. Inwestycje firm armatorskich z tego kraju w nowe statki spadły od 2008 roku o 94,4 proc.! (z 51,4 do 2,9 mld dolarów). To m.in. efekt załamania się finansowania produkcji okrętowej w tym kraju.



Pozycję lidera utracili Grecy, którzy w ciągu ostatnich dwóch lat zamówili statków za 13,2 mld dol.

Na pierwsze miejsce wysunęły się Chiny z inwestycjami we flotę za 13,5 mld dol. Armatorzy z tego kraju (dodajmy – w 70 proc. państwowi) zamówili od roku 2008 najwięcej nowych statków, z których aż 85 proc. to... masowce! Najwyraźniej Chiny, które skumulowały w ostatnich latach wielkie ilości kapitału i teraz wykupują na całym globie m.in. bogate w surowce i złoża nowe tereny, inwestując dalekosiężnie, na swoje własne potrzeby, przewidując zwiększanie przewozów surowców i towarów masowych. Kiedyś mówiło się, że jak Ameryka kichnie, to cały świat ma katar. Dziś jej miejsce zajęły Chiny. To ich zasoby i kapitał stymulują gospodarkę reszty świata. Czy za ich sprawą ruszy globalny rynek? Wiele na to wskazuje.

Na transport masowy przed laty postawił także największy polski armator, czyli Polska Żegluga Morska, która 2 stycznia tego roku obchodziła 60 lat działalności. Ona też buduje masowce, od lat systematycznie kontynuując program wymiany swojej floty i zajmując pozycję lidera na światowym rynku przewozów siarkowych (o Jubileacie piszemy w tekście „Lider z marką” na str. 49-55.). I tak trzymać!

Grzegorz.Landowski@naszemorze.com.pl



OD REDAKTORA

Odbijanie od dna str. 3

URODZINY MORZA

Pięć lat na lądzie i morzu z „Naszym MORZEM” str. 5

MORSKI ROK

2010 w kalejdoskopie str. 11

WYDARZENIA

Gutek płynie z żoną! str. 16

Co to jest „heavy weather”? str. 19

Poprawa dostępności

Kołobrzegu str. 23

Mur bałtycki str. 24



27

Nowe oblicze Oceanii

Na swoje dwudzieste piąte urodziny *Oceania* otrzymała nowe życie. Jego najbardziej widocznym znakiem stała się zmiana ożaglowania. - Trochę szkoda - przyznaje inż. Zygmunt Choreń. - Ale armator ma prawo podjąć taką decyzję. Nie widzę w tym niczego złego.

Żaglowiec otrzymał też dwa razy mocniejszy silnik, nową sterówkę pełną przystających do dzisiejszych wymagań przyrządów nawigacyjnych, nowe urządzenia pokładowe...



40

Obraz morza zaklęty w języku

- Skąd się wzięły w języku polskim podstawowe słowa, które używane są przez marynarzy jak *rufa* i *dziób*?

- *Rufa* jest zapożyczeniem, brzmi niemiecko. *Dziób* jest oczywiście słowem polskim. Swoją drogą to zabawne, że na określenie dwóch końców statku używamy słów o kompletnie różnym pochodzeniu.

Nowe oblicze *Oceanii* str. 27

Ku poprawie życia społeczności str. 39

STATKI POLSKIE

Wielozadaniowe ciężarowce konwencjonalne Chipolbroku str. 31

ROZMOWY MORZA

Obraz morza zaklęty w języku str. 40

Z WIZYTĄ...

Podwójne życie *Błyskawicy* str. 45

POLSCY ARMATORZY

Lider z marką str. 49

WSPOMNIENIE „MORZA”

Torowanie szeregiem min str. 56

POCZTÓWKA Z MORZA

Potomkowie *Marii Luizy* str. 58

ARCHIWUM MORZA

Co się wydarzyło w polskiej gospodarce morskiej str. 66

MORZE TAJEMNIC

Wróżenie z morza str. 68

MORZE OPOWIADAŃ

Stary str. 72

MORZE KSIAŻEK

Nowości wydawnicze str. 75



49

Lider z marką

Warunki życia na pierwszych statkach PŻM - zwłaszcza na „francuzach” - były spartańskie. Marynarze nie mieli oddzielnych kabin, a w kumbrach spało ich nawet po ośmiu. Jako że były to parowce, w ich załogach było także po trzech palaczy, smarowników, trymerów i mechaników. Mimo doświadczanych niewygód, marynarze z wielkim sentymentem wspominają tamte romantyczne czasy...

A w dodatku str. 77

THE MARITIME WORKER

czasopismo marynarzy, stoczniowców, portowców

Nawigacja, a projektowanie portu morskiego str. 4

Ubezpieczenia armatorskie P&I na przykładzie przypadków str. 7

Dan Sten Olsson: zmieńcie to, zanim będzie za późno! str. 11

Redukcja zawartości siarki w paliwach na gruncie przepisów unijnych – część II str. 12

Praca na morzu to sposób na życie! Rozmowa z kpt. Sławomirem Karczewskim str. 14

Standardy UE dla wyposażenia morskiego w oparciu o dyrektywę MED str. 17

Zdjęcie na okładce:

ORP *Błyskawica* zacumowana w Gdyni przy *Skwerze Kościuszki*.
Fot. Paweł Marcinko / KFP.PL

Wydarzenia | Patronaty i akcje | Podróże

Teksty | Wywiady

Teksty | Wywiady



na lądzie i morzu z „Naszym MORZEM”

Pięciolecie naszego miesięcznika postanowiliśmy uczcić przypomieniem tego, co zrobiliśmy w ciągu tych lat, gdzie byliśmy, z kim rozmawialiśmy, kogo promowaliśmy. Dla Czytelników, którzy są z nami od początku, będzie to być może cenne zestawienie co ciekawszych naszych akcji i tematów. Tych, którzy są z nami niedawno, zachęcimy może do sięgnięcia po wcześniejsze numery.



Wydarzenia | Patronaty i akcje | Podróże

Teksty

Opisaliśmy historię *Royal Clippera*, największego i najbardziej luksusowego żaglowca na świecie, który zbudowany został na bazie statku wycieczkowego dla „polskiej klasy robotniczej” o nazwie *Gwarek*.



Mariusz Szymański, fryzjer z Gdyni, który własnymi siłami zbudował pojazd podwodny i pływa nim po Zatoce Gdańskiej, stał się po naszym tekście - który odbił się szerokim echem w ogólnopolskich mediach - sławny.



Śledziliśmy losy transatlantyka *Rotterdam*, który zawinął do gdyńskiego portu z zamiarem pozbycia się ładunku szkodliwego azbestu.



Jeden z artykułów poświęciliśmy jednostce specjalnej pletwonurków, legendarnej Formozie. Byliśmy jednym z nielicznych jak dotąd mediów, wpuszczonych do siedziby tej tajnej formacji w Gdyni.

Wielokrotnie pisaliśmy o najlepszych polskich stocznicach: Gdańskiej Stoczni Remontowej i Stoczni Północnej. W lutym 2006 roku z okazji wodowania wielofunkcyjnego statku hydrograficznego *Pharos* i związaną z tym wydarzeniem bezprecedensową wizytą brytyjskiej księżniczki Anny, matki chrzestnej jednostki. A w październiku 2007 roku z okazji chrztu w Londynie, bliźniaczej jednostki *Galatea*, której matką chrzestną została królowa Elżbieta II.



Jako pierwsi pokazaliśmy jak wyglądała w czasach Polski Ludowej, inwigilacja przez Służbę Bezpieczeństwa polskiej gospodarki morskiej – armatorów, załóg statków, szkolnictwa morskiego itp.



Podkreślaliśmy starania Stowarzyszenia Lastadia w uratowaniu od pocięcia na zyletki zabytkowych jednostek - lodołamacza *Lampart* i kutra raketowego ORP *Władysławowo*.



Opowiedzieliśmy o katastrofie tankowca *Athenian Venture*, w której zginęło 29 osób, a dwanaścioro dzieci straciło swoich rodziców. Ponad 20 lat po katastrofie wciąż nie wiadomo, z jakiego powodu doszło do tragedii.

Jerzy, syn Eugeniusza Pławskiego, dowódcy ORP *Piorun*, opowiedział nam pasjonującą historię swojej rodziny.



Krzysztof Kotiuk, kapitan polskiego pochodzenia opowiedział nam o dramacie załogi frachtowca *Hansa Stavanger*, porwanego przez somalijskich piratów, przetrzymywanej w niewoli przez 121 dni.



Trzykrotnie pisaliśmy o Koreańsko-Polskim Towarzystwie Żegludowym Kor-Pol, jedynym chyba przedsiębiorstwie, w którym pracują Polacy i Koreańczycy z komunistycznej Północy.



Wiele razy podejmowaliśmy temat ratowania i odpowiedniego wykorzystania zachowanych w naszym kraju zabytkowych jednostek pływających. Pokazaliśmy m.in. co się teraz dzieje ze słynnym jachtem, na którym rozgrywa się akcja debiutanckiego filmu Romana Polańskiego „Nóż w wodzie”.



Opisaliśmy wstrząsającą historię Krzysztofa Zabłockiego, polskiego żeglarskiego zamordowanego przez somalijskich piratów i heroiczną walkę jego żony Barbary o odnalezienie męża.

Wywiady

W pierwszym numerze, który ukazał się w styczniu 2006 roku, rozmawialiśmy o przemyśle morskim i stoczniowym z ówczesnym premierem rządu RP Kazimierzem Marcinkiewiczem.



Przeipytywaliśmy kolejno ministra gospodarki morskiej Rafała Wiecheckiego, jego następcę Marka Gróbarczyka i Annę Wypych-Namiołko, już nie ministra (bo ministerstwo zostało w 2007 r. zlikwidowane), ale podsekretarz stanu do spraw gospodarki morskiej.

Wśród naszych rozmówców byli m.in. ministr obrony narodowej Bogdan Klich oraz dowódcy Marynarki Wojennej RP Andrzej Karweta i Tomasz Mathea; rektorzy Akademii Morskiej w Gdyni i Akademii Marynarki Wojennej w Gdyni – Romuald Cwilewicz i Czesław Dyrzcz; dyrektor Centralnego Muzeum Morskiego w Gdańsku Jerzy Litwin i Muzeum Marynarki Wojennej w Gdyni Sławomir Kudela, a także prezes Ligi Morskiej i Rzecznej Andrzej Królikowski.



Wielokrotnie podejmowaliśmy temat przyszłości Marynarki Wojennej RP. Ważnym głosem w tej sprawie był wywiad ze specjalistami - kmdr. por. Tomaszem Przybylskim i kmdr. por. Robertem Władzikowskim, którzy rozpoczęli publiczną debatę na ten temat.



Dyskutowaliśmy z managerami różnych sektorów gospodarki morskiej: z Joe Borgiem, komisarzem ds. rybołówstwa i polityki morskiej Unii Europejskiej; z Larssem Börjessonem, dyrektorem generalnym Portu Ystad; z Bjarne Mathiesenem, dyrektorem zarządzającym portu Aarhus; z Atle Sommerem - przedstawicielem norweskiego armatora Seatrans.

Jako jedyni wśród morskich czasopism w Polsce rozmawialiśmy z kapitanem Kubą Szmańskim, Polakiem, który osiągnął wysokie stanowisko w stowarzyszeniu armatorów zarządzających InterManager, sekretarzem generalnym tej organizacji należącej do najważniejszych w żeglugowym biznesie.



Z rozmów z Arkadiuszem Krężelem i Pawłem Brzezickim - kolejnymi prezesami Agencji Rozwoju Przemysłu oraz z Janem Jankowskim, prezesem i Jerzym Wyrzykowskim, członkiem zarządu Polskiego Rejestru Statków SA, dowiadywaliśmy się, jakie są perspektywy polskich firm i instytucji branży morskiej.



Byliśmy jedynym tytułem prasowym, któremu zdecydował się udzielić wywiadu armator Rami Ungar, właściciel Ray Carriers Ltd., przez wiele lat główny klient Stoczni Gdynia.



Przy okazji wizyt na statkach i okrętach, rozmawialiśmy m.in. z Pauliem Wrightem - kapitanem wspaniałego wycieczkowa *Queen Victoria*; Maurizio Manfredonia - kapitanem jednego z ostatnich w świecie pasażerskich parowców *The Oceanic* - „Peace Boat”; z dowódcą fregaty rakietowej *Sachsen* Markusem Nolte; kapitanem *Royal Clippera* Markiem Marcem. A Emil Feith, kapitan frachtowca *Svea Pacific*, opowiedział nam o tym, jak w 1991 przeżył orkan, który omal nie zakończył się zatonięciem jego jednostki wraz z załogą.



Cykle

Od początku jest z nami pisarz, marynista, pan Andrzej Perepeczko i jego pisane specjalnie dla nas opowiadania.



W ramach „Archiwum morza” przypominaliśmy najważniejsze daty z historii naszej gospodarki morskiej, a we „Wspomnieniach Morza” zamieszczaliśmy fragmenty artykułów nieistniejącego już miesięcznika „Morze”.



W ramach „Pocztówki z morza” prezentowaliśmy kolejno: sylwetki polskich transatlantyków (m.in. *Piłsudski, Pułaski, Batory*), okręty wojenne (m.in. *Orkan, Piorun, Sokół*), polskie żaglowce (m.in. *Dar Pomorza, Zawisza Czarna, Pogoria*) i lotnictwo morskie.



„Morskie procesy” opowiadają o wielu, często zupełnie zapomnianych, morskich tragediach, które finał znalazły przed izbami morskimi. Przedstawiliśmy m.in. pożar na dziesięcioletniku *Reymont* i samobójstwo jego kapitana, tajemnicze zaginięcie kapitana *Jeleniej Góry*, zatonięcie *Brdy* w porcie Hanstholm, czy tragedię załogi *Buska Zdroju*.

„Parada statków pasażerskich” ukazywała się 12 miesięcy - zdjęcia, przekroje, dane techniczne i ciekawostki związane z najpiękniejszymi „pasażerami” świata. Odcinki cyklu można było umieszczać w specjalnym segregatorze.



Opowiedzieliśmy o wszystkich latarniach polskiego Wybrzeża.



„Obrazy morza” przedstawiały sylwetki i dokonania największych polskich marynistów, których dzieła znajdują się w kolekcji Centralnego Muzeum Morskiego.



Przez rok pokazywaliśmy najlepsze polskie stocznie jachtowe. Przez dwa lata - przechowywane w magazynach Muzeum Marynarki Wojennej w Gdyni, eksponaty, zwykle nieudostępniane turystom. Rekordzistą jest jednak cykl „Morze tajemnic”, w którym opisujemy mniej znane epizody z historii morskiej Polski i świata. Ukazuje się on nieprzerwanie od pierwszego numeru „Naszego MORZA”!

Wydarzenia, wizyty na statkach i okrętach

Byliśmy na luksusowych promach i wycieczkowcach, w tym *Freedom of the Seas, Queen Victoria, czy Silja Europa*.



Odwiedziliśmy m.in. okręt podwodny *Orzeł*, niemiecką łódź podwodną *U16*, fregatę *Gen. K. Pułaski*, okręt hydrograficzny *Helwiusz*, amerykański niszczyciel *Ramage*, niemiecką fregatę rakietową *Sachsen*.



Uczestniczyliśmy w wielu targach i imprezach morskich, m.in. w hamburskich Schipbuilding Machinery and Maritime Technology 2006, szczecińskim zlocie żaglowców The Tall Ships' Races 2007, Międzynarodowych Targach Morskich Baltexpo 2007 i 2009, Hamburg Cruise Days, największych jachtowych targach świata Boot w Dusseldorfie.



Na pokładzie samolotu Morskiego Oddziału Straży Granicznej wzięliśmy udział w locie patrolowym nad polską częścią Bałtyku.

Patronaty i akcje

Promowaliśmy, a później relacjonowaliśmy niezwykle ciekawy „piknik naukowy” z jednym bohaterem - niemieckim statkiem naukowo-badawczym *Alkor*, który przybył do Gdańska na kilka dni z edukacyjno-naukową wizytą. Przy tej okazji pod naszym patronatem odbył się na statku dzień otwarty.



Sporządziliśmy pierwszy w naszym kraju kompleksowy raport o stanie polskiej gospodarki morskiej „Top 80, Poland at sea”.

Byliśmy patronem medialnym Ekspedycji Orzeł – poszukiwań na Morzu Północnym wraku polskiego, legendarnego okrętu podwodnego *Orzeł*, który zaginął tam w do dzisiaj niewyjaśnionych okolicznościach na początku drugiej wojny światowej.



w Helu. Także dzięki nam został ostatecznie przeniesiony do Muzeum Marynarki Wojennej w Gdyni, wyremontowany i udostępniony turystom.

Jesteśmy patronem medialnym występu Zbigniewa Gutkowskiego w najstarszych regatach samotników dookoła świata Velux 5 Oceans. Regaty wystartowały 17 października ub.r. Gutkowski jest pierwszym Polakiem, w dziejach żeglarstwa, który bierze udział w tego rodzaju wyścigu.



Pod naszym patronatem odbyła się akcja umieszczenia tablicy pamiątkowej na falochronie duńskiego poru w Hanstholm, która upamiętnia 11 polskich rybaków, którzy zginęli tam w 1975 w katastrofie trawlera *Brda*. A w Pucku - odsłonięcie tablicy upamiętniającej dowódcę Morskiego Dywizjonu Lotniczego Edwarda Szystowskiego, który zginął w pierwszych chwilach drugiej wojny światowej. Patronowaliśmy także akcji poszukiwania na Zatoce Gdańskiej wraków wodnosamolotów należących do dywizjonu, a zatopionych przez Niemców we wrześniu 1939 roku.



Pod naszym patronatem odbyła się wystawa wyjątkowych zdjęć z kolekcji Jerzego Pertka przedstawiających codzienne życie marynarzy na polskich okrętach wojennych podczas drugiej wojny światowej.

Jacht *Ojciec Bogusław* jest pod naszym patronatem budowany w Warszawie przez bezdomnych z Ursusa. Chcą nim popłynąć dookoła świata.



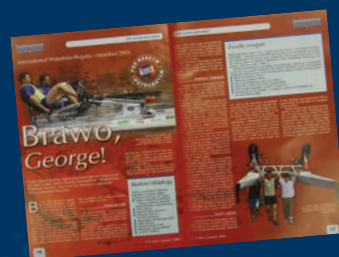
Byliśmy patronami medialnymi kilkunastu konferencji, zjazdów i innych wydarzeń, m.in. światowego zjazdu podwodniaków, święta hydrografii czy zjazdu ekonomistów morskich.

Patronujemy wydawaniu ciekawych publikacji morskich. Z logo naszej gazety na okładkach ukazało się już czterdzieści książek!

Puchar w międzynarodowych regatach łodzi napędzanych siłą mięśni w 2006 roku zdobyli studenci Politechniki, którzy startowali pod patronatem „Naszego MORZA” na „wyczynowym rowerze wodnym” *George*.



Od początku monitorowaliśmy ratowanie kutra pościgowego *Batory*, najstarszego polskiego okrętu i jedynej jednostki zachowanej do dzisiaj, która brała czynny udział w wojnie obronnej 1939 roku. *Batory* zapomniany, przez lata niszczał



Podróże

W czerwcu 2006 r. uczestniczyliśmy w rejsie promem *Scandinavia* do Nynashamn, w 30. rocznicę działalności Polskiej Żeglugi Bałtyckiej.



W lipcu 2009 roku popłynęliśmy do Hel-sinek na pokładzie największego promu towarowo-pasażerskiego świata *Finnstar*.



Latem 2008 r., na pokładzie statku szkolnego Akademii Morskiej w Gdyni, popłynęliśmy do Arktyki, docierając do 80 stopnia szerokości geograficznej północnej. Odwiedziliśmy niemal wszystkie polskie stacje polarne znajdujące się na Spitsbergenie.



We wrześniu 2010 roku udaliśmy się do Oslo na zwiedzanie morskich skarbów Skandynawii. Byliśmy m.in. w Muzeum Kon-Tiki, Muzeum Wikingów i Muzeum statku *Fram*. Przy okazji odwiedziliśmy także Kopenhagę i Ystad. Trasę pokonaliśmy na pokładzie trzech różnych promów.

W czerwcu 2009 r. opłynęliśmy pętlę Żuław. Zaraz potem pływaliśmy po Odrze w okolicach Wrocławia. W sierpniu tego samego roku pojawiliśmy się na tratwie na Sanie, zaś w maju 2010 r. pokonaliśmy szlak Kanału Elbląskiego w 150-lecie jego otwarcia.



Odwiedziliśmy ważne targi morskie w Europie, m.in. RORO w Goeteborgu (06/2008), SMM w Hamburgu w latach 2006, 2008 i 2010.



Relacjonowaliśmy z Hamburga pierwszy w świecie zlot dużych statków pasażerskich - imprezę z cyklu „Hamburg Cruise Days”, z paradami, w których wzięły udział m.in. wycieczkowce *Deutschland*, *C. Columbus*, *AIDAaura* i *Astor* oraz największy żaglowiec szkolny świata *Sedov* i statek-muzeum z Hamburga *Cap San Diego*.



Popłynęliśmy promem Unity Line, najważniejszego polskiego klienta portu Ystad, na barwne obchody 100-lecia portu. Przy różnych okazjach pływaliśmy promami Unity Line *Skania*, *Polonia* i *Galileusz*.

W lipcu 2010 r. gościliśmy na jeziorze w okolicy Iławy, gdzie szkołą się kapitanowie i piloci marynarki handlowej. Korzystają z odpowiednio pomniejszonych modeli prawdziwych statków.



Objechaliśmy i pokazaliśmy naszym Czytelnikom, znajdujące się na terenie naszego kraju, twierdze morskie. Zaprezentowaliśmy militaria morskie Gdańska, Gdyni, Helu, Kołobrzegu, Rogowa i Świnoujścia.



Pływamy prawie na wszystkim. Na statkach handlowych i okrętach wojennych, jachtach, łodziach motorowych, old-timerach, na holownikach i pilotówkach. Niedawno wysłannik „Naszego MORZA” płynął z Polski do Norwegii statkiem towarowym, a potem promem *Bergensfjord* z Bergen do Stavanger i Hirtshals, którą to trasę polecieć można zarówno shiploverom, jak i miłośnikom pięknych krajobrazów. Byliśmy, podróżując zarówno drogą lądową, jak i promami Finnlines, Unity Line,

Stena Line i Polferries, Fjord Line, Scandlines i DFDS, m.in. dwukrotnie w Geteborgu, w Helsinkach, w Oslo i Kopenhadze, Helsingborgu i Helsingor, w Ystad, Nynashamn, Sztokholmie, Rostocku, Aarhus.

Opracowali:
Tomasz Falba,
Czesław Romanowski,
Piotr B. Stareńczak

Styczeń

4 - do Portu Gdańsk zawinął największy w jego historii kontenerowiec: oceaniczna jednostka *Maersk Taikung*. Statek przybył z pierwszym ładunkiem wiezionym bezpośrednio z Chin, otwierając cotygodniowy serwis podobnych kolosów z Dalekiego Wschodu. Wszystkie jednostki mają ponad 330 metrów długości i ponad 40 metrów szerokości, każda zdolna jest załadować ok. 8 400 TEU.

Fot. Czesław Romanowski



Luty

Pod koniec miesiąca i w marcu, w ramach programu odnowy i rozwoju liniowej floty Spółki Euroafrica Linie Żeglugowe, Grupa Kapitałowa ESL Hass Holding, do której przed reorganizacją należała spółka Euroafrica Linie Żeglugowe Sp. z o.o., zakupiła dwa bliźniacze, wielozadaniowe drobnicowce zbudowane w Japonii w latach 1989-1991, które nazwano *Onyx* i *Nefryt* (na zdjęciu). Mają po 9600 t nośności, pojemność brutto 6030 m³ i długość 113,12 m.

Fot. Ruard Coester



Marzec

5 - rozdano w Gdańsku najbardziej prestiżowe polskie nagrody żeglarskie Rejs Roku. Najlepszym żeglarzem 2009 roku uznana została Joanna Pajkowska (na zdjęciu) za samotny i najszybszy w historii polskiego żeglarstwa rejs dookoła świata. Drugą nagrodę przyznano Nataszy Caban i Andrzejowi Lepiarczykowi, trzecią Marcie Szilajtis-Obiegło. Wszystkie za samotną żeglugę wokół ziemskiego globu.

Fot. Andrzej Armiński



Kalejdoskop

2010

Fot. Piotr B. Sieręczak



7 - w stoczni New Times Shipyard niedaleko Szanghaju, odbyło się uroczyste przekazanie do eksploatacji masowca *Giewont* - w barwach Polskiej Żeglugi Morskiej, największego polskiego armatora. Statek o nośności 80 000 ton stał się największym masowcem w historii Polskiej Marynarki Handlowej i tym samym został jej obecną jednostką flagową. 21-osobową załogą kierował w dziewiczym rejsie kpt. ż. w. Krzysztof Wasik ze Szczecina. *Giewont* to dziesiąty statek z realizowanego od 2008 roku programu odnowy tonażu PŻM (przewidującego odbiór 34 masowców).

Fot. PŻM



22 - Andrzej Stokłosa, dotychczasowy wiceprezes zarządu Huty Częstochowa, został nowym prezesem Stoczni Gdańsk. Od dwóch lat stanowisko nie było obsadzone, a obowiązki prezesa pełnił wiceprezes Ihor Yatsenko.

16 - Gdańska Stocznia Remontowa SA odebrała jedną z prestiżowych, międzynarodowych nagród Green Ship Technology Awards, za technologię budowy statków ekologicznych. Przyznano ją za *Moldefjord*, dwustronny prom fiordowy, pierwszy z serii czterech takich siostrzanych statków zamówionych przez norweskiego armatora Fjord1 M RF AS. Zbudowała go Stocznia Północna SA w Gdańsku, na zlecenie Remontowej SA. Zespół napędowy jednostki zasilają skroplony gaz ziemny LNG i olej napędowy.



22 - z najwyższymi marynarskimi honorami, zgodnie z morskim ceremoniałem, pożegnano tragicznie zmarłego w katastrofie pod Smoleńskiem admirała Andrzeja Karwę, dowódcę Marynarki Wojennej RP. Uroczystości żałobne odbyły się w centrum Gdyni, przed legendarnym niszczycielem ORP *Błyskawica*. Po nabożeństwie ciało admirała, żegnane przez 17 salw honorowych, przewieziono i pochowano na cmentarzu w gdańskim Babinie. Andrzej Karwę dowodził Marynarką Wojenną od listopada 2007 roku, miał 52 lata.

11 - uroczystość chrztu i wodowania nowego statku typu SAR-3000/I *Orkan* dla Morskiej Służby Poszukiwania i Ratownictwa. Matką chrzestną została Anna Wypych-Namietko, podsekretarz stanu w Ministerstwie Infrastruktury.



24 - w samo południe, przy Dworcu Morskim w Gdyni prezydent tego miasta Wojciech Szczurek i prezes Zarządu Morskiego Portu Gdynia Janusz Jarosiński podpisali list intencyjny w sprawie utworzenia Muzeum Emigracji – instytucji naukowej i edukacyjnej zajmującej się historycznymi procesami polskiego wychodźstwa.

Kwiecień

Na początku miesiąca opuściła Stocznice Gdynia i gdyński port, a 14 maja br. została formalnie przekazana do eksploatacji, pierwsza zbudowana w Polsce jednostka do instalacji i przede wszystkim obsługi morskich wież wiatrowych *Thor*; powstała w Gdyni, m.in. w większym suchym doku znajdującej się w likwidacji Stoczni Gdynia SA, działającej jako podwykonawca i w Gdańsku, na zamówienie złożone przez niemiecki koncern budowlany Hochtief (Hochtief Construction AG) w stoczni Crist.



Maj

15 - kuter pościgowy *Batory*, najstarszy polski okręt i jedyna jednostka wojenna, która brała udział w wojnie obronnej 1939 roku, a dotrwała do naszych czasów, rozpoczęła nowy etap swojej historii, tym razem w służbie turystom. Odremontowany ścigacz stanął na dziedzińcu nowego gmachu Muzeum Marynarki Wojennej w Gdyni. Był to finał akcji ratowania tego okrętu przed dewastacją, w której swój udział odegrało także „Nasze MORZE”.



24 - na wieczną wachtę odszedł kapitan żeglugi wielkiej Leszek Wiktorowicz (na



5 - w stoczni New Times Shipyard w Jinqiang koło Szanghaju odbyła się uroczystość wodowania drugiego z serii 80-tyśięczników budowanych dla PŻM - *Jawor*, który rozpoczął służbę we flocie szczeńskiego armatora 24 czerwca ub.r.

zdjęciu pierwszy z lewej). To była jedna z najbarwniejszych postaci polskiego środowiska morskiego. Przez 25 lat był komendantem *Daru Młodzieży*, którym dowodził m.in. w wielkiej wyprawie dookoła świata wokół trzech przylądków: Dobrej Nadziei, Leeuwin i Horn. Wychował wielu polskich oficerów i kapitanów floty handlowej. Miał 73 lata.

25 - Tomasz Mathea objął stanowisko nowego dowódcy Marynarki Wojennej po śmierci poprzednika Andrzeja Karwety, który zginął w katastrofie smoleńskiej. Wywiad z admirałem ukazał się w grudniowym numerze „*Naszego MORZA*”.

Fot. Czesław Romanowski



27 - po trzydziestu dwóch latach, powrócił do Polski jacht *Czarny Diament*. A na jego pokładzie największy wagabunda w historii polskiego żeglarstwa – kapitan Jerzy Radomski. Przepłynął 240 tysięcy mil morskich, co odpowiada jedenastokrotnemu okrążeniu ziemi!

Fot. Marek Wilczek / Polska Fundacja Morska



Lipiec

2-4 - w Gdyni odbyła się I Międzynarodowa Wystawa Modelarstwa Okrętowego Shipreplica. W jej trakcie kilkudziesięciu modelarzy z Polski i nie tylko zapre-

zentowało około sto modeli statków i okrętów.

Fot. Tomasz Falba



7-15 - okręt hydrograficzny *Heweliusz* prowadził na Morzu Północnym poszukiwanie wraku legendarnego okrętu podwodnego *Orzeł*, który zatonął w niewyjaśnionych do dzisiaj okolicznościach, wiosną 1940 roku. Była to druga próba tej jednostki i tak jak pierwsza, zakończyła się fiaskiem.

Fot. Tomasz Falba



Wrzesień

7 - w gdyńskiej Stoczni Marynarki Wojennej SA odbyło się wodowanie i chrzest jednego z najnowocześniejszych statków ratowniczych w Europie typu SAR-3000. Jednostka otrzymała imię *Pasat*. Matką chrzestną została małżonka prezydenta RP, Anna Komorowska.

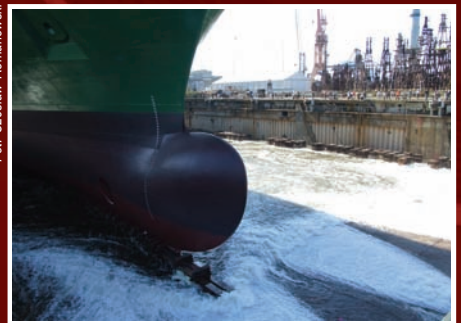
Fot. Piotr B. Stenciszak



15 - za 175 mln zł stocznia Crist SA kupiła duży, suchy dok Stoczni Gdynia wraz

z dużą suwnicą. We wcześniejszych przetargach stocznia nabyła tereny z halą do prefabrykacji kadłubów. Na najważniejsze z punktu widzenia produkcji stoczniowej składniki nie było jej stać. Miesiąc później okazało się, iż większość potrzebnych na zakup doku i suwnicy pieniędzy, Crist dostała od państwa, konkretnie - pożyczyla od Agencji Rozwoju Przemysłu.

Fot. Czesław Romanowski



17 - inwestor - spółka Polskie LNG SA przekazała wykonawcy - konsorcjum Sapiem-Techint-PBG - teren pod budowę terminalu gazu skroplonego (LNG) w Świnoujściu. To faktyczne rozpoczęcie budowy terminalu, który ma pozwolić na odbiór ok. 2,5 mld mł gazu LNG rocznie, od 2014 roku. Do eksploatacji obiekt ma zostać oddany do 30 czerwca 2014 roku.

Rys. Polskie LNG



26 - na falochronie duńskiego portu w Hanstholm zawisła tablica upamiętniająca 11 polskich rybaków, którzy zginęli tam w 1975 roku podczas katastrofy statku *Brda*. Akcja uhonorowania ofiar *Brdy* odbyła się pod patronatem „*Naszego MORZA*”.

Fot. Wojciech Senków



Październik

1 - podpisano umowę, po której rozpoczął się drugi etap budowy nowego gmachu Muzeum Marynarki Wojennej w Gdyni. Obiekt stał przez kilka lat w stanie surowym. Nie można go było wykończyć, bo brakowało pieniędzy. Być może już za rok placówka przyjmie pierwszych turystów.



Fot. Tomasz Falba

17 - z portu La Rochelle we Francji wystartowały najstarsze regaty samotników dookoła świata Velux 5 Oceans. Jako pierwszy Polak w historii bierze w nich udział Zbigniew „Gutek” Gutkowski. Po pierwszym etapie, który zakończył się w Cape Town, zajmował rewelacyjne drugie miejsce. 12 grudnia ruszył drugi etap. Patronem medialnym występu Gutka w Velux 5 Oceans jest „Nasze MORZE”.



Fot. onEdition

26 - startem z Dakaru w Afryce, Aleksander Doba, znany polski kajakarz rodem z Polic, rozpoczął próbę pokonania Atlantyku. Liczącą 3,3 tysiąca kilometrów trasę planował zakończyć w Fortalizie w Brazylii.



Fot. Archiwum ekspedycji

26 - Unity Line podpisała w szwedzkim porcie Trelleborg umowę z tamtejszym zarządem portu przedłużającą współpracę na kolejne lata. Unity Line uruchomiła linię Świnoujście-Trelleborg w lutym 2007 roku, rejssem inauguracyjnym promu *Gryf*. Do października 2010 Unity Line przewiozła na tej linii ponad 149 000 ciężarówek.



Fot. Piotr B. Sierenczak

29 - żaglowiec *Fryderyk Chopin* połamał maszty na Atlantyku. Przebywającym na jego pokładzie w ramach „Szkoły pod żaglami” Krzysztofa Baranowskiego, 36 gimnazjalistom nic się nie stało. Jednostka została odholowana do portu w Falmouth w Kornwalii. Uczniowie wrócili do kraju.



Fot. archiwum armatora

Listopad

4 - po raz pierwszy do Gdyni zawinął nowy na linii Gdynia-Karlskrona prom *Stena Vision*. Uroczysta ceremonia nadania tej nazwy odbyła się w polskim porcie 15 listopada 2010 r. Butelkę szampana na burcie *Stena Vision* rozbiła wiceminister infrastruktury, kpt. ż.w. Anna Wypych-Namiołko - matka chrzestna statku.



Fot. Piotr B. Sierenczak

6 - nadano imiona jednocześnie trzem dwustronnym promom fiordowym budowanym na zlecenie Gdańskiej Stoczni Remontowa SA w Stoczni Północnej dla norweskiego armatora Fjord1 MRF AS. Jedną z matek chrzestnych była Danuta Wałęsa (na zdjęciu w środku), żona byłego prezydenta RP Lecha Wałęsy. Ochrzcili jednostkę *Korsfjord* - najnowszy prom Fjord1 napędzany gazem ziemnym.



Fot. Piotr B. Sierenczak

13 - zwodowano, zbudowany w gdańskiej stoczni Maritim, kadłub dwumasztowego żaglowca wzorowanego na jednym z najsłynniejszych statków na świecie, *Rainbow Warrior III*. Armatorem jednostki jest organizacja proekologiczna Greenpeace. Na jego pierwowzorze, do końca lat 70. ubiegłego wieku, Greenpeace prowadził kampanie w obronie wielorybów i zanieczyszczenia morza. W 1985 roku, w czasie akcji Nuclear Free Pacific, *Rainbow Warrior* zatonął z powodu bomb podłożonych przez francuskie służby specjalne.



Fot. Piotr B. Sierenczak

18 - w hali K 1 Stoczni Gdańsk SA otwarto największą w Polsce fabrykę wież elektrowni wiatrowych. Jej zdolność produkcyjna wynosi 100 wież rocznie. Wieże powstaną na zamówienie niemieckiej firmy Nordex, potentata w produkcji turbin i kompletnych elektrowni wiatrowych. Konstrukcje mają do 120 metrów wysokości, ważą do 190 ton i są w pełni wyposażone. Koszt budowy 1 MW instalacji wiatrowej wynosi ok. 1,5 mln euro. W Gdańsku mają być produkowane wieże mogące wytworzyć ok. 2 MW energii.

Fot. Piotr B. Stareńczak



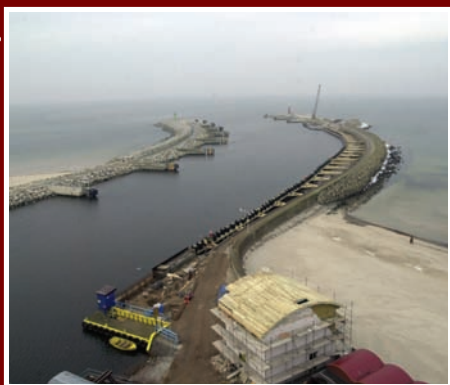
23 - podczas kolejnej licytacji majątku byłej Stoczni Szczecińskiej Nowej, Towarzystwo Finansowe Silesia kupiło m.in. dwie pochylnie i prefabrykację za około 82,5 mln zł. Towarzystwo powołane przez ministra skarbu, specjalizuje się m.in. w zagospodarowywaniu terenów przemysłowych. Do tej pory nie miało do czynienia z przemysłem stoczniowym.

Fot. Kasper Kowalski / KFP



24 - zakończono przebudowę wejścia do portu w Kołobrzegu. Inwestycja rozpoczęła się 27 września 2000 r. i w całości została sfinansowana z budżetu państwa. Jej koszt wyniósł ponad 144 mln zł. Prace obejmowały m.in. budowę nowego falochronu zachodniego o długości 452 m oraz przedłużenie falochronu wschodniego o 150 m, poszerzono również wejście do portu z 40 m do 80 m, a także uzyskano większą o 2 m głębokość między głowicami falochronów wynoszącą obecnie 7,5 m. Inwestycja umożliwiła wejście do portu statków o długości do 100 m i szerokości do 20 m.

Fot. Hubert Biembęski



29 - w stoczni Mingde w Nantong (Chiny) odbyło się przekazanie statku Polskiej Żeglugi Morskiej *Wicko* (na zdjęciu *Drawsko* - bliźniak *Wicko*) - masowca o nośności 30 tysięcy ton, należącego do tzw. „jeziorowców” (statków specjalnie przystosowanych wymiarami i wyposażeniem do żeglugi po Wielkich Jeziorach Amerykańskich, drodze Św. Wawrzyńca i śluzach). Jednostka polskiego projektu ma 190 m długości i 23,6 m szerokości. To czwarty „jeziorowiec” odebrany przez PŻM ze stoczni Mingde w tym roku. Cała seria zakontraktowanych statków liczy osiem jednostek. Pozostała czwórka będzie odebrana w 2011 r.

Fot. PŻM



Grudzień

8 - zwodowano 80-tysięcznik *Rysy* - ostatni z serii czterech bliźniaczych jednostek, jakie zamówiła Polska Żegluga Morska w stoczni New Times Shipbuilding w Jingjiang koło Szanghaju. Odebranie statku planowane jest na wiosnę przyszłego roku. Stocznia NTS zbudowała w tym roku dla Polskiej Żeglugi Morskiej trzy jednostki, wszystkie o nośności 80 tys. ton - *Giewont*, *Jawor* oraz *Ornak*. Są to masowce *kamsarmax* o długości 229 m, szerokości 32,26 m i zanurzeniu 14,6 m.

Fot. PŻM



Opracowali:
Tomasz Falba,
Czesław Romanowski,
Piotr B. Stareńczak

Kalejdoskop

2010

POLISH OCEAN
RACING

VELUX®

5 OCEANS®
THE ULTIMATE SOLO CHALLENGE

Gutek płynie z żoną!

Zbigniew Gutkowski znowu w morzu! Polski żeglarz rozpoczął drugi etap najstarszych regat samotników dookoła świata Velux 5 Oceans. Z domu wspiera go rodzina – żona i córka.

Zbyszek „Gutek” Gutkowski jest pierwszym Polakiem, który bierze udział w imprezie takiej rangi i o takim prestiżu jak regaty Velux 5 Oceans. Pierwszy etap, wiodący przez Atlantyk z La Rochelle do Cape Town, pomimo urazu głowy, jakiego w jego trakcie doznał, zakończył na fenomenalnej drugiej pozycji, tuż za swoim największym rywalem, Amerykaninem Bradem Van Liew. Była to naprawdę spora

niespodzianka, bo przed startem niewielu stawiało na tak dobre miejsce Polaka.

Gutek dotarł do Cape Town na niemal miesiąc przed startem do następnego etapu. Czas ten wykorzystał na przygotowanie łódki do kolejnego wysiłku, ale nie tylko. Brał też udział w oficjalnej ceremonii rozdania nagród po zakończeniu pierwszego etapu, żeglował z dziećmi z jednej z miejscowych szkółek żeglar-

skich, a także wziął udział w przyjęciu świątecznym zorganizowanym przez miejscową Polonię. No i oczywiście odpoczywał, spał i trochę zwiedzał.

Drugi etap, liczący 7 tysięcy mil morskich i wiodący z Cape Town do Wellington, miał się rozpocząć 12 grudnia. Sztyrmowa pogoda, która zapanowała w okolicach Przylądka Dobrej Nadziei spowodowała jednak, że termin został przesunięty. Niektórzy szeptali, że to zapowiedź tego, co wkrótce czeka zawodników na etapie, który uchodzi za najtrudniejszy w całym wyścigu, ze względu na panujące na tej trasie fatalne zwykle warunki pogodowe – wielkie fale, silny wiatr, burze i lodowate zimno.

Jadę dalej

Ostatecznie żeglarze wystartowali cztery dni później, 16 grudnia. I, na początek, przeżyli spore zaskoczenie. Trafili na pogodę zaprzeczającą wszystkie

mu, czego się spodziewali. Słabe wiatry i nieustanne halsowanie okazały się frustrujące szczególnie dla Gutka, który woli żeglowanie w zdecydowanie bardziej wietrznych warunkach.

Potem wszystko jednak wróciło do pogodowej „normy”. Polak trafił na sztorm z falami o 10 metrowej wysokości, z wiatrem dochodzącym do 50 węzłów. Gutek został zmuszony do wielkiego wysiłku. Nie spał ponad dwie doby!

Jakby tego było mało, pojawiły się kłopoty z samosterem. Urządzenie to zapewnia samotnemu żeglarzowi bezpieczeństwo, umożliwia też odpoczynek. Gutek mógł zatrzymać się w celu jego naprawy na Wyspach Kerguelena, ale odrzucił tę możliwość.

- Tam nic nie ma, tylko „kotwicowisko” i baza przeładunkowa dla rybaków, którzy łowią na Oceanie Indyjskim na statkach-przetwórnicy - uzasadnił swoją decyzję. - Jadę dalej.

Pojawiły się spekulacje, że Polak rozważa możliwość zawinięcia do Perth w Australii, gdzie mógłby szybko naprawić samoster. Na szczęście skończył się sztorm i Gutek mógł sobie pozwolić na odpoczynek.

- Wiatr już osłabł i udało mi się trochę zdrzemnąć. Włączyłem ogrzewanie, wysuszyłem się, bo byłem cały mokry. Jadę na małym genakerze i jednym refie na grocie. Nie myślę o ściganiu, jestem wyczerpany psychicznie. Nie mam pretensji do warunków, tak jest na oceanie, 50 węzłów to jeszcze nie 80 ani 90, przeszkadza mi tylko samoster.

- Jak można jechać bez kierowcy? - pytał polski żeglarz.

Pomimo tych kłopotów, Gutkowski płynący na jachcie *Operon Racing*, całkiem dobrze sobie radził. Przez jakiś czas nawet prowadził. Kiedy zamykaliśmy to wydanie naszego pisma, do mety w Wellington pozostawało mu jeszcze mniej niż 4 tysiące mil morskich, a płynął na trzeciej pozycji. Przed nim, poza Van Liew, był Derek Hatfield, do którego Gutek tracił zaledwie kilkanaście mil morskich. Jeśli nic niespodziewanego się nie wydarzy, pierwszy jacht spodziewany jest w Nowej Zelandii w połowie stycznia.

Ważnym wydarzeniem tego odcinka trasy regat Velux 5 Oceans była niepodziewana zmiana jednego z portów etapowych. Trzeci etap, którego start ma się odbyć 6 lutego z Wellington, będzie miał teraz metę w Punta del Este w Urugwaju, a nie jak wcześniej zaplanowano w Salwadorze. Pech nadal też przesładował

Christopa Bullensa, który z powodu awarii aż dwukrotnie musiał wracać do Cape Town na naprawy. W efekcie wycofał się z wyścigu.

Najtrudniejszym jednak momentem tego etapu były nie kłopoty techniczne czy warunki pogodowe, na które natrafili zawodnicy, ale spędzenie świąt Bożego Narodzenia i świętowanie Nowego Roku na morzu, z dala od bliskich.

- Mam ze sobą ciasto, piernik i keks z rodzynkami - mówił Gutek przed świętami Bożego Narodzenia. - Tak więc to sobie otworzę i to chyba będzie na tyle. Specjalnie nie nastawiam się na nic, bo nie ma na to czasu. Ale dostałem opłatek, mam też czerwony obrus i sianko. Tylko talerza nie mam. Zostałem za to obdarowany przez naszą gospodynię w Kapsztadzie pieczoną szynką i chrzanem.

Aby umilić Polakowi ten czas, zorganizowano akcję wysyłania do niego życzeń przez internet. Żeglarz dostał ponad 200 elektronicznych kartek, także od redakcji „Naszego MORZA”, które jest patronem medialnym jego występu w Velux 5 Oceans.

- „Jedynie granice, które napotkałem w życiu, znajdowały się w umysłach niektórych ludzi.” - powiedział Thor Heyerdahl. Z okazji zbliżających się świąt Bożego Narodzenia i Nowego Roku życzymy Ci pokonania wszystkich granic - napisaliśmy do Gutka.

W związku z regatami Velux 5 Oceans i udziałem w nich polskiego żeglarza, w wirtualnym świecie panował spory ruch. Liczba graczy osiągnęła 70 tysięcy osób! Niektórzy już pod koniec grudnia dotarli do Wellington. Według statystyk, pierwszy etap obserwowało w sieci ponad pół miliona ludzi, prawie sto tysięcy z nich to Polacy. Co więcej, stanowili oni



Polski żeglarz odbiera nagrodę za drugie miejsce w pierwszym etapie regat Velux 5 Oceans.

największą grupę gości ze wszystkich krajów. Wydaje się więc, że Gutek zaskarbił sobie sympatię kibiców w Polsce, którzy jak tylko mogą mu pomagają, np. obserwując pogodę i ruch gór lodowych w serwisach meteorologicznych.

Rodzinne wsparcie

Jednak największymi i najwierniejszymi kibicami Gutka są bez wątpienia jego żona Eliza i 13-letnia córka Zuzia, które zostały w Polsce. Eliza zresztą wspiera męża w karierze nie tylko duchowo. W regatach Velux 5 Oceans jest członkiem jego teamu i jak mówi, zajmuje się „wszystkim co akurat trzeba zrobić”. Z mężem kontaktuje się kilka razy dziennie, a nawet jeśli zajdzie taka potrzeba, częściej. Można śmiało powiedzieć, że żeglują wspólnie z nim.

Zbyszek i Eliza są małżeństwem od 16 lat. Poznali się, kiedy byli jeszcze nastolatkami. Eliza choć urodziła się w Gdyni, od dzieciństwa mieszka w Gdańsku. I to

Z żoną Elizą w Cape Town.



VELUX® 5 OCEANS®



Fot. Velux 5 Oceans

Five Gruelling Ocean Sprints 2010-2011

- | | | | | |
|--|---|--|--|--|
| <p>1 OCEAN SPRINT 1 7.500 nautical miles Start: La Rochelle France, October 17</p> | <p>2 OCEAN SPRINT 2 7.000 nautical miles Start: Cape Town South Africa, December 12</p> | <p>3 OCEAN SPRINT 3 5.800 nautical miles Start: Wellington New Zealand, February 6</p> | <p>4 OCEAN SPRINT 4 5.700 nautical miles Start: Punta del Este Uruguay, March 27</p> | <p>5 OCEAN SPRINT 5 3.600 nautical miles Start: Charleston USA, May 14</p> |
|--|---|--|--|--|

Nowa trasa regat Velux 5 Oceans.

właśnie ona pierwsza zwróciła na Gutka uwagę.

- Zbyszek mieszkał wtedy w Górkach, a ja na Stogach, a to są dzielnice, które ze sobą sąsiadują, więc zdarzało się, że jeździliśmy tymi samymi środkami komunikacji miejskiej - opowiada Eliza. - Bardzo mi się spodobał i kiedyś podeszłam do niego, i zaczęłam rozmowę. Gutek jest nieśmiały, więc do odpowiedzi trochę musiał zdopingować go, odważniejszy w tych sprawach, brat. I jakoś to poszło.

Już w czasie, kiedy Eliza poznała Zbyszka, był on w reprezentacji olimpijskiej w żeglarstwie. Była tym zaskoczona, bo jak wyznaje, wyobrażała sobie żeglarzy trochę inaczej - jako niechlujnych

facetów z długimi włosami. Tymczasem Zbyszek okazał się spokojnym, zadbanym mężczyzną, nie mającym nic wspólnego z tym negatywnym, żeglarskim wizerunkiem w głowie Elizy.

Ona sama nie podziela żeglarskiej pasji męża w takim stopniu jak on. Także jego córka Zuzia, obecnie uczennica pierwszej klasy jednego z gdańskich gimnazjów, nie zapalała miłością do tej dyscypliny sportu. Odnosi za to sukcesy w pływaniu, co napawa jej ojca dumą.

Eliza, Zbyszek i Zuzia mieszkają w Gdańsku, rodzinnym mieście Gutka. O ile jednak na łódce niepodzielnie rządzi on, w domu - ona. Eliza zdradziła nam, że jej mąż, który na łódce potrafi zrobić niemal wszystko (pomaga mu w tym wyuczony zawód elektroenergetyka) w domu jest bezradny jak dziecko. Nie potrafi zapamiętać gdzie jest cukier, ani znaleźć własnych skarpetek.

- Oczywiście, że się kłócimy - mówi Eliza Gutkowska. - Jak każde dobre małżeństwo. To jednak ja jestem ta od krzyku, Gutek jest na to zbyt spokojny.

- Właściwie to nie wiem za co go Kocham - wyznaje jeszcze. - No, ale chyba na tym polega miłość, żeby z kimś być nie wiadomo dlaczego.

Ważnym uzupełnieniem rodziny Gutkowskich są zwierzęta, z którymi zawo-



Fot. archiwum Zbigniewa i Elizy Gutkowskich

Zuzia z ulubieńcem Gutka, kotem zwanym „Synem”.

dowo związana jest Eliza. W ich domu są cztery koty i pies. Wszystkie one trafiły pod dach Gutkowskich w dramatycznych okolicznościach - znalezione na śmietnikach, w autobusie, podrzucone przez nieznanymi, którzy widać wiedzieli, że tutaj znajdą schronienie. Ulubieńcem Gutka jest roczny kocur zwany popularnie „Synem”.

Tomasz Falba



Chcesz wiedzieć więcej?

Zajrzyj na strony internetowe:
www.velux5oceans.com,
www.polishoceanracing.com.pl
i www.operonracing.com.

Fot. Zbigniew Gutkowski



Zbigniew Gutkowski na pokładzie Operon Racing, gdzieś na Oceanie Południowym, prezentuje logo „Nasze MORZE”.

Chopin bez masztów, ale z nadzieją

Co to jest „heavy weather”?

Europejska Wyższa Szkoła Prawa i Administracji zdecydowała się ponieść koszty remontu uszkodzonego *Fryderyka Chopina*. Nadal ma jednak nadzieję, iż PZU, ubezpieczyciel jachtu, zmieni zdanie i wypłaci odszkodowanie. Żaglowiec ma być remontowany w brytyjskiej stoczni Falmouth, a następnie kontynuować rejs na Karaiby.

- PZU stwierdza, że na podstawie ustalonego stanu faktycznego oraz zebranego w sprawie materiału dowodowego nie zaszło żadne ze zdarzeń wymienionych w umowie ubezpieczenia, które byłoby podstawą do przyjęcia przez ubezpieczyciela odpowiedzialności odszkodowawczej - brzmi komunikat ubezpieczyciela jednostki.

PZU nie wypłaci

Przypomnijmy, 29 października ub.r. *Fryderyk Chopin*, którym płynęło 36 gimnazjalistów, uczestników Szkoły Pod Żaglami, na Oceanie Atlantyckim, 160 km od Wysp Brytyjskich, znalazł się w centrum szalejącego sztormu. Podczas wichury dochodzącej do 9 stopni w skali Beauforta złamały się oba maszty jednostki. *Chopinowi* pospieszyły na pomoc trzy statki znajdujące się w pobliżu, jeden z nich wziął go na hol. Żaglowiec po trzech dniach dotarł do portu Falmouth w Kornwalii.

Fryderyk Chopin był ubezpieczony w PZU od 20 lat. Wartość żaglowca to około 4 mln dolarów. Remont w brytyjskiej stoczni Pendennis miał potrwać dwa i pół miesiąca, i kosztować więcej niż milion złotych. Armatorowi wydawało się, iż wypłata ubezpieczenia po awarii jednostki jest tylko kwestią czasu.

- Czekamy tylko na promesę od ubezpieczyciela, która umożliwi rozpoczęcie remontu - tłumaczył kapitan Dominik Pietrowski, przedstawiciel armatora.

Gimnazjaliści, którzy brali udział w rejsie, wrócili tymczasem do domów. Kapitan Krzysztof Baranowski, szef Szkoły Pod Żaglami mówił, że młodzi ludzie wyruszą w rejs w drugim semestrze.

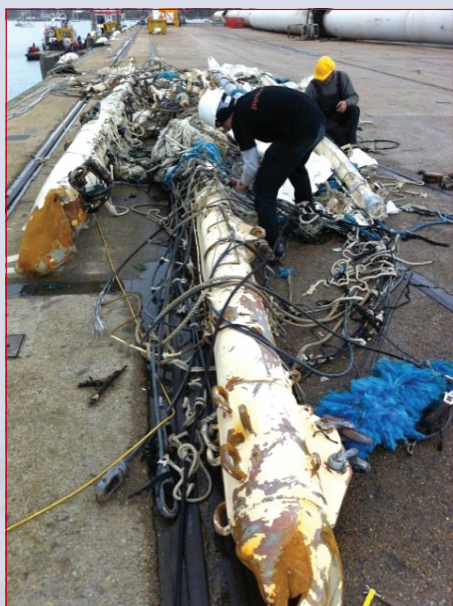
Jednak miesiąc po wypadku, zarząd PZU uznał, że odszkodowania nie wypłaci. Poszło głównie o to, że warunki pogodowe w chwili zdarzenia nie były, według danych towarzystwa, nadzwyczajne, a właśnie w takim wypadku ubezpieczenie się należy. Chodziło o użyte w umo-



29 października ub.r. *Fryderyk Chopin* znalazł się w centrum szalejącego sztormu.

wie ubezpieczeniowej sformułowanie „heavy weather”. Jak tłumaczył Michał Witkowski, rzecznik PZU, pojęcie to jest bardzo dokładnie opisane w prawie i orzecznictwie i oznacza „nadzwyczajne warunki pogodowe na danym akwencie, o danej porze roku, których wykwalifikowany żeglarz, marynarz nie jest w stanie przewidzieć”.

- Pojęcie to określa także warunki, jakie musi spełniać pogoda, czyli siłę wiatru oraz wysokość fal - tłumaczył Witkowski. - Na podstawie materiałów do-



Podczas wichury dochodzącej do 9 stopni w skali Beauforta złamały się oba maszty jednostki.



Według Krzysztofa Baranowskiego, „heavy weather” to nie żadne „nadzwyczajne warunki pogodowe”, tylko to po prostu warunki sztormowe.

starczonych nam przez stacje pogodowe, które obsługiwały ten akwen wiemy, że żadna z tych przesłanek nie została spełniona. Z raportu najbliższej stacji, w Bracknell wynika, że wiało z siłą prawie ośmiu stopni w skali Beauforta, a fale dochodziły do pięciu i pół metra. Warunki na morzu nie były łatwe, ale na pewno nie można ich nazwać ekstremalnie sztormowymi.

Zatem, według ustaleń PZU, podczas wypadku żaglowca „heavy weather” nie wystąpiła i odszkodowanie się nie należy.

Jednak żeglarze, w tym kapitan Krzysztof Baranowski, twierdzą, że „heavy weather” to nie żadne „nadzwyczajne warunki pogodowe”, tylko to po prostu warunki sztormowe.

- Określenie to dotyczy wiatrów od 7 stopni w górę - tłumaczy kapitan. - Adlard Coles, klasyk żeglugi w sztormowych warunkach, „ciężką pogodę” rozciąga również na wiatry słabsze - od 5 stopni w górę.

- Okazuje się, że sztorm 8-9 stopni w skali Beauforta jest zbyt mały, żeby zakwalifikować się do tego, co Anglicy nazywają „heavy weather” - ironizuje z kolei kapitan Dominik Pietrowski. - Według stacji brzegowej Bracknell, zabrakło jednego stopnia na skali siły wiatru. - Stowarzyszenie Ekspertów Morskich w Szczecinie, MEA Maritime Experts Association, skontaktowało się z nami po tym, jak upowszechniliśmy informację dotyczącą odmowy wypłacenia nam odszkodowania. W piśmie, które otrzymaliśmy, kapitan Andrzej Kryżan, ekspert Stowarzyszenia Ekspertów Morskich MEA pisze, że ta informacja wzbudziła wśród ekspertów „niekłamaną radość typu kabaretowego”. Według niego, stanowisko PZU „nosi znamiona mactwa ubezpieczeniowego”.

- MEA chętnie upubliczni materiały i informacje na temat tego wydarzenia w środowisku morskim w Polsce, jak również w klubach na zachodzie (Lloyd, IMO) jako podręcznikowy przykład nieznamośności meritum prawa ubezpieczeniowego, ze skutkiem wcale niekoniecznie korzystnym dla PZU - zapowiedział Andrzej Kryżan, prezes MEA. - Tolerowanie takich precedensów w ubezpieczeniach morskich zagraża bezpieczeństwu żeglugi par excellence.

Co więcej, w geście solidarności, sekretarz generalny Polskiego Związku Żeglarskiego, Zbigniew Stosio zapowiedział, że PZZ wymawia PZU, dotychczasowemu ubezpieczycielowi zawodników-żeglarzy, ich ubezpieczenia i przenosi się do innych firm. Ubezpieczenie ma dotyczyć paru tysięcy osób.

- Być może ubezpieczyciel we własnym interesie zrozumie, że bardziej mu się opłaca wydać pieniądze na odszkodowanie, mimo że coś tam formalnie się nie zgadza, ale efekt społeczny będzie znaczący - mówił kapitan Baranowski. - Przede wszystkim żeglarze przestaną pomstować, a ci młodzi ludzie, którzy brali udział w rejsie, będą mogli go dokończyć. Takie pójście w zaparte nie służy nikomu.

Na portalach żeglarskich można jednak znaleźć głosy mówiące, że umowa z ubezpieczycielem była po prostu źle skonstruowana i że część winy ponosi sam kapitan Baranowski.

Rzecznik PZU nie zgadza się z zarzutami w sprawie *Chopina*, co więcej - twierdzi, że towarzystwo potraktowało sprawę bardzo prestiżowo. - Szuka-

Armator, by pokryć koszty związane z holowaniem i naprawą statku, potrzebuje ok. 1,5 mln zł.



liśmy pretekstu, żeby to odszkodowanie wypłacić - powiedział Witkowski. Dodaje jednak: - PZU jako firma ubezpieczeniowa nie może wypłacać odszkodowań nienależnych. Umowa ubezpieczenia dokładnie określa, w jakich okolicznościach odpowiedzialność ponosi ubezpieczyciel. Wypłacenie odszkodowania armatorowi byłoby niezgodne z naszą zasadą traktowania wszystkich klientów tak samo. Dziś wypłacilibyśmy nienależne odszkodowanie armatorowi, jutro być może pojawiłaby się presja ze strony innego klienta - tłumaczy rzecznik PZU skarżąc się, że oczekuje się od towarzystwa, iż pod naciskiem mediów złamie ono obowiązujące zasady i zacznie lepiej traktować klientów, „którzy mają medialnych sojuszników”.

Przedstawiciel innego towarzystwa ubezpieczeniowego mówi: - Jeśli na jachcie, który ubezpieczamy, maszt zostałby złamany w wyniku działania wiatru o sile min. 8 stopni w skali Beauforta (a takie warunki panowały podczas uszkodzenia *Chopina* - red.), którą potwierdziły pomiary najbliższego miejsca powstawania szkody stacji Instytutu Meteorologii i Gospodarki Wodnej, wówczas wypłacilibyśmy odszkodowanie.

Armator sfinansuje

7 grudnia *Fryderyk Chopin* został aresztowany, ponieważ kapitan *Nova Spiro* za trzydniowe holowanie jednostki chce 300 tys. dol. Statek został zatrzymany jako poręczenie.

- Przyjechał do nas pan urzędnik sądowy i zarządził po prostu, że statek nie może opuszczać portu - opowiadał Ziemowit Barański, kapitan jednostki.

Żaglowiec w areszcie zostanie tak długo, jak długo na konto armatora holowni-

ka nie wpłynie zapłata, lub nie ruszy proces o wysokość roszczenia. Armator uważa, że za holowanie należy się nie więcej niż 40 tys. funtów. Zdaniem kapitana Barańskiego, właściciel kutra chce skorzystać z sytuacji i dużo zarobić.

Na forach internetowych trwa zażarta dyskusja na temat tego, czemu kapitan Barański nie umówił się wcześniej z kapitanem jednostki co do kosztów holowania. On sam przyznaje, że takiej umowy nie zawierał.

- Sytuacja była niebezpieczna - tłumaczy. - Mielśmy na pokładzie młodzież. Trzeba było sprowadzić statek z otwartego morza. - Straż obrony wybrzeża w Falmouth zasugerowała, że odholowaniem mógłby się zająć *Nova Spiro*, bo jest to kuter o odpowiednich rozmiarach i był w pobliżu. Oczywiście należy się wynagrodzenie za odholowanie, ale nie jest to typowe ratowanie mienia.

Dariusz Czajka, rektor Wyższej Europejskiej Szkoły Prawa i Administracji w Warszawie powiedział, że w tej kwestii trwają negocjacje.

- Dopóty nie zostanie zawarte porozumienie, żaglowiec jest aresztowany i nie może wyjść z portu - wyjaśnił.





7 grudnia Fryderyk Chopin został aresztowany.

Załoga *Fryderyka Chopina* spędziła Święta i Nowy Rok przygotowując się do remontu, oczyszczając fragmenty masztów, zabezpieczając takielunek. 5 stycznia przedstawiciele Europejskiej Wyższej Szkoły Prawa i Administracji ogłosili, że jednostka będzie remontowana z własnych środków uczelni, niezależnie od decyzji PZU.

- W przyszłym tygodniu w stoczni w Falmouth rozpocznie się remont żaglowca - mówi kapitan Dominik Pietrowski. - Jego przewidywany koszt, w zakresie wykonywanym przez stocznię, to 158 tys. funtów.

Jak stwierdził, remont potrwa około osiem tygodni. Po tym czasie gimnazjaliści będą mogli wrócić na żaglowiec i kontynuować rejs na Karaiby. Jednocześnie armator nie rezygnuje z dochodzenia roszczeń w stosunku do ubezpieczyciela.

- Armator żaglowca złożył pismo w PZU o reasumpcję decyzji w sprawie wypłaty odszkodowania - tłumaczy Pietrowski. - Nowym dowodem w sprawie okazał się raport Urzędu Meteorologii (Met Office), z którego wynika, iż w chwili złamania masztów, porywy wiatru były w granicach 62 węzłów, tj. 11 w skali Beauforta.

A co z aresztem jednostki i roszczeniami właściciela *Nova Spiro*?

- Za parę dni powinna zostać zawarta ugoda w tej sprawie - tłumaczy Pietrowski. - Myślę, że ostateczne koszty holowania zamkniemy kwotą 70 tys. funtów. Skąd będą pochodzić pieniądze? Wygospodarujemy.

Rzecznik prasowy PZU Michał Witkowski potwierdził, że ubezpieczyciel otrzymał wnioski o reasumpcję decyzji w zakresie odmowy wypłaty odszkodowania skierowany przez armatora i że jest on ak-

tualnie rozpatrywany. Stwierdził zarazem, iż „PZU w sprawie *Chopina* powiedziało wszystko, co było do powiedzenia”.

Przebywający w Falmouth kpt. Ziemiowit Barański powiedział Polskiej Agencji Prasowej, że jeśli statek udałoby się wyremontować w ciągu ośmiu tygodni, to perspektywa powrotu uczniów Szkoły Pod Żaglami jest realna, choć na wznowienie przerwanej rejsu jest już za późno.

- Wszystko w tej chwili jest teoretyczne, nie ma konkretów - zaznaczył.

Członkowie załogi *Chopina* byli zaskoczeni informacją o remoncie. Jak stwierdzili, w stoczni jest już remontowanych kilka statków, a dzisiaj (5 stycznia) i w następnym tygodniu do remontu wchodzi kolejne kolosy.

- Jak pójdzie remont?

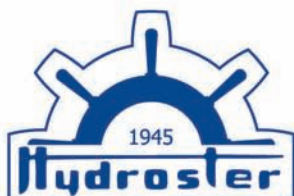
- Pożyjemy zobaczymy - mówią.

W Polsce są już żagle *Chopina*. Było to możliwe dzięki firmie, która na własny koszt przywozila je do kraju. Naprawi je, także za darmo, inna firma z Gdańska - Sail Service.

Czesław Romanowski

Fot. Facebook / Sts Fryderyk Chopin

REKLAMA



ul. Na Ostrowiu 1, 80-958 Gdańsk

Ponad 65 lat doświadczenia

Nasza oferta to :

- maszyny sterowe tłokowe i łopatkowe,
- zestawy sterowe: trzon-pletwa-maszyna sterowa-elektroniczny układ zdalnego sterowania z autopilotem-wskaźniki położenia steru,
- grodziowe drzwi wodoszczelne klasy A0 i A60,
- pompy śrubowe nisko i średniociśnieniowe,
- cylindry hydrauliczne w wersji morskiej z powłoką chromową lub ceramiczną,
- napędy i sterowania hydrauliczne dla ramp, przyłbic, furt burtowych,
- obróbka mechaniczna elementów wielkogabarytowych,
- remonty urządzeń hydraulicznych,
- klasowe i bieżące naprawy maszyn sterowych,
- serwis 24/7,
- regeneracja powłok chromowych.



Zapraszamy do odwiedzin naszego stoiska:



MIR Moskwa,
Gostiny Dvor,
Maj 18-20, 2011
Rząd D, Stoisko nr D23

NORSHIPPING

OSLO
MAY
24-27
20
11

Nor-Shipping Oslo
Maj 24-27, 2011
Hala D
Stoisko nr D06-18

w produkcji napędów hydraulicznych.



Port przebudowany

Poprawa dostępności Kołobrzegu

Po ponad 9 latach zakończyła się modernizacja portu morskiego w Kołobrzegu - jednego z największych portów handlowo-rybackich na środkowym wybrzeżu. Rząd wydał na ten cel ponad 140 mln zł. Teraz, po modernizacji główek i falochronów, do portu mogą wchodzić o wiele większe statki. Samorządowcy zapewniają, że przebudowa wpłynie korzystnie na rozwój portu. Zwiększy się ilość rozładowywanego towaru oraz odwiedzających miasto wczasowiczów.

Przebudowę kołobrzесьkiego portu podzielono na dwa etapy. Zakres prac obejmował wykonanie całkowicie nowego falochronu zachodniego o długości 452 metrów, przedłużenie falochronu wschodniego o 150 metrów i rozbiórkę starego falochronu zachodniego. W planach znalazła się również budowa nabrzeża tzw. „wydmowego” - długości 128 metrów oraz modernizacja nabrzeży „skarpowego” i „pomostowego” - łącznie wydłużonych o 65 metrów.

- Jednocześnie szerokość wejścia do portu zwiększono z 40 do 80 metrów, co pozwoli na wejście większych statków handlowych - mówi Kazimierz Kuzyniak, naczelnik wydziału techniczno-inwestycyjnego Urzędu Morskiego w Słupsku. - Zwiększono również głębokość między głowicami wejściowymi do 9 metrów.

Wcześniej mogły wchodzić tu statki o maksymalnej długości 75 metrów. Teraz mogą być o wiele większe.

Pierwszy etap zakończono w listopadzie 2002 roku. Wtedy na wstępne prace wydano ponad 37 mln złotych. Drugi rozpoczął się w grudniu 2002. Oficjalnie budowę zakończono na początku grudnia ub. roku.

- Do tej porty był to niewielki port na środkowym wybrzeżu - dodaje Kuzyniak. - Teraz, po przebudowie, będzie to największy port morski poza Trójmiastem i aglomeracją szczecińską. Choć nadal w naszych przepisach Kołobrzeg znajduje się w grupie tzw. portów pozostałych, a nie tych o podstawowym znaczeniu, jak na przykład port w Szczecinie, czy w Gdańsku.

Obecna na uroczystym zakończeniu inwestycji wiceminister infrastruktury Anna Wypych-Namietko zapowiada lepszy dostęp do portu od strony lądu.

- Mamy już port otwarty od strony morza, teraz zabierzemy się za przygotowanie całego zaplecza związanego z dostępem do niego od strony lądu - mówiła na konferencji kończącej inwestycję wiceminister infrastruktury. - Planujemy między innymi przebudowę torowisk wewnątrz portu tak, aby ułatwić transport i komunikację.

Chodzi o projekt „Poprawa dostępności do portu od strony lądu”. Będzie to nowa droga łącząca nabrzeże z miastem i zarazem obwodnica. Łączny koszt projektu to 160 mln zł.

Już w ub. roku w porcie morskim w Kołobrzegu, dzięki przebudowie, przeładowano ponad 100 tysięcy ton ładunku. Docelowo samorządowcy chcą, aby roczne przeładunki wahały się na poziomie 250-300 tysięcy ton. Co ciekawe, przebudowa wpłynie pozytywnie nie tylko na wartość handlową portu... Z przedstawionej dziennikarzom prezentacji przygotowanej przez Urząd Morski w Słupsku wynika, że przebudowane wejście umożliwi zawijanie promów przewożących 800 pasażerów i 100 samochodów.

- To wpłynie pozytywnie na zwiększenie morskiego ruchu turystycznego, a co za tym idzie na rozwój całego Kołobrzegu - mówi Janusz Gromek, prezydent miasta.

Zadowolony jest również Tomasz Bobin, obecny dyrektor Urzędu Morskiego w Słupsku.

- Inwestycja trwała bardzo długo, ale przyniesie miastu wymierne korzyści - mówi Bobin. - Skorzysta na tym również gospodarka morska oraz całe środkowe wybrzeże.

Tomasz Bobin zapowiedział również, że falochron wschodni będzie dostępny dla spacerowiczów.

Prace w kołobrzесьkim porcie prowadziły dwie firmy z Gdańska: Hydrobudowa SA i Przedsiębiorstwo Robót Czerpalnych i Podwodnych. Projekt przygotowała spółka „Bimor” ze Szczecina. W czasie prac zużyto łącznie 395 tys. ton kamienia, do przewiezienia którego potrzebnych było 7,9 tys. wagonów tworzących skład o długości 118 km.

Hubert Bierdnarski

Przebudowane wejście do portu umożliwi zawijanie promów przewożących 800 pasażerów i 100 samochodów, a tym samym zwiększy ruch turystyczny w Kołobrzegu.



*Gazociąg Północny
a sprawa polska*

Fot. Czesław Romanowski



Były minister gospodarki morskiej Marek Gróbarczyk podkreśla, iż planowany przebieg gazociągu ewidentnie narusza zasady obowiązujące w UE: swobodnej żeglugi, swobodnego przepływu towarów i usług, nieskrępowanej konkurencyjności.

Mur

bałtycki

Rozmowy polskiego premiera z kanclerz Niemiec w sprawie Gazociągu Północnego nie przyniosły przełomu. Wszystko wskazuje na to, że rozwój portu Szczecin-Świnoujście może zostać zablokowany. Przez rurę.

Premier Donald Tusk ogłosił na konferencji prasowej po spotkaniu na początku grudnia ub.r. z Angelą Merkel, iż usłyszał od pani kanclerz zapewnienie, że Niemcy przyjrzą się, w jaki sposób można uspokoić polskie zastrzeżenia do ułożenia Gazociągu Północnego pod Morzem Bałtyckim na odcinku, na którym krzyżuje się on z torami podejściowymi

do portu w Świnoujściu. Jak zaznaczył, realizujące inwestycję konsorcjum Nord Stream uwzględniło polskie zastrzeżenia w sprawie zachodniego toru i pogłębiło gazociąg. Do rozwiązania zostaje jednak kwestia dostępu do portu na szlaku północnym. Ale i tutaj Donald Tusk nie widzi wielkiego zagrożenia przy wpływniu do portu większych jednostek.

- Jesteśmy bardzo bliscy finału i takich rozstrzygnięć, które polską stronę usatysfakcjonują - stwierdził polski premier.

- Obiecałam panu premierowi Tusko- wi, że jeśli w przyszłości pogłębienie dostępu do portu w Świnoujściu będzie musiało zostać dokonane, będą prawne ustalenia między nami, które to ułatwią - powiedziała z kolei Angela Merkel.

Z kolei prezydent Bronisław Komorowski pytany po spotkaniu z prezydentem Niemiec, Christianem Wulffem, czy poruszył sprawę rurociągu Nord Stream i dostępu dużych statków do gazoportu w Świnoujściu, przypomniał, że rozmawiał już o tym z kanclerz Angelą Merkel w Berlinie. - Uzyskałem w pełni satysfakcjonującą odpowiedź, że strona niemiecka absolutnie wychodzi naprzeciw oczekiwaniom polskim i o ile wiem, jest zapewniony dostęp do portu w Świnoujściu - powiedział. - Nie mam sygnałów, aby istniały jakieś zagrożenia.

My swoje...

Tymczasem zagrożenie jest i to według specjalistów, bardzo poważne. Nord Stream zakończył już bowiem układanie rur Gazociągu Północnego na wodach terytorialnych Niemiec i Rosji. A jedną z rur położono na głębokości 17 metrów, w miejscu, gdzie gazociąg krzyżuje się z torem podejściowym do polskich portów.

- A więc po uwzględnieniu 1,5-metrowej średnicy rurociągu i wymaganej przestrzeni pod kilem (2,5 metra), bezpiecznie do portu w Świnoujściu wchodzić będą mogły statki o zanurzeniu do 13,5 metra - mówi Jarosław Siergiej, prezes Zarządu Morskiego Portu Szczecin i Świnoujście SA.

- To blokuje możliwości rozwoju portu. W ten sposób odetniemy sobie drogę dla większych statków. A port chce ok. 2020 roku przyjmować jednostki o zanurzeniu 14,5 metra.

Jak dodaje, taki stan rzeczy nie zagrazi na szczęście gazowcom, które w 2014 roku mają wpływać do Świnoujścia, gdy zacznie tam działać terminal na gaz skroplony LNG. Statki te mają bowiem mniejsze zanurzenie - na poziomie 12,5 metra.

Prezes Siergiej oraz polski rząd od wielu miesięcy starali się o ponowną analizę zezwolenia na budowę gazociągu, ponieważ wybrana przez Nord Stream trasa przecina na niemieckich akwenach tor wodny do portów w Szczecinie i Świnoujściu. Od początku ubiegłego roku zarząd portu złożył dwie skargi oraz zawiadomienie do Komisji Europejskiej w sprawie budowy. Członek zarządu ds. finansowych portu, Paweł Adamarek tłumaczył, iż Nord Stream, powodując zamknięcie drogi rozwoju portu w Świnoujściu, jeżeli chodzi o większe jednostki, ogranicza portom - jako przedsiębiorstwom - swobodę działalności gospodarczej i zaburza konkurencję.

- Tendencje na świecie są takie, że buduje się coraz większe statki i do tego dostosowuje odpowiednio tory podejściowe i infrastrukturę portową - mówi Paweł

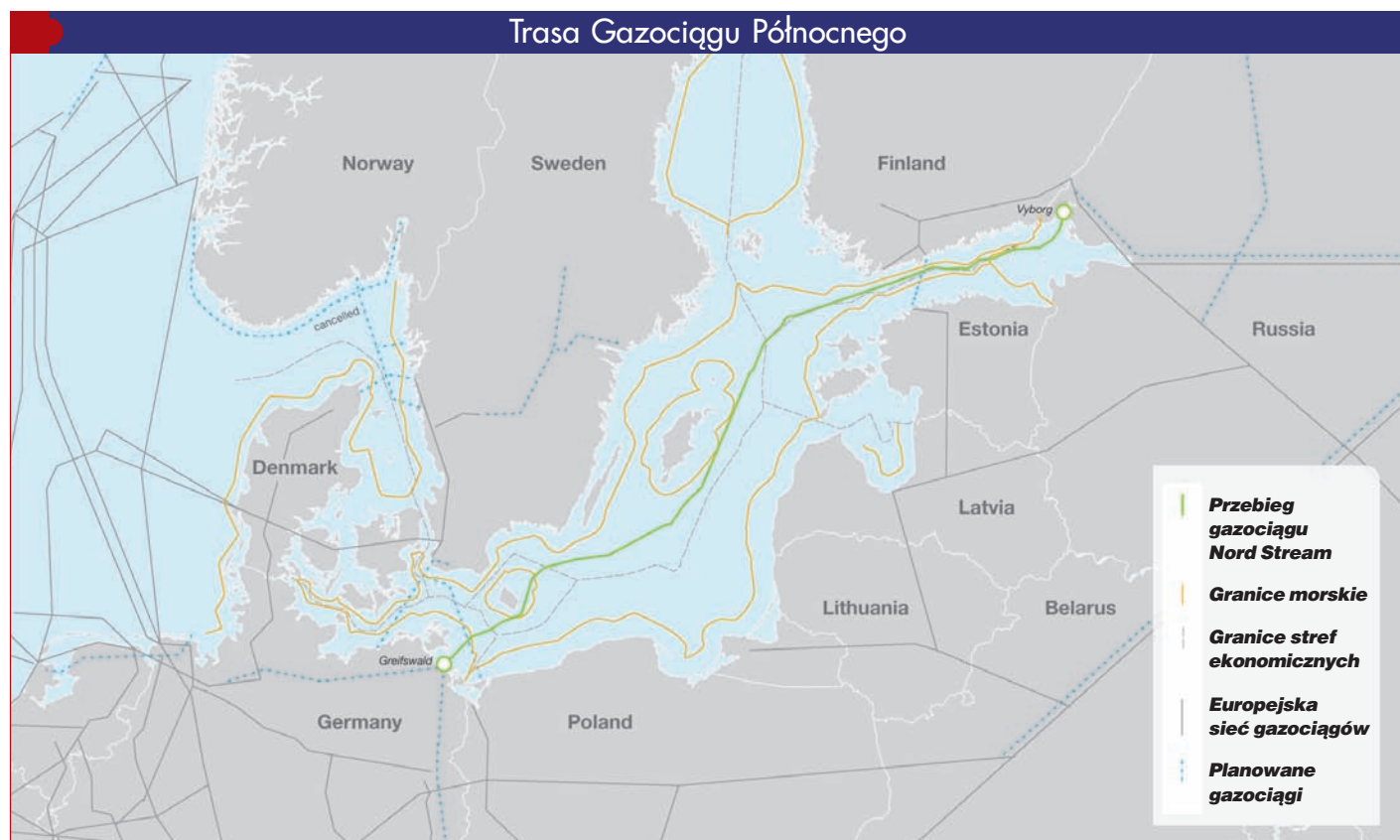
Adamarek. - Inne porty, chociażby w Rostoku, będą głębokowodne, a port w Świnoujściu - nie.

Problem, według polskiej strony, byłby rozwiązany, gdyby na skrzyżowaniu z trasą do polskich portów Nord Stream zakopał rurę pod dnem morza. Jak w połowie roku zapewniał minister infrastruktury Cezary Grabarczyk, jego resort nie tylko popiera port Szczecin-Świnoujście w tej sprawie, ale podejmuje własne działania, aby nie dopuścić do zamknięcia perspektywy rozwojowej zespołu portowego Szczecin i Świnoujście.

W wyniku tych starań Nord Stream zgodził się jedynie przesunąć nieco rurę i położyć ją na głębokości 17 metrów. Na tym koniec, nie zgodził się na wkopywanie rury w morskie dno. Tymczasem pomysł przesunięcia przebiegu rury o 2 kilometry na północ, nie rozwiązuje problemu - nie ma bowiem możliwości bezkolizyjnego przepłynięcia nad gazociągiem jednostki o większym niż 13 metrów zanurzeniu. Aby było to możliwe, rura gazociągu musiałaby zostać położona na głębokości 18,5 metra, bądź wkopana w dno morskie.

...Nord Stream swoje

Niewielkie są szanse na to, by stało się zadość polskim żądaniom. Rzecznik



prasowy konsorcjum Nord Stream Stefan Ebert stwierdził w rozmowie z „Naszym Dziennikiem”, że po położeniu rur gazociągu na dnie, jest co prawda teoretycznie możliwe ich ewentualne wyciągnięcie i przesunięcie, ale to bardzo mało prawdopodobne.

- Nie sądzę, aby Federalny Urząd Żeglugi i Hydrografii w Stralsundzie (BSH) wydał zgodę na przesunięcie gazociągu bez przedstawienia (przez Polskę) konkretnych planów gospodarczych, które udowodnią, że potrzebna jest w tym miejscu głębokość większa niż obecnie proponowana - mówi Ebert.

Jego zdaniem, BSH nie wyda nowego zezwolenia w obawie przed skargami organizacji ekologicznych na ponowne prowadzenie jakichkolwiek prac na tym terenie. - Decyzja BSH, aby jeszcze raz przesunąć rury nie zapadnie, gdyż nie ma konkretnych powodów do takiego kroku, a skargi ekologów pojawiłaby się na pewno - podkreślił rzecznik Nord Streamu.

Federalny Urząd Żeglugi i Hydrografii, który pod koniec zeszłego roku zezwolił na budowę i nie zastrzegł konieczności wkopania rurociągu go w dno, z rezerwą odniósł się do polskich zastrzeżeń. W jego ocenie, jeśli jakiś statek nie będzie mógł przejść nad rurociągiem, będzie to niedogodność, jaką żegluga musi zaakceptować. Kwestionował też plany rozbudowy portu w Świnoujściu. Jednocześnie BSH zastrzega możliwość uzupełnienia w późniejszym czasie decyzji dotyczącej ułożenia rur, w tym głębokości na której się mają znajdować.

Dirk von Ameln, dyrektor do spraw pozwoleń spółki Nord Stream tłumaczy, że projekt nie może uwzględniać niekonkretnych planów na rozbudowę polskich portów. Na takiej podstawie bowiem niemieckie władze nie wydałyby pozwolenia na pogłębienie.

- Chcemy przez pięćdziesiąt lat bezpiecznie wykorzystywać gazociąg - oświadczył von Ameln. - Będzie to możliwe tylko wtedy, jeśli dojdziemy do rozsądnego porozumienia z innymi użytkownikami morza. Niczego nie zyskalibyśmy, gdyby statki wpływające do portu w Świnoujściu naruszały gazociąg. Nie chcemy co chwilę go reperować, ale bezpiecznie i trwale transportować gaz ziemny.

Eurodeputowany Prawa i Sprawiedliwości Marek Gróbarczyk, były minister gospodarki morskiej, powtarza, że pozostawienie gazowej rury na dnie na głębokości 17 metrów zdecydowanie utrudni, a nawet w przyszłości uniemożliwi rozwój portów w Świnoujściu i Szczecinie.

- Premier Tusk mówił w Berlinie nieprawdę, bowiem położenie rury na głębokości 17 metrów ogranicza rozwój zarówno Szczecina i Świnoujścia, wraz z planami nowego i nowoczesnego gazoportu, jak również powoduje, że zamiast korytarza środkowoeuropejskiego będzie się w Europie korzystać z korytarza wodnego zachodniego, gdzie portami docelowymi - zamiast Szczecina i Świnoujścia - będą porty niemieckie - mówi Gróbarczyk.

- Nie tak dawno, wraz z Niemcami świętowaliśmy obalenie muru berlińskiego, a obecnie jesteśmy świadkami wzno-

Gazociąg Północny

Budowany na dnie Bałtyku z Rosji do Niemiec przez konsorcjum Nord Stream ma zacząć pompować gaz pod koniec tego roku. Rura będzie przebiegała przez wody terytorialne, bądź wyłączne strefy ekonomiczne Rosji, Finlandii, Szwecji, Danii i Niemiec.

Gazociąg Północny mają tworzyć dwie nitki położone na dnie Bałtyku o długości 1220 km. Obie będą się składać łącznie z 202 000 stalowych rur pokrytych betonem, każda o długości 12 metrów i ważącej średnio 23 tony. Po oddaniu do użytku drugiej nitki, której budowa zostanie ukończona w roku 2012, rurociąg umożliwi przesył około 55 miliardów metrów sześciennych gazu rocznie, co ma zaspokoić zapotrzebowanie na gaz ponad 26 milionów gospodarstw domowych w Europie.

Rury będą zaczynać się w okolicy rosyjskiego Wyborga, a kończyć w pobliżu niemieckiego Greiswaldu. Koszt projektu jest szacowany na prawie 7,5 mld euro. Akcjonariuszami budującego rurę konsorcjum Nord Stream są: rosyjski Gazprom (51 proc.), niemieckie E.ON-Ruhrigas i BASF-Wintershall (po 20 proc.) oraz holenderski Gasunie (9 proc.).

Fot. Nord Stream



szenia nowego, tylko tym razem jest to mur bałtycki - dodaje prezes Siergiej.

Marek Gróbarczyk podkreśla, iż planowany przebieg gazociągu ewidentnie narusza zasady obowiązujące w UE: swobodnej żeglugi, swobodnego przepływu towarów i usług, nieskrępowanej konkurencyjności.

- To jest ostatnia szansa i jeżeli rząd to zlekceważy, wtedy faktycznie należy się poważnie zastanowić nad zwróceniem się do Trybunału Stanu w związku z działalnością na szkodę Polski przez rząd Donalda Tuska - dodaje europoseł.

Czesław Romanowski

W listopadzie na pokładzie jednostki do układania rur Castoro Sei świętowano półmetek prac przy budowie Nord Stream.

By nauce służyć lepiej

Nowe oblicze *Oceanii*

Na swoje dwudzieste piąte urodziny *Oceania* otrzymała nowe życie. Jego najbardziej widocznym znakiem stała się zmiana ożaglowania.

- Trochę szkoda - przyznaje inż. Zygmunt Choreń. - Ale armator ma prawo podjąć taką decyzję. Nie widzę w tym niczego złego.

Choreń, konstruktor *Daru Młodzieży*, *Pogorii*, *Fryderyka Chopina* i największego na świecie żaglowca *Royal Clipper*, jest także twórcą *Oceanii*. To jedna z najbardziej rozpoznawalnych na świecie polskich jednostek morskich. Głównie dzięki charakterystycznemu wyglądowi. Kiedy powstawała, Choreń postanowił bowiem zastosować na niej, eksperymentalne wtedy, nowatorskie ożaglowanie.

*Oceania na morzu.*

Na trzech masztach jednostki zawieszono trzy trapezowate kształtu (szersze u góry) żagle rejowe podnoszone nie przy pomocy mięśni załogi, ale hydrauliki. Dzięki temu postawienie ożaglowania zostało na *Oceanii* skrócone do zaledwie kilku minut i wykonać je można było naciskając jeden przycisk.

Kiedy ukazuje się ten numer „*Nasze MORZE*”, *Oceania* kończy zapewne remont w Gdańskiej Stoczni Remontowej. Remont, choć może trafniej byłoby w tym wypadku mówić o modernizacji, przebudowie, czy po prostu nowym życiu. Bez niego, mocno już wyeksploatowana jednostka, niebawem mogłaby w ogóle zakończyć karierę.

Za 14 milionów złotych dotacji z budżetu Ministerstwa Nauki i Szkolnictwa Wyższego żaglowiec zmienia się nie do poznania. Najbardziej widoczną tego oznaką jest, jak wspomnieliśmy wyżej, nowe ożaglowanie. Teraz *Oceania* nosić będzie trzy wielkie żagle sztakslowe (trójkątne), ale sposób ich podnoszenia pozostanie taki, jaki był poprzednio, tzn. będą rozwijane przy pomocy nowoczesnych rollerów.

Nowe ożaglowanie, choć zmieni sylwetkę *Oceanii*, to nie jedyna przeróbka. Żaglowiec otrzymał nowy, dwa razy mocniejszy silnik, nową sterówkę pełną przystających do dzisiejszych wymagań przyrządów nawigacyjnych, nowe urządzenia pokładowe, m.in. kabestany do wciągania sond badawczych na pokład. Zmodernizowane zostały laboratoria i sieć komputerowa. Świeżego wyrazu nabrało także wnę-



Badania prowadzone z pokładu.

trze jednostki stając się bardziej komfortowe.

- Po dwudziestu pięciu latach pracy należało to i owo zmienić w *Oceanii* - przyznaje dr Jacek Wyrwiński, związany ze statkiem od początku jego istnienia. - Teraz jest gotowa do jeszcze lepszej służby na rzecz nauki.

Rumuński szampan na szczęście

Oceania została zbudowana w 1985 roku w Stoczni Gdańskiej. Jej budowę planowano już kilka lat wcześniej, cią-

gle jednak brakowało pieniędzy. Żaglowiec - aby zaoszczędzić na paliwie, drogim wówczas i trudno dostępnym, i zmniejszyć koszty eksploatacji statku - powstał na potrzeby Instytutu Oceanologii Polskiej Akademii Nauk w Sopotcie, największej w Polsce placówki zajmującej się szeroko rozumianymi badaniami morza, która do dzisiaj pozostaje armatorem jednostki.

- Pamiętam jak dziś moment wodowania *Oceanii* - wspomina Wyrwiński. - To było wczesną wiosną 1985 roku. A 20 grudnia tego samego roku odbyło się podniesienie biało-czerwonej bandery i przekazanie jednostki armatorowi. Matką chrzestną nowego statku badawczego została pani Irena Szymborska, żona założyciela Instytutu Oceanologii, prof. Stanisława Szymborskiego. Butelkę rumuńskiego szampana, z bardzo grubego szkła, udało się jej rozbić dopiero za trzecim razem. Stoczniovcy, którzy na to patrzyli orzekli, że taki chrzest oznacza dla statku długie i szczęśliwe życie. I trzeba powiedzieć, że się nie pomylili.

Rzeczywiście, okazało się, że *Oceania* spełnia pokładane w niej nadzieje. Nie dość, że wzbudzała zainteresowanie niemal w każdym porcie, do którego zawinęła (dzięki wspomnianemu wyżej, niespotykanemu wtedy ożaglowaniu), to jeszcze była tania w eksploatacji i szybko odniosła sukcesy naukowe.

Statek ma 48,9 m długości, 9 m szerokości i 3,8 m zanurzenia. Wypiera 370 ton wody. W momencie budowy miał sil-



Na jubileusz 25-lecia goście dopisali!

nik o mocy 310 KM i rozpięte na trzech, wysokich na 32 metry masztach, żagle, o łącznej powierzchni 1290 metrów kwadratowych. Potrafił osiągnąć maksymalnie 13 węzłów. Był i pozostaje nadal jedynym polskim statkiem badawczym mogącym prowadzić badania na otwartym oceanie.

W ciągu dwudziestu pięciu lat pracy pod biało-czerwoną banderą, *Oceania* odbyła w sumie 337 rejsów (w tym 24 arktyczne). Pływała po Bałtyku i w okolicach Spitsbergenu. W morzu spędziła 4488 dni. Oznacza to, że w ciągu roku przebywała w morzu średnio ok. 240 dni, z czego 70 w Arktyce, a 170 na Bałtyku. Przepłynęła w tym czasie około 300 tysięcy mil morskich. To naprawdę imponująca statystyka. Już tylko tym statek zasłużył na poczesne miejsce w historii polskiej żeglugi. Jeszcze bardziej jednak imponujące są jego zasługi dla nauki.

- Efektem badań prowadzonych na *Oceanii* jest 14 rozpraw habilitacyjnych, 45 doktorskich i 60 magisterskich - wlicza skrupulatnie doc. hab. hab. Ksenia Pazdro, zastępca dyrektora Instytutu Oceanologii do spraw naukowych. - Do tego należy doliczyć 470 artykułów w recenzowanych czasopismach i niezliczoną liczbę innych publikacji. Nie ma się czego wstydzić.

Uczeni, członkowie załóg i stoczniovcy na pokładzie odremontowanego żaglowca.

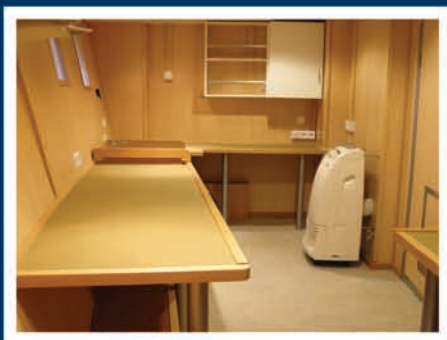
Pani dyrektor sypie kolejnymi liczbami. Obliczyła, że w ciągu 25-letniej eksploatacji, przez *Oceanię* przewinęło się dokładnie 4235 naukowców, z czego 365 z zagranicy (jednorazowo *Oceania* może zabrać na pokład 14 uczonych). Badacze pochodzili z całej Polski i Europy. Z pokładu żaglowca prowadzili badania z zakresu fizyki, hydrodynamiki, chemii i biochemii, ekologii i genetyki organizmów morskich, używając do tego najnowocześniejszej aparatury. *Oceania* brała m.in. udział w kilkunastu dużych, międzynarodowych projektach badawczych. Długie,

skomplikowane nazwy projektów naukowych prowadzonych z jej pokładu, niewiele zapewne powiedzą przeciętnemu Kowalskiemu i nie będziemy ich tutaj przytaczać. Warto jednak zaznaczyć, że niektóre mają wielkie znaczenie dla życia każdego z nas, choćby te dotyczące ocieplania się klimatu.

- Trudno byłoby wymienić największe sukcesy naukowe, które były udziałem *Oceanii* - mówi prof. Jan Piechura, wieloletni kierownik badań polarnych prowadzonych z pokładu żaglowca na wodach Arktyki europejskiej. - Miałem też



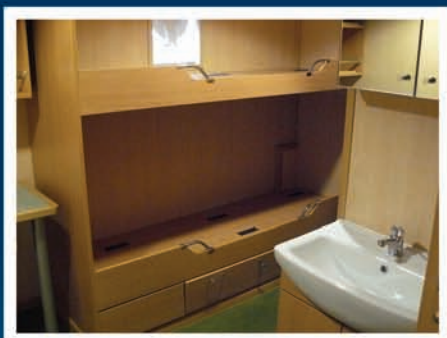
W suchym doku, w trakcie modernizacji.



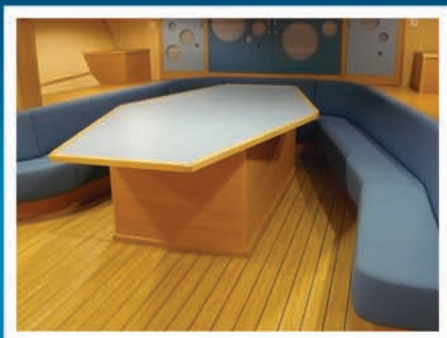
Nowe laboratoria.



Mesa.



Kabina.



Salon rufowy.



Mostek.

problemy z selekcją tych najważniejszych. Kiedy się nad tym zastanawiałem, wyodrębniłem około 30 głównych tematów badawczych, w których się zaznaczyliśmy.

Na tropie milimetrowego skorupiaka

Do najbardziej spektakularnych osiągnięć na pewno zaliczyć można odkrycie, w czasie rejsów *Oceanii* w okolicy Spitsbergenu, nowych gatunków zwierząt. Było ich osiem. Jedno z tych nieznanych do tej pory nauce stworzeń, zostało nawet nazwane na cześć statku. Jest to *Paracrenhydrosoma oceaniae*, malutki, mierzący zaledwie 0,2 milimetra skorupiak, odkryty w mulistym dnie lodowcowych, arktycznych, fiordów.

Ale *Oceania* to nie tylko naukowcy. W ciągu ćwierćwiecza działalności, przez żaglowiec przewinęło się ponad 100 osób załogi (stała liczy 13), w tym 12 kapitanów. Jednym z nich i na dodatek pierwszym, był kapitan Marek Marzec. To on właśnie poprowadził *Oceanię* w czasie Operacji Żagiel w Bremerhaven.

- Dla mnie to miejsce absolutnie wyjątkowe - wspomina. - Chociaż lawirowanie po lodowatych wodach Arktyki nie należało do najłatwiejszych, statek świetnie się tam spisywał. Bardzo dobrze się nią pływało. Zwłaszcza, że była jednostką niezwykle bezpieczną. Podczas całej swojej historii na jej pokładzie nie doszło do ani jednego poważniejszego wypadku z udziałem ludzi. To o czymś świadczy.

W świetle powyższego, nikogo chyba nie dziwi, że w uroczystości zorganizowanej z okazji 25 urodzin *Oceanii*, która odbyła się 10 grudnia w Instytucie Oceanologii PAN w Sopotcie, pojawiło się kilkadziesiąt osób: naukowców, członków



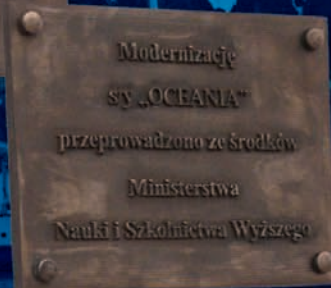
Model skorupiaka odkrytego przy pomocy *Oceanii*.

załóg i po prostu sympatyków tej niezwykłej jednostki. Wśród gości była także podsekretarz stanu do spraw gospodarki morskiej w Ministerstwie Infrastruktury Anna Wypych-Namietko.

Jubileusz celebrowano cały dzień. Były i okolicznościowe referaty, i wręczanie medali. Były wspomnienia, a także koncert szant Jerzego Porębskiego. Jeden z uczestników spotkania przyniósł kawałek szkła z butelki użytej do chrztu statku. Inny opowiadał jak trzeba było zdrapywać farbę z burt żaglowca, kiedy została napromieniowana po wybuchu w Czarnobylu. Ci zaś, co chcieli zobaczyć jak wygląda *Oceania* po remoncie, mogli się o tym przekonać osobiście w trakcie zorganizowanej specjalnie w tym celu wycieczki do REMONTOWEJ SA. Tam też odsłonięto tabliczki upamiętniające modernizację.

Tomasz Falba

Autorzy zdjęć: Jerzy Dąbrowski, Marcin Wichorowski i Tomasz Falba



Tabliczki upamiętniające modernizację *Oceanii*.

Wielozadaniowe ciężarowce konwencjonalne Chipolbroku



Fot. Piotr B. Starczak

| | | | | | | | | | | |
|----------------------------------|---------|-------|-------|---|---------------|--------------------------|--------------------------------|----------------------|-------------------|---------------|
| Władysław Orkan | | | | 9271925 | P3QU9 | Cypr | Władysław Orkan / - | | | |
| imię statku | | | | nr IMO | call sign | bandera | zbudowany jako / kolejne nazwy | | | |
| Chipolbrok | | | | Chipolbrok | | Stemblar Shipping Co Ltd | | | | |
| operator | | | | armator / właściciel / grupa kapitałowa | | | armator zarejestrowany | | | |
| serwis wokółziemski | | | | 2003 | 191 | Shanghai Shipyard | | SDARI | | |
| pierwsze zatrudnienie | | | | rok budowy | nr budowy | stocznia | | projektant | | |
| 199,80 | 189,00 | 27,80 | 15,50 | 11,00 | 43 520 | 30 435 | 24 167 | 1904 | 640 T | |
| LOA [m] | LBP [m] | B [m] | H [m] | T [m] | wyporność [t] | nośność [t] | GT | ładowność [TEU] | maks. DOR dźwigów | |
| MPHV* - ciężarowiec-drobnicowiec | | | | śruba o stałym skoku | | spalinowy | | 16 520 (22 461) | | 19,20 |
| rodzaj statku | | | | pędniki główne | | rodzaj napędu | | moc napędu [kW / KM] | | prędkość [w.] |

*MPHV (multi-purpose heavy lift cargo carrier / multi-purpose heavy lift vessel) - ciężarowiec konwencjonalny / drobnicowiec wielozadaniowy;
SDARI - Shanghai Merchant Ship Design & Research Institute of China State Shipbuilding Corporation (CSSC).

| | | | | | | | | | | |
|---------------------------------|---------|-------|-------|---|---------------|-----------------------------------|--------------------------------|----------------------|-------------------|---------------|
| Adam Asnyk | | | | 9432115 | 5BVC2 | Cypr | Adam Asnyk / - | | | |
| imię statku | | | | nr IMO | call sign | bandera | zbudowany jako / kolejne nazwy | | | |
| Chipolbrok | | | | Chipolbrok | | Cohensea Marine Shipping | | | | |
| operator | | | | armator / właściciel / grupa kapitałowa | | | armator zarejestrowany | | | |
| serwis wokółziemski | | | | 2009 | CSGD 001 | COSCO (Dalian) Shipyard Co., Ltd. | | SDARI | | |
| pierwsze zatrudnienie | | | | rok budowy | nr budowy | stocznia | | projektant | | |
| 199,80 | 189,00 | 27,80 | 15,50 | 10,30 | b.d. | 30 000 | 24 167 | 1904 | 640 T | |
| LOA [m] | LBP [m] | B [m] | H [m] | T [m] | wyporność [t] | nośność [t] | GT | ładowność [TEU] | maks. DOR dźwigów | |
| MPHV - ciężarowiec-drobnicowiec | | | | śruby stałe | | spalinowy | | 16 520 (22 461) | | 19,20 |
| rodzaj statku | | | | pędniki główne | | rodzaj napędu | | moc napędu [kW / KM] | | prędkość [w.] |

Uwaga: niektóre dane w podanych tabelach dla statków Władysław Orkan i Adam Asnyk różnią się, ale może to wynikać zarówno z zaokrąglenia i podania wartości przybliżonych (zwłaszcza w przypadku Asnyka) lub z drobnych faktycznych różnic charakterystyk projektowo-eksploatacyjnych pomiędzy statkami z pierwszej i drugiej transzy lub w ogóle pomiędzy dwoma dowolnymi statkami z serii; różnica w zanurzeniu może wynikać z tego, że źródło dostępnych danych dla jednego statku podawało zanurzenie konstrukcyjne (design draught), a inne - dla drugiego statku - zanurzenie maksymalne (scantling draught).

Na początku XXI wieku Chińsko-Polskie Towarzystwo Okrętowe CHIPOLBROK realizuje program odnowy floty w dwóch zasadniczych transzach zamówień na statki takiego samego projektu. Pierwsze cztery jednostki (zamówione w 2001 i 2002

roku) wprowadzono do eksploatacji w latach 2003 i 2004. Zbudowała je na zamówienie państwowego, chińsko-polskiego armatora, chińska stocznia Shanghai Shipyard, mieszcząca się w Szanghaju, dla której były to jedne z ostatnich statków

przed przenosinami na nowe miejsce. Stocznie zamknięto, gdyż jej tereny potrzebne były pod zabudowę przygotowywaną na Wystawę Światową w 2010 roku (niektóre pawilony zbudowano na bazie części konstrukcji stoczniowych hal).

Fot. Piotr B. Stareńczak



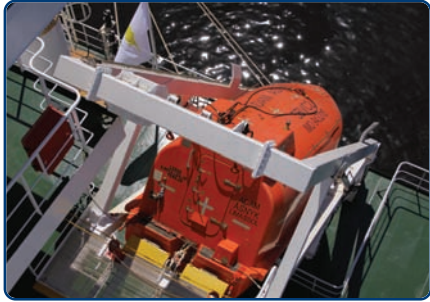
Asnyk - rufa.

Fot. Piotr B. Stareńczak



Pomost nawigacyjny.

Fot. Piotr B. Stareńczak



Zrzutowa łódź ratunkowa.

Fot. Piotr B. Stareńczak



Łódź ratownicza MOB.

Druga transza jednostek z tej samej serii (zamówiona w roku 2007) wprowadzana jest do eksploatacji w latach 2009-2011.

Nowe statki nie tylko przyczyniły się do koniecznego odnowienia floty, ale dzięki wyposażeniu w silne żurawie pokładowe, na dobre wprowadziły armatora do „wyższego” sektora rynku oceanicznych przewozów największych i najcięższych ładunków inwestycyjnych (tzw. *project cargo*). Wzbogacenie floty o te nowoczesne, duże i szybkie jednostki, pozwoliło także chińsko-polskiemu armatorowi uruchomić regularny, liniowy serwis wokółziemski.

Niektóre źródła podają 6 listopada, inne 5 października 2003 r., jako datę wprowadzenia do eksploatacji pierwszego statku - *Władysława Orkana*. W pierwszą podróż udał się z Chin do Hamburga.

Z kolei *Adam Asnyk*, otwierający drugą transzę, przekazany został do eksploatacji 13 listopada 2009 roku (tę datę podała np.

baza danych Sea-Web, armator zaś, w broszurze z charakterystyką statku - 12.11.2009 r., a październik 2009 jako miesiąc zakończenia budowy jednostki).

Według nieoficjalnych źródeł, wartość jednego statku z nowej transzy (z lat 2009-2011) ciężarowców Chipolbroku wynosiła 59 200 000 USD.

Projektantem omawianego typoszeregu jest wyspecjalizowany instytut - odpowiedzialnik polskiego Centrum Techniki Okrętowej - SDARI (Shanghai Merchant Ship Design & Research Institute) działający w strukturze państwowego koncernu stoczniowego China State Shipbuilding Corporation (CSSC).

Warto zwrócić uwagę na fakt, iż charakterystyka i wygląd statków Chipolbroku nasuwają bardzo bliskie skojarzenia z wcześniejszym projektem SDARI - statków klasy Superflex Heavy MPC 1900 TEU, budowanych dla konkurenta Chipolbro-

ku - niemieckiego armatora Rickmers-Linie (9 sztuk w latach 2002-2004 oraz 4 dalsze w 2010 i 2011 r.). Jest wysoce prawdopodobne, że Chińczycy zaprojektowali te statki w oparciu o daleko idące armatorskie założenia projektowe lub wręcz projekt koncepcyjny i wstępny (z europejskiego biura projektowo-konsultingowego) dostarczony przez armatora.

Statki o polskich nazwach są w zarządzie technicznym i załogowym polskiego oddziału Chipolbroku, pływają pod banderą Cypru i obsadzone są polskimi załogami, natomiast statki o imionach zaczynających się od nazwy armatora, pływają pod banderą Hongkongu, z azjatyckimi załogami.

W chwili skierowania do druku niniejszego opracowania najnowszym statkiem z serii, wprowadzonym do eksploatacji 28 października 2010 r., był *Parandowski*. Statek, podobnie jak i wszystkie jednostki z omawianego programu nowych budów, zatrudniony został w podstawowym, okołoziemskim serwisie armatora pomiędzy głównymi portami Europy (Hamburg, Antwerpia, Bilbao, Porto Marghera) i najważniejszymi portami Chin (Szanghaj, Xingang, Dalian) oraz innymi portami dalekowschodnimi. Stamtąd, poprzez porty obu wybrzeży Stanów Zjednoczonych, będzie powracał do Europy.

Czwarta z kolei jednostka z transzy programu odnowy floty zapoczątkowanej przez *Adama Asnyka*, czyli statek o nazwie



Rendering komputerowy żurawia pokładowego MacGregor typu GLH o DOR 320 T.

Rys. Cargotec - MacGregor

Ciężarowce konwencjonalne

| Nr IMO | Imię statku | Nr budowy | Zdanie*** | Nośność [t] | GT | LOA [m] | B [m] | T [m] | LBP [m] | P [kW] |
|---------|--------------------------|------------|-----------|---------------|--------|-----------|---------|---------|-----------|----------|
| 9271925 | <i>Władysław Orkan</i> | 191* | 10.2003 | 30 435 | 24 167 | 199,80 | 27,80 | 11,00 | 189,00 | 16 520 |
| 9272230 | <i>Chipolbrok Sun</i> | 192* | 11.2003 | 30 396 | 24 167 | 199,80 | 27,80 | 11,00 | 189,00 | 16 520 |
| 9272216 | <i>Chipolbrok Moon</i> | 193* | 04.2004 | 30 460 | 24 167 | 199,80 | 27,80 | 11,00 | 189,00 | 16 520 |
| 9272228 | <i>Leopold Staff</i> | 194* | 12.2004 | 30 469 | 24 167 | 199,80 | 27,80 | 11,00 | 189,00 | 16 520 |
| 9432115 | <i>Adam Asnyk</i> | CSGD 001** | 11.2009 | 30 000 | 24 167 | 199,80 | 27,80 | 10,30 | 189,00 | 16 520 |
| 9432127 | <i>Chipolbrok Star</i> | CSGD 002** | 10.2010 | 30 346 | 24 142 | 199,80 | 27,80 | 10,30 | 189,00 | 16 520 |
| 9432139 | <i>Parandowski</i> | CSGD 003** | 11.2010 | 30 000 | 24 115 | 199,70 | 27,80 | 10,30 | 189,00 | 16 520 |
| 9432141 | <i>Chipolbrok Galaxy</i> | CSGD 004** | 11.2010 | 30 000 | 24 115 | 199,70 | 27,80 | 10,30 | 189,00 | 16 520 |
| 9432153 | <i>Kraszewski</i> | CSGD 005** | 06.2011 | 30 000 | 24 336 | 199,80 | 27,80 | 10,30 | 189,00 | 16 520 |
| 9432165 | <i>Chipolbrok Cosmos</i> | CSGD 006** | 09.2011 | 30 000 | 24 142 | 199,69 | 27,80 | 10,30 | 188,88 | 16 520 |

GT - tonaż pojemnościowy brutto, LOA - długość całkowita, LBP - długość między pionami, B - szerokość, T - zanurzenie, P - moc napędu głównego;

* Shanghai Shipyard, ** COSCO Dalian Shipyard Co Ltd;

*** data przekazania do eksploatacji (w odniesieniu do trzech ostatnich statków - daty przewidywane wg stanu wiedzy z listopada 2010);

Źródło: większość danych z tabeli pochodzi z bazy danych Sea-Web IHS Fairplay.



Adam Asnyk w porcie Gdynia.

Fot. Piotr B. Stareńczak



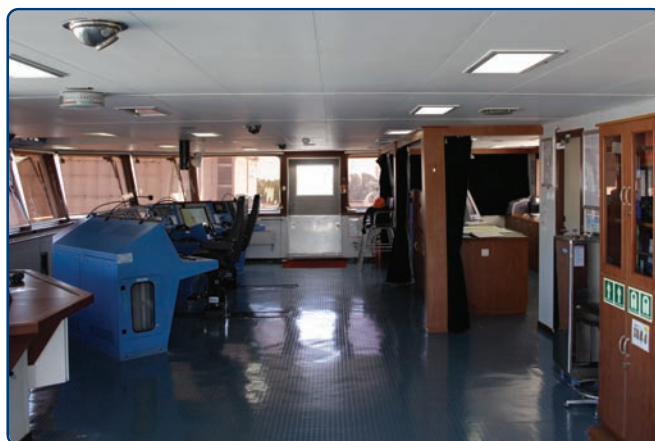
Władysław Orkan na morzu.

Fot. Chipolbrok



Pokład główny, luki i pokrywy lukowe.

Fot. Piotr B. Stareńczak



Obszerna sterówka.

Fot. Piotr B. Stareńczak

Chipolbrok *Galaxy*, przewidywany był do wprowadzenia do eksploatacji pod koniec roku 2010, a zakończenie całości programu spodziewane było jesienią 2011 r.

Konstrukcja i rozplanowanie przestrzenne

Jednośrubowy statek o konstrukcji całkowicie spawanej, z odstępem międzywęzłowym 790 mm, z szeroką rufą pawężową, wydatną gruszką dziobową i mocno pochyloną dziobnicą oraz z długą dziobówką obejmującą także szczyt ładowni nr 1.

Jednostka ma podwójne dno (o wysokości ok. 1900 mm), a także podwójne burty (o przestrzeni międzypokładowej 2950 mm) w rejonie przedziału ładunkowego.

Na krótkiej rufowce ustawiona jest wysoka, 7-kondygnacyjna nadbudówka. Pozwala na przewóz kontenerów ułożo-

nych na pokrywach luków w siedmiu warstwach oraz na szerokość 11 rzędów, przy zachowaniu dobrej widoczności ze sterówki. Sterówka jest asymetryczna, ze stanowiskiem nawigatorów przesuniętym na prawo od płaszczyzny symetrii statku. Niesymetryczne są też skrzydła pomostu nawigacyjnego - małe na prawej burcie i obszerne na lewej.

Przednia ściana nadbudówki i rufówki odsunięta jest maksymalnie do tyłu, co pozostawia wolną przestrzeń na pokładzie głównym, nad silnikiem napędu głównego, którą można zagospodarować ładunkiem pokładowym kontenerów (1 szereg FEU lub dwa szeregi TEU). Statek posiada pięć ładowni z dwoma rzędami luków dla ładowni 2-5 i pojedynczym lukiem dla ładowni nr 1.

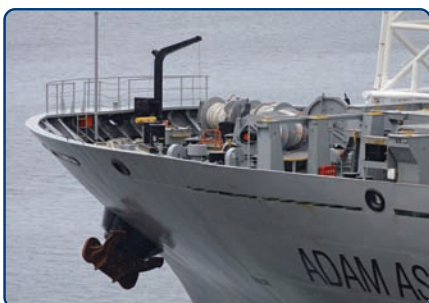
Ładownie 1 oraz 5 posiadają stałe międzypokłady z lukami i hydraulicznie ope-

rowanymi pokrywami, przy czym ładownia nr 5 jest dzielona grodzią wzdłużną, a nr 1 - nie. Ładownia numer 1 przystosowana jest do przewozu ładunków niebezpiecznych (klasa IMO 1-8)

W dłuższych ładowniach 2-4, dzielonych wzdłużnie, nie ma stałych międzypokładów. Można w nich instalować, za pomocą dźwigów, na różnych wysokościach, uzyskując elastyczność w kształtowaniu przestrzeni ładunkowych - „międzypokładzi”, panele pontonowe pełniące rolę międzypokładów.

W różnych kombinacjach możliwe jest uzyskanie przestrzeni ładunkowych o zróżnicowanych wysokościach (w wybranych rejonach, np. w jednej z ładowni - nawet do pięciu międzypokładzi), ale łączna powierzchnia paneli pontonowych jest taka, że przy pełnym zakryciu utworzonych przestrzeni „międzypokładzi”, wystarcza do

Fot. Piotr B. Stareńczak



Adam Asnyk z bliska.

Fot. Piotr B. Stareńczak



Fot. Piotr B. Stareńczak



utworzenia tylko dwóch międzypokładów. Pokrywy luków ładowni (system MacGregor) otwierane są hydraulicznie. Statek przystosowany jest do przewozu kontenerów oraz ładunków ciężkich i wielkogabarytowych, a także suchych ładunków

masowych, takich jak węgiel, ziarno, rudy metali i koncentraty rud metali, sól, cukier, cement w workach, złom, ładunki drobnicowe i półmasowych - m.in. bawełny w belach, produktów rolniczych, wyrobów stalowych, etc.

Charakterystyka podstawowa

Wymiary główne: długość całkowita 199,80 m, długość między pionami 189 m, szerokość konstrukcyjna 27,80 m, wysokość boczna 15,50 m, zanurzenie 10,30 m / 10,30 m.

Tonaże i pojemności: GT 24 115 (*Orkan*, wg armatora 24 167), NT 10 714 (*Asnyk*, wg Sea-Web 10 714, *Orkan*, wg armatora 10 714, niektóre statki z serii, wg innych źródeł 10 824); nośność ok. 30 000 t (*Asnyk*, wg Sea-Web 30 000 t, *Orkan* 30 435 t, *Parandowski*, wg armatora 30 332 t); wyporność 43 520 t, masa statku pustego ok. 13 100 ton; tonaż skompensowany brutto 17 244 CGT (*Asnyk*).

Pojemność zbiorników: na paliwo ciężkie 2742 m³ / 2632 t, olej napędowy 175,4 m³ / 150,8 t, olej smarny 142,6 m³, woda pitna 275,5 m³, zbiorniki balastowe i zbiorniki podwójnego przeznaczenia 11 886 m³ / 12 183 t.

Ładowność: ładowność kontenerów: 1904 TEU, w tym 796 TEU w ładowniach i 1108 TEU na pokładzie, 50 gniazd dla pojemników chłodzonych; pojemność ładunkowa: ziarno 37 700 m³ (ok. 40 000 m³ bez pontonowych paneli międzypokładów wewnątrz ładowni); beły ok. 37 000 m³ (ok. 39 300 m³ bez pontonowych paneli międzypokładów).

Załoga: 28 osób.

Klasyfikacja: podwójna - Lloyd's Register i Polski Rejestr Statków; przykładowa notacja klasy: Lloyd's Register 100 A1 container cargoes in all holds and on hatch covers: *IWS:LI LMC UMS 8184 7BH.

Urządzenia przeładunkowe i inne

Istotę funkcjonalną statków z omawianej serii stanowią wzmocniony kadłub, długie ładownie i żurawie przeładunkowe umożliwiające przewóz sztuk ciężkich i wielkogabarytowych. Za- i wyładunek takich obiektów możliwy jest dzięki wyposażeniu każdego ze statków w dwa, umieszczone na piedestałach na lewej burcie, elektrohydrauliczne żurawie pokładowe typu GLH, o maksymalnym udźwignięciu 320 t każdy (DOR 320 T przy wysięgu 6-16 m, 250 T dla 6-20 m, 200 T przy 6-25 m, 125 T - 6-32 m, 35 T dla wysięgu od 6 do 35 m). Żurawie te mogą pracować w tandemie, co umożliwia statkowi samodzielną obsługę ładunków o masie jednostkowej do 640 t (przy wysięgu 16 m).

Dwa pozostałe dźwigi, typu GL, ustawione w płaszczyźnie symetrii statku - jeden w części dziobowej, między ładowniami 1 i 2 oraz jeden umieszczony między ładowniami 4 i 5 (obejmujący wysięgiem także przestrzeń nad siłownią) charakteryzują się maksymalnym udźwignięciem



Centrala manewrowo-kontrolna siłowni.



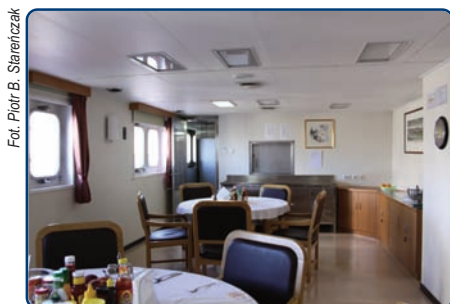
Obszerne lewe skrzydło.



Biuro - sala komputerowa i konferencyjna.



Świetlica.



Mesa oficerska.



Konsola mostka zintegrowanego.



Mniej obszerne prawe skrzydło.



Asymetryczny mostek Orkana.



Mesa załogowa.



Kuchnia.

50 t na całej długości wychylenia ramienia. Dźwigi przeladunkowe dostarczyła firma Cargotec MacGregor. Małe dźwigi (gospodarcze przy nadbudówce, etc.) dostarczyła firma Dreggen.

Na wyposażeniu statku znajdują się m.in. zestaw trawers do ładunków ciężkich i osprzęt ruchomy do mocowania ładunków ciężkich i wielkogabarytowych.

Statek wyposażono w dwie kotwice o masie po 8300 kg i długości łańcucha 632,50 m oraz zestaw wciągarek kotwiczno-cumowniczych oraz cumowniczych o automatycznie regulowanym naciągu.

Na urządzenia sterowe składają się ster podwieszony konwencjonalny, dziobowy ster strumieniowy o mocy 900 kW (typu KT-105B3 ze śrubą nastawną, dostarczony przez Wuhan-Kawasaki).

System wentylacyjny przestrzeni ładunkowej (zasilanie powietrzem naturalne, wyciąg mechaniczny) zapewnia 6 wymian powietrza na godzinę.



Maszyna sterowa.



Silnik główny.



Zespoły prądowórcze.



Spalarka odpadów.

Siłownia

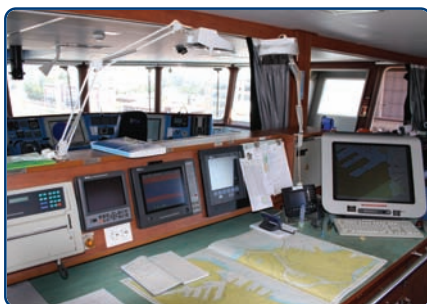
Napęd główny: główną jednostkę napędową stanowi silnik typu Wartsila-Sulzer 7RT-flex 60 C (Common Rail) o mocy 16 520 kW (22 461 kW) przy 114 obr./min. - MCR i 14 042 kW (19 092 KM) - CSR, wysokoprężny, dwusuwowy, wolnobieżny, nawrotny, 7-cylindrowy, 600 x 2250 mm; w zależności od statku - pochodzący od różnych producentów, np.: Hyundai Heavy Industries z Korei Południowej, Qingdao Qiyao Wartsila MHI Linshan Marine Diesel Co Ltd (QMD) z Chin, a także (wg Sea-Web) H. Cegielski - Poznań; prędkość eksploatacyjna 19,20 kn (przy prędkości 13,8 w. napęd główny statku zużywa ok. 25 ton paliwa na dobę, a przy 18,5 w. - ok. 61 ton; wg niektórych źródeł 19 węzłów to prędkość maksymalna); silnik napędu głównego napędza pojedynczą śrubę o stałym skoku.

Napęd pomocniczy: 3 zespoły prądowórcze oparte na silnikach wysokoprężnych na paliwo ciężkie Wartsila A6L20, o mocy po 1020 kW przy 900 obr./min. i generator ABB AMG 450L8; 1 agregat awaryjny Damp D2866TE o mocy 212,5 kVA.

Pomocnicze urządzenia i systemy siłowniane: kotły parowe oraz podgrzewacze paliwa dostarczyła duńska firma Allborg Industries Ltd. - opalany olejem kocioł Mission OS1600 (1500 kg/h, 7 bar) i wykorzystujący ciepło spalin AV-4 (1100 kg/h, 7 bar); wyparownik (wytwornica wody słodkiej) o wydajności 20 m³ / 24 h.

Wyposażenie ratunkowe

Na wyposażenie ratunkowe statku składa się m.in. zrzutowa łódź ratunkowa z miejscami dla 30 osób, umieszczona na



Kabina nawigacyjna.



Stanowisko GMDSS i łączności satelitarnej.



Na dziobie - pokład manewrowy z wciągarkami Rauma Brattvaag - cumowniczą i kombinowaną.



Żółte elementy zasztauowane na skraju pokładu dziobówki, między ładowniami nr 1 i 2, to jedne z będących na wyposażeniu statku trawersów do ładunków ciężkich.

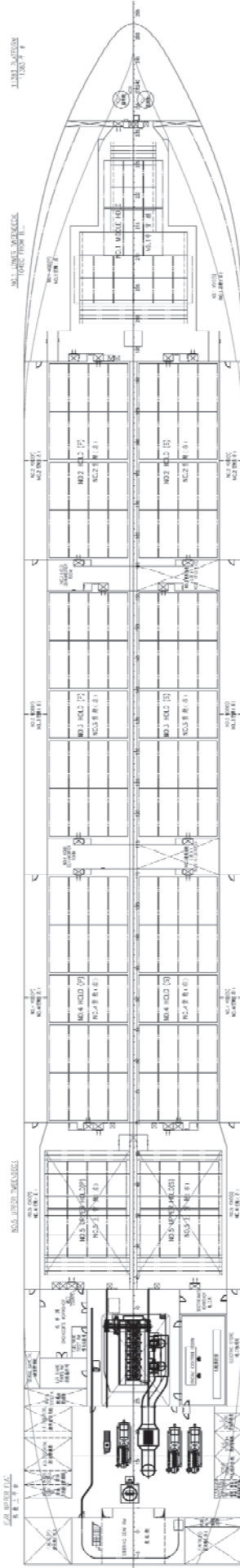
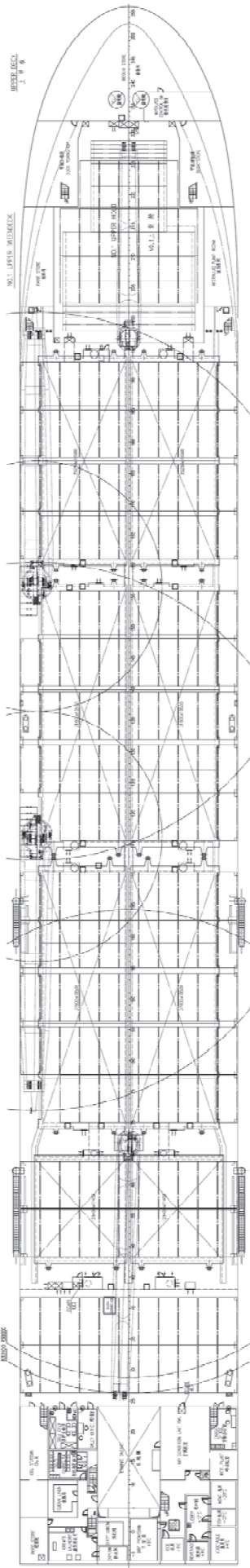
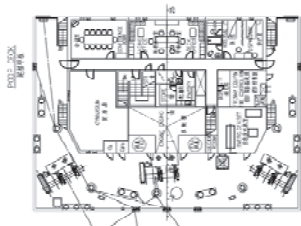
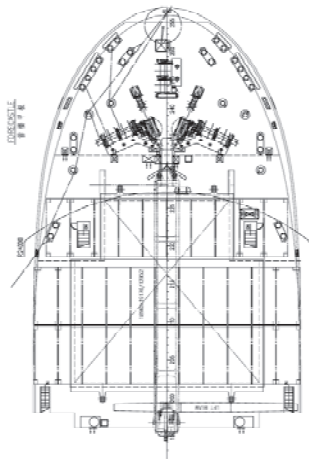
rufie, na pochylni bliżej lewej burty statku; 5 pneumatycznych tratów ratunkowych (na pokładzie A nadbudówki - prawa i lewa burta po dwie oraz jedna na dziobie); szybka łódź ratownicza (MOB boat), umieszczona z dedykowanym żurawikiem w rufowej części statku przy prawej burcie.

Elektronika morska

Statek ma bogate i nowoczesne wyposażenie nawigacyjne i komunikacyjne. W jego skład wchodzi m.in. mostek zinte-

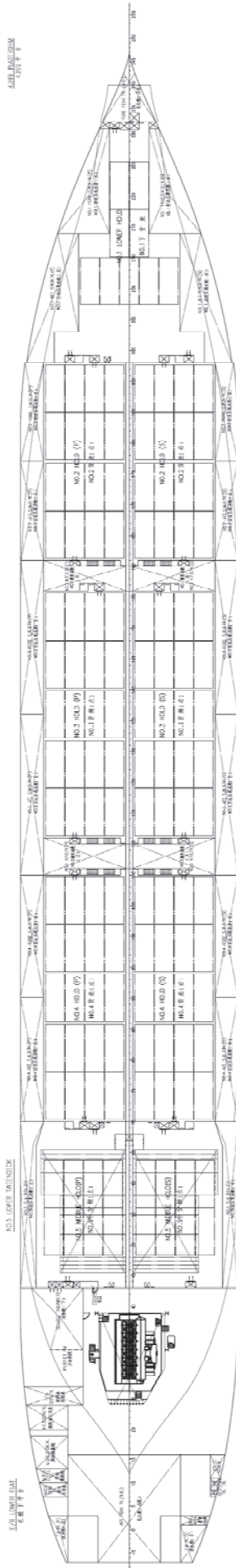
growany m.in. z systemem map elektronicznych, dostarczony przez SAM Electronics (STN ATLAS Marine Electronics GmbH); urządzenia telekomunikacyjne i GPS wraz z UKF i odbiornikiem map synoptycznych dostarczyły firmy NERA Networks z Norwegii, duński Sailor oraz Lelica; statek wyposażono w system VDR („czarną skrzynkę”) Kelvin Hughes'a.

Opracował:
Piotr B. Stareńczak

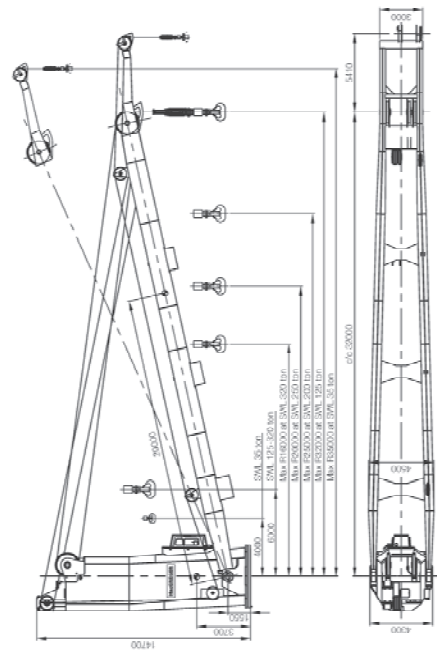
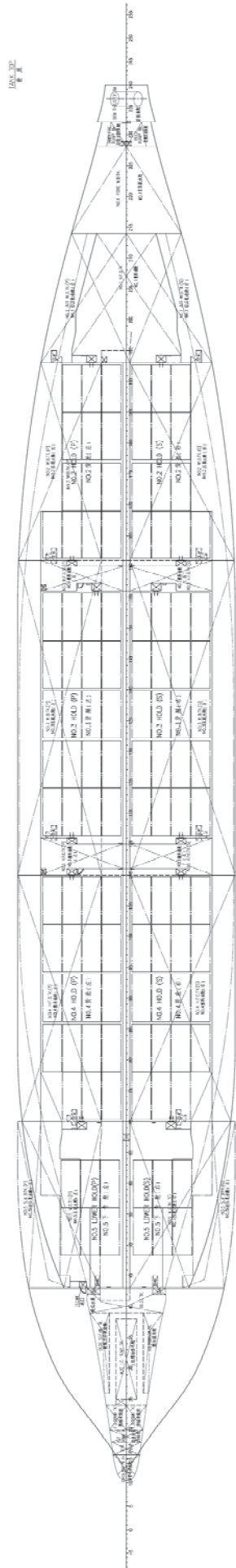


1.2. LÓDZ PŁYWA
L. 11.1.4

1.3. LÓDZ PRZYKŁAD
L. 11.1.4



1.4. LÓDZ
L. 11.1.4



Lokalne Grupy Rybackie z kasą

Ku poprawie życia społeczności

Ponad miliard złotych, z przeznaczeniem na rozwój samorządów nadmorskich, trafiło do Lokalnych Grup Rybackich. To stowarzyszenia skupiające samorzady, organizacje pozarządowe, stowarzyszenia rybackie oraz prywatne osoby zajmujące się rybołówstwem i przetwórstwem ryb.

Pieniądze pozyskane z Unii Europejskiej (Oś priorytetowa 4 Programu Operacyjnego „Zrównoważony rozwój sektora rybołówstwa oraz nadbrzeżnych obszarów rybackich”) mają być przeznaczone między innymi na modernizację portów morskich oraz na rozwój infrastruktury portowej. Możliwe również, że w portach pojawią się miejsca, gdzie rybacy będą mogli spędzać wolny czas, a także strefy edukacji rybackiej. W Ustce na przykład powstanie muzeum rybołówstwa. Dodatkowo fundusze będą mogły pozyskiwać również firmy zajmujące się produkcją sprzętu rybackiego oraz zakłady przetwórstwa rybnego. Można finansować budowę, remonty i przebudowę małej infrastruktury turystycznej, remonty obiektów wpisanych do rejestru zabytków, tworzenie muzeów, skansenów i adaptacje statków rybackich do prowadzenia działalności gospodarczej.

- Chcemy pomagać lokalnym organizmom rybackim, indywidualnym ryba-

kom i urzędom w rozwoju sektora rybackiego i utrzymywania tego zawodu - mówi Maciej Karaś, prezes Słowińskiej Grupy Rybackiej z siedzibą w Ustce. - Fundusze unijne są przeznaczone między innymi na minimalizację zaniku sektora rybackiego oraz poprawę życia lokalnej społeczności rybackiej.

Słowińska Grupa Rybacka z siedzibą w Ustce będzie miała do dyspozycji ponad 46 mln zł. Pieniądze już są na kontaktach stowarzyszenia. Pierwsze wnioski będzie można składać na wiosnę 2011 roku. Każda LGR opracowała dla swojego obszaru Lokalną Strategię Rozwoju Obszarów Rybackich. To kluczowy dokument pokazujący diagnozę obszaru oraz preferowane i uzgodnione w drodze konsultacji społecznych kierunki jego rozwoju. Strategia określa również najbardziej oczekiwane i pożądane przez lokalną społeczność projekty oraz kwotę środków niezbędną do osiągnięcia celów zawartych w strategii.



Maciej Karaś, prezes Słowińskiej Grupy Rybackiej z Ustki.

W samym woj. pomorskim, w pierwszym losowaniu dofinansowanie otrzymało aż 7 grup rybackich. Łącznie jest to ponad 300 mln zł. Najwięcej z całej Polsce. W województwie zachodniopomorskim 3 LGR otrzymały 90 mln dofinansowania, z czego ok. 38,5 mln zł – otrzyma Darłowska Lokalna Grupa Rybacka.

Grupy zostały wyłonione w pierwszym konkursie ogłoszonym przez ministra rolnictwa i rozwoju wsi. Wnioski złożyło 61 stowarzyszeń z całej Polski – 10 z terenów nadmorskich, a 51 działających na obszarach, na których prowadzone jest rybactwo śródlądowe. Minister zaakceptował 26 z nich. LGR otrzymają łącznie prawie 800 mln zł. Dla zwycięzców drugiego konkursu będzie do podziału blisko 450 mln zł. Kwota dofinansowania jednego projektu może wynieść od 200 tys. do 1 mln zł, w zależności od rodzajów operacji. Dofinansowanie jakie może otrzymać wnioskujący, zakłada od 60 do 100 proc. kosztów kwalifikowanych projektu.

Hubert Bierndgarski

W Ustce powstanie muzeum rybołówstwa.





Obraz morza zaklęty w języku

Z prof. dr hab. Jolantą Maćkiewicz z Uniwersytetu Gdańskiego o polskim słownictwie morskim rozmawiają Tomasz Falba i Czesław Romanowski

- Pani profesor, co pani rozumie przez słownictwo morskie?

- Mówiąc najprościej – jest to słownictwo mówiące o morzu i o tym wszystkim, co się na morzu i wokół niego dzieje, związane z żeglugą czy łowieniem ryb. Przy czym słownictwo morskie należałoby odróżnić od morskiej terminologii, bo są to jednostki funkcjonujące na różne sposoby: słownictwo to jest to, jak mówimy

o morzu na co dzień, terminologia to jak o morzu mówią fachowcy.

- A skąd się wzięło polskie słownictwo morskie?

- Można by powiedzieć, że polskie słownictwo morskie zeszło z lądu. Wyrazy, które od początku odnosiły się do rzeczywistości morskiej są zazwyczaj wyrazami zapożyczonymi, przyszły skądś. Rodzimego słownictwa pierwot-

nie morskiego, to znaczy słów, które w naszym języku powstawały od razu po to, żeby nazywać rzeczywistość morską, jest niewiele. Są to przede wszystkim wyrazy, które odnosiły się do fragmentów krajobrazu lądowego, takie jak na przykład *cieśnina*, czyli pierwotnie: ciasne miejsce, przejście, na lądzie, między górami. Później to słowo „zeszło” na morze. Poza tym, do



- Wyrazy, które od początku odnosiły się do rzeczywistości morskiej są zazwyczaj wyrazami zapożyczonymi, przyszły skądś – mówi prof. dr hab. Jolanta Maćkiewicz.

- Raczej nie. Słownictwo morskie dotyczy różnych aspektów związanych z morzem, po pierwsze krajobrazu morskimi, czyli będzie to morskie słownictwo geograficzne: części morza, części morza stykające się z lądem. Dalej słownictwo, powiedzmy, hydrograficzne: fale, prądy, burze. Następnie słownictwo zwią-

ich z morzem nie jest polskim wynalazkiem. Jednym z atrybutów Posejdon był przecież koń. Nie tylko w języku polskim metaforyka mówiąca o ruchu wody jest metaforyką końską. Chociażby w języku angielskim wyrażenia związane z ujeżdżaniem konia, z jeźdźcem, którym jest statek, przeniesiono do języka morskiego. Na marginesie: ciekawostką jest, że w języku angielskim, w odróżnieniu od polskiego, częściej na morze przenoszony jest obraz gór niż w polszczyźnie. Może jest to związane z tym, że w Polsce od gór od morza jest bardzo daleko, a w wypadku brytyjskiego krajobrazu sąsiedowanie gór z morzem to nic nadzwyczajnego.

- Wspomniała pani o słowie *cieśnina*. Jakie są inne przykłady wyrazów lądowych przeniesionych na morze?

- Na przykład słowo *zatoka*. W tej chwili zaliczona jest do krajobrazu morskimi, a pierwotnie odnosiła się do rzeki. *Zatoka*, w formie męskiej: *zatok*, była nazwą zakola rzecznoego. Ze względu na podobieństwo kształtu – coś zatoczonego, zaokrąglonego – przeniosło się to na krajobraz morski.

- A dlaczego wiele dawnych słów związanych z morzem nie przetrwało do dzisiaj? Powiedzmy słowo *ostrów*? Dlaczego dzisiaj zamiast *ostrów* mówimy *wyspa*?

- Dlaczego pewne wyrazy z języka są wypierane, trudno powiedzieć. W wypadku pary, o której pan mówi, oba wyrazy są rodzime: *ostrów* to coś ostrego, skalistego, *wyspa* to coś wysypanego, usypanego, pierwotnie zapewne odnosi-

zane z czynnościami na morzu, nazwy jednostek pływających, nazwy profesji osób, które na tych jednostkach pływają. Są to rozmaite grupy słownictwa, rozmaite dziedziny. Proporcje między rodzimym słownictwem przejętym z lądu a słownictwem zapożyczonym z innych języków mogło być rozmaite. Należałoby założyć, że jeżeli chodzi o słownictwo związane z żeglugą: nazwy statków, ich części, ludzi na statkach pracujących, to ono będzie raczej zapożyczone. Natomiast jeżeli chodzi o słownictwo geograficzne, związane z krajobrazem morskimi, można zakładać, że ono w większej części będzie rodzime.

- Takie wyrażenia jak *grzbiety* czy *grzywy fal*, to zapożyczenia, czy wyrażenia związane z naszym umiłowaniem do koni?

- W stereotypie Polaka wprowadzić tkwi zamiłowanie do koni, ale kojarzenie

słownictwa morskimi słowa „przeszły” ze słownictwa wodnego, słownictwa fli-sackiego, które w polszczyźnie bardzo wcześniej zaczęło się kształtować, albowiem spław rzekami był bardzo ważną częścią dawnej, polskiej gospodarki.

- Czyli mamy słowa „lądowe”, które przeniknęły do słownictwa morskimi i słowa zapożyczone. Których jest więcej, da się to policzyć?



*Zatoka, w formie męskiej: *zatok*, była nazwą zakola rzecznoego.*

ło się do krajobrazu rzeczno, do zbudowanych z naniesionego piasku łach, które z czasem stawały się wyspami. Trudno powiedzieć, dlaczego została *wyspa*, a nie *ostrów*.

- A słowa zapożyczone z innych języków?

- W wypadku tych zapożyczeń źródła były różne. Pierwsze z nich to języki klasyczne: greka, łacina, w których wypadku mamy często do czynienia z wyrazami międzynarodowymi, obecnie funkcjonującymi w rozmaitych językach europejskich, jak na przykład *ocean*, który z greki, przez łacinę znalazł się w słownictwie ogólnoeuropejskim. W staropolskim słownictwie morskim, słów zapożyczonych ze starożytności było bardzo dużo, bo wówczas w ogólnym słownictwie takich słów było więcej, były powszechniej używane.

- Nasz język, w porównaniu z angielskim, jest dosyć ubogi jeżeli chodzi o morskie nazewnictwo. U nas jest *zatoka*, a Anglicy mają *bay*, *gulf*, *cove*, *bight* i *creek*...

- Tak, to prawda. Na marginesie – jesteśmy tak przyzwyczajeni do patrzenia na świat przez pryzmat własnego języka, że nie zauważamy tego, czego ten język nazwać nie potrafi. Wracając do *zatoki* – zdaje mi się, że w tym wypadku

tywą była perspektywa rybaka czy żeglarsza pływającego wokół wysp, nie zapuszczającego się zbyt głęboko w morze. Stąd np. bogactwo nazw tamtejszych wysepek.

- A czy zna pani przykład słowa związanego z morzem, które ani nie ma rodowodu lądowego ani nie jest zapożyczone?

- Tak, tym słowem jest... *morze*.

- Naprawdę? Nie jest pochodzenia łacińskiego, to nie jest łacińskie *mare*?

- Tak, ale łacina była później, to słowo wywodzi się z języka praindoeuropejskiego. Tyle, że nasi indoeuropejcy przodkowie wywodzą się ze stepów, do morza dotarli stosunkowo późno, na terenach dzisiejszej Grecji. Słowo to (brzmiało prawdopodobnie *marī*) początkowo nazywało rozmaite zbiorniki wodne, np. jeziora, zbiorniki zalewowe. Dopiero później zaczęło się „specjalizować”. Owe różne znaczenia widać jeszcze, gdy przyjrzymy się kontynuantom tego słowa w innych językach indoeuropejskich, na przykład francuskie *mer* odnosi się do zbiornika słonej wody, ale podobnie brzmiące *marais* to bagno, zaś *mare* - kałuża. W angielskim mamy wprawdzie *sea*, które jest pochodzenia gemańskiego, ale też przestarzałe już dziś słowo *mere*, które nazywało jeziora.

- Czy w innych językach możemy znaleźć słowa morskie, które pochodziłyby z Polski?

- Wątpię. Mogę najwyżej wskazać, w jaki sposób takie hipotetyczne słowo mogłoby przeniknąć do innych języków.

- Hanza?

- No tak, z Hanzą wymienialiśmy towary, ale czy słowa? Na zachód dawaliśmy naprawdę mało słów. Więcej szło na wschód, z tym, że częściej byliśmy pośrednikiem w przekazie słów zachodnich.

- Ale był taki moment, kiedyśmy sięgali od morza do morza. Więc jeżeli np. Kozacy operowali na Morzu Bałtyckim, a był taki epizod, to nazwa ich łodzi, czyli czajka, powinna być znana Skandynawom, czy też wejść do ich języka.

- Jeżeli chodzi o różne dziedziny słownictwa morskiego, udział zapożyczeń i ich źródła są różne. Najwięcej jest związanych z żeglugą. Chodzi o to, że gdy pojawia się jakiś nieznan wcześniej w danym państwie czy społeczności obiekt z własną nazwą, to ona się w danym języku przyjmuje. Polacy gdzieś tak od XVI wieku też zaczęli podróżować, np. do Ziemi Świę-

tej. Droga wodna była bezpieczniejsza i wygodniejsza od lądowej. Stykając się z innymi jednostkami pływającymi i opisując swoje wojaże w dziennikach podróży, wprowadzali te nieznane wcześniej nazwy. I w taki sposób wchodziły one do polszczyzny.

- Jak już jesteśmy przy XVI-XVII wieku – ciekawi nas, jakiego języka używali ludzie służący na statkach kaperskich króla Władysława Jagiellończyka, we flocie królewskiej Zygmunta Augusta, czy w Bitwie pod Oliwą. Jakie było pochodzenie terminologii tam używanej? Przecież oficer wydając rozkazy musiał to robić w jakimś języku.

- Kiedy mówimy o tym okresie, raczej byłby to język niemiecki niż angielski, który nie oddziaływał wówczas ani na polszczyznę, ani na inne języki. To musiała być raczej mieszanina niemieckiego, którego z języków skandynawskich, którego – nie wiemy, tym bardziej, że wiele słów w tamtejszych językach miało podobne lub identyczne brzmienie. Na przykład słowo *flota* – zakłada się, że jest pochodzenia skandynawskiego, ale z którego konkretnie kraju pochodzi, nie wiemy. W środowiskach wielojęzycznych, gdzie tym co łączy jest wspólna praca, zwykle wypracowuje się jakiś żargon zrozumiały dla wszystkich. A podstawowe komendy wydawane są w języku, który jest nadrzędny i również dla wszystkich zrozumiały. Podejrzewam, że mógł być to język niemiecki.

- A Kaszubi? Społeczność żyjąca od wieków z morza, mająca własne jednostki, a więc i własne ich nazwy. Czy to nazewnictwo przechodziło do języka polskiego? Było przecież o wiele bogatsze niż, powiedzmy, chłop na Podolu.

- Nie tylko słownictwo. Sprawdziłam jak to wygląda w odniesieniu do przysłów. W publikacji „Nowa księga przysłów i wyrażań przysłowiowych polskich” pod hasłem *morze*, trzy czwarte z nich to przysłowia kaszubskie. Jeżeli chodzi o widzenie przez Kaszubów morza, to charakterystyczne jest, że dla nich morze było miejscem pracy, czyli zestawiali morze z rolą, z polem uprawnym...

- ...bo uprawiali morze.

- Właśnie, dla nich to nawet nie było przenośne znaczenie, rozumieli je dosłownie. Jeżeli się spojrzy na słownictwo czy frazeologię kaszubską dotyczącą morza, to oni naprawdę to morze widzieli – zwracali uwagę na jego ruchy, falowanie, wia-



Fot. Piotr B. Słoneczak

Dziób jest słowem polskim.

ta angielska różnorodność ma związek z żeglugą przybrzeżną, w której trzeba bardzo dobrze znać linię brzegową, wiedzieć, gdzie jest głębiej, gdzie płycej, gdzie jest szeroka, a gdzie wąska zatoka. Nazywanie elementów linii brzegowej, jej rozróżnienie było niezwykle ważne i każda jej część musiała mieć swoją nazwę. Jak Anglicy wyruszali na morze? Bardzo powoli i ostrożnie, najpierw kręcili się wokół własnych wybrzeży, na pełne morze wyruszyli o wiele później niż np. Hiszpanie. Dla Anglika podstawową perspek-

Fot. Czesław Romanowski



Przód Daru Pomorza jednoznacznie kojarzy się z ptasim dziobem...

try, sztormy. Ich słownictwo było o wiele bogatsze, bo od morza zależał ich los.

- Pani profesor, skąd się wzięły w języku polskim podstawowe słowa, które używane są przez marynarzy jak rufa i dziób?

- Rufa jest zapożyczeniem, brzmi niemiecko. Dziób jest oczywiście słowem polskim. Swoją drogą to zabawne, że na określenie dwóch końców statku używamy słów o kompletnie różnym pochodzeniu.

- A dlaczego dziób, a nie np. głowa?

- Może chodziło o to, jak wyglądały dawne jednostki pływające, w tym sensie, że ich przód kojarzył się z ptasim dziobem. Np. przód Daru Pomorza jednoznacznie kojarzy mi się z ptasim dziobem. Ale mógłby to być jeszcze nos. Byłby bardziej zrozumiały, bo przenoszenie nazw części ciała na wszystko co nas otacza, jest bardzo naturalnym procesem.

- Końcówka masztu mogłaby być czubkiem. A jest, z angielskiego, topem...

- Bo z kształtowaniem się słownictwa specjalistycznego jest tak samo jak z kształtowaniem się słownictwa ogólnego. Kiedy zaczyna się coś nazywać, bardzo często próbuje się różnych sposobów, co nam pasuje. To słownictwo się bardzo powoli konwencjonalizuje, z dużego zasobu wybiera się, czasami wręcz przypadkowo, jedną lub dwie nazwy. Chociażby dla nazwania tego co dzisiaj zwie się *zatoką*, przez trzy stulecia, od piętnastego do osiemnastego wieku, pojawiały się następujące nazwy: *odnoga morska*, *stru-*

mień morza, *kanal morski*, *buchta*, *język*, *okrążek*, *wyrwa w brzegu morskim*, *zatok*, *zatoka*, *wylewa morska*, *wylewek*, *odlewisko*, *golf*. I z tego wszystkiego została *zatoka*.

- Język i słownictwo kształtuje się przez setki lat. Czy jest jednak jakiś okres, który decydująco wpłynął na nasze nazewnictwo morskie?

- Zawsze czynnikiem porządkującym język jest tworzenie słowników. Pierwszy ważny słownik dla polszczyzny to słownik Lindego, czyli przełom XVIII i XIX wieku. Oczywiście, gdybyśmy porównali ten słownik z używanym obecnie słownictwem, jest ono w wielu dziedzinach o wiele bogatsze. Bogactwo synonimów w jakimś okresie może informować nas o tym, że słownictwo w danej dziedzinie dopiero się kształtuje, czyli jesteśmy na etapie poszukiwań, tak jak z tą *zatoką*, czy tak jak było zapewne z nazywaniem części statków. Podejrzewam, że w pierwszych stuleciach było ileś ich nazw i dopiero później utrwaliła się ta jedna. Czasem zresztą dzieje się to przypadkowo, stąd ów brak konsekwencji w nazywaniu. Język, którym się na co dzień posługujemy, nie jest konsekwentny i nie musi być.

- Ale są momenty przełomowe, w których możemy mówić o pewnym porządkowaniu terminologii i słownictwa. Tym momentem był bez wątpienia rok 1918, kiedy Polska odzyskała niepodległość i skrawek dostępu do morza. W jednej z książek Borchardta, „Kolebka nawigatorów”, jest rozdział, w którym opisuje on jak

powstała polska terminologia morska. Przypisuje się to powstaniu pierwszych podręczników dla szkół morskich, czyli dziełu dwóch ludzi - Antoniego Ledóchowskiego i Mamertha Stankiewicza. Stanęli przed gigantycznym zadaniem, musieli złożyć „do kupy” nazewnictwo morskie używane w trzech zaborach. Więc nie zawsze się da zadekretować, że od dzisiaj ten wyraz znaczą to i to.

- W terminologii - tak. W słownictwie, czyli tym co jest częścią języka ogólnego, nie.

- No więc, czy w wypadku terminologii da się to wszystko poukładać, żeby to było i konsekwentne, i zrozumiałe? Czy to syzyfowa praca?

- Są takie próby. Ale w pewnym sensie jest to też syzyfowa praca. Bo z jednej strony - terminologia, w odróżnieniu od słownictwa, podlega „obróbce” przez fachowców. Ktoś bierze bogactwo terminów, robi z tego słowniki terminologiczne, porządkuje. W terminologii obowiązują pewne zasady, a mianowicie, że dla jednej rzeczy powinna być jedna nazwa, że termin powinien mieć precyzyjne znaczenie, trzeba uściślić, dokładnie wiedzieć, co to jest morze, a co to ocean - w języku ogólnym jest to nam dość obojętne. Ale właśnie z drugiej strony mamy „ciśnienie” języka ogólnego, bo ci wszyscy, którzy posługują się terminologią, na co dzień używają języka nieterminologicznego. „Narażone” są te wyrazy, które funkcjonują równocześnie na dwa sposoby, wyrazy typu *morze*, obecne w języku ogólnym i w terminologii. Język ogólny jest nieprecyzyjny, a sy-



Fot. Piotr B. Stareńczak

Fancuskie mer odnosi się do zbiornika słonej wody, ale podobnie brzmiące marais to bagno, zaś mare - kałuża.



- W stereotypie Polaka wprowadzie tkwi zamiłowanie do koni, ale kojarzenie ich z morzem nie jest polskim wynalazkiem – wyjaśnia prof. Maćkiewicz.

nonimia i wieloznaczność są w nim naturalnymi zjawiskami. O wiele „bezpieczniejsze” są terminy utworzone sztucznie, czy zapożyczone tylko na potrzeby terminologii, bo nie ma tego „ciśnienia” wpływu języka ogólnego. I tu istotnie można zadekretować, że wyraz x, który nikomu się z niczym nie kojarzy, będzie znaczył to i to.

- Przykładem zamieszania może być używanie słów *okręt* i *statek*. Ten pierwszy oznacza obecnie jednostkę floty wojennej, ten drugi handlowej. To dlaczego przemysł stoczniowy nazywany jest *okrętownictwem*? A przechodząc do pytania, jakie pani zdaniem zjawisko opisuje sytuacja odrębnego słownictwa morskiego dla Marynarki Wojennej? Służący tam mary-

narze mówią np. że *okręt wychodzi z portu, albo, że idzie w jakimś kierunku zamiast wypływa i płynie.*

- W każdej wyspecjalizowanej dziedzinie życia, która posługuje się swoją terminologią, jest tendencja, aby ze swojego języka uczynić coś w rodzaju tajnego kodu. Na zasadzie, kto mówi tak jak my, jest jednym z nas. Kto nie potrafi się posługiwać się naszymi zwrotami, nie jest nasz. Czasami jest to świadome, najlepszym przykładem jest więzienna grypsera, czasami to wpływ okoliczności. Sygnał - my jesteśmy wyjątkowi, a nasz język jest językiem dla wtajemniczonych.

- A jak pani ocenia zapożyczenia z języków obcych, głównie z angielskiego, we współczesnym języku

polskim? Najlepszym przykładem jest *shiplover*. Dlaczego nie może być to miłośnik statków czy okrętów?

- Przyznam, że tego nie rozumiem. Nie jestem przeciwko wszystkim zapożyczeniom, bo niektóre z nich są przydatne, gdy rzecz wchodzi ze swoją nazwą, a w dodatku, gdy wchodzi równocześnie na różne obszary językowe, mamy więc wygodę w posługiwaniu się nazwą ogólnie zrozumiałą. Jeżeli chodzi o *shiplovera*, nie widzę powodu, by nie zamienić go na jakiś polski odpowiednik.

- Może i tu mamy do czynienia z tym wyjątkowym klubem posługującym się własnym językiem?

- Myślę, że tak.

- Jaki jest zatem ten językowy obraz morza w Polsce?

- Trzeba pamiętać o tym, że jeżeli posługujemy się pojęciem „obraz świata zaklęty w języku”, to odnosi nas to do przeszłości. Bo słowa, którymi się posługujemy, nie weszły do języka wczoraj. A zatem nie świadczą one o naszym widzeniu świata, a o tym, jak go postrzegali nasi przodkowie. Chociaż też nie do końca, ponieważ wiele ze słów, którymi się oni posługiwali i za pomocą których widzieli świat, do dzisiaj nie dotrwało. Pojęcie „obraz świata” jest więc pojęciem przydatnym, do którego jednak trzeba mieć ograniczone zaufanie. Obraz morskiego świata wynikający z tego, co znajdujemy w danych językowych, potwierdza to, co wiemy skądinąd, czyli z historii - że na morze patrzyliśmy z bardzo daleka, że często nie było ono widziane własnymi oczyma, a poprzez literaturę. Że nie było to morze, z którym stykano się na co dzień...

- Żywiło tylko Kaszubów...

- To nie było morze, od którego zależało przeżycie. Naszych przodków żywiło pole, a nie morze. Czyli jest to morze, jeżeli posłużymy się metaforą obrazu, widziane z daleka, bez szczegółów, niewyraźne, raczej impresjonistyczne niż realistyczne.

- Zatem, czy w świetle badań językowych jesteśmy narodem morskim?

- Nie.

i

Prof. dr hab.
Jolanta Maćkiewicz jest kierownikiem Zakładu Języka Mediów w Instytucie Filozofii, Socjologii i Dziennikarstwa (Wydział Nauk Społecznych) Uniwersytetu Gdańskiego.

Salut jest wyjątkowy

Podwójne życie *Błyskawicy*

Chociaż większa część legendarnego okrętu-muzeum *Błyskawica* udostępniana jest turystom, to jednak wiele pomieszczeń pozostaje poza trasą zwiedzania. Pokazujemy nieznaną zakątki niszczyciela.

Mało kto z odwiedzających *Błyskawicę* turystów zdaje sobie sprawę, że okręt żyje podwójnym życiem. To pierwsze „kręci się” wokół ludzi, którzy przychodzą na pokład, aby poznać jego dzieje i historię Polskiej Marynarki Wojennej w ogóle. W drugim zaś, jednostka pełni funkcje reprezentacyjne. Z obu powodów jest także miejscem służby dla czterdziestu członków obecnej załogi.

W ciągu roku pokład okrętu odwiedza do 140 tysięcy osób. Zwiedzają, przy okazji zapoznając się z przygotowaną dla nich wystawą, która zajmuje około 150 metrów kwadratowych powierzchni kontrtorpedowca. To zaledwie 10 procent jednego z sześciu pokładów. Choć w połączeniu z resztą trasy zwiedzania, prowadzącą przez maszynownię, kotłownię i pokłady, na których rozmieszczone są liczne elementy uzbrojenia i osprzętu

okrętowego, stanowi to w sumie większość jednostki, jednak wiele z ważnych jej elementów pozostaje dla turystów niedostępne.

Dzięki uprzejmości dowódcy, kmdr por. Jerzego Łubkowskiego, związanego z *Błyskawicą* od dwudziestu lat, a dowodzącego nią od dziewięciu, odbyliśmy spacer zaglądając w te właśnie miejsca. I pierwsze co przyszło nam przyznać, to fakt, że wpuszczenie tutaj turystów mogłoby być dla nich rzeczywiście niebezpieczne. Dotarcie w niektóre zakamarki okrętu jest po prostu trudne. Wiodą do nich niezwykle wąskie, wysokie i strome trapy. W takich warunkach o wypadek nietrudno.

Służyć godnie

Najpierw zobaczyliśmy Główne Stawowisko Dowodzenia, pomost bojowy zlokalizowany wysoko nad pokładem, w dziobowej części okrętu. To stąd *Błyskawica* była i jest obecnie, w czasie przechowywania na remoncie, dowodzona.

Stojąc tam łatwo sobie wyobrazić skulone w ciemnościach postaci, zalewane wodą, chłostane wiatrem (pomost nie jest

Przy nabrzeżu w Gdyni.



niczym zasłonięty), uważnie obserwujące morze gdzieś na północnym Atlantyku podczas osłony konwoju w czasie drugiej wojny światowej.

O wiele bardziej komfortowe warunki mieli członkowie załogi pełniący służbę w położonej niżej i zakrytej kabine nawigacyjnej oraz sąsiadującej z nią sterówce. To właśnie tu określano położenie i kurs okrętu, a także sterowano nim przy pomocy koła sterowego.

Nieopodal obu kabin znajduje się centrala artyleryjska, skąd kierowano ogniem korzystając z pomocy wielkiego kalkulatora artyleryjskiego umieszczonego pośrodku pomieszczenia. Wszystkie działa *Błyskawicy* są sprawne, ale zakonserwowane. Strzelać można z dwu armat salutacyjnych. Robi się to (używając oczywiście ślepej amunicji) w wyjątkowych sytuacjach, określonych przez Regulamin Służby na Okrętach, np. z okazji Święta Wojska Polskiego czy rocznicy powstania Marynarki Wojennej.

Saluty armatnie to jeden z elementów funkcji reprezentacyjnej, jaką pełni *Błyskawica*. Jej pokład odwiedzają często oficjalni goście, ostatnio z wizytą był np. prezydent Bronisław Komorowski. Odwiedziny VIP-ów nie są jednak jedynymi ważnymi wydarzeniami, których świadkiem bywa niszczyciel. Na jego pokładzie „wodowane” są książki, odbywają się konferencje naukowe i promocje oficerskie. Ba, nawet pasowania na pierwszoklasistów! W sumie daje to kilkadziesiąt różnego rodzaju imprez w ciągu roku.

To dużo. Chociaż na *Błyskawicy* służy 40 ludzi, dowódca okrętu nieraz narzeka, że to nadal za mało, aby godnie wszystko obsłużyć. A przecież to nie jedyne zadanie, jakie przed nimi stoi. Okręt wciąż pozostaje na stanie Polskiej Marynarki Wojennej i podlega wszelkim wojskowym rygorom (Marynarka Wojenna jedynie udostępnia okręt muzeum MW w Gdyni, a jego dowódca współdziała z dyrektorem tej placówki w zakresie pełnienia przez jednostkę funkcji okrętu-muzeum). Załoga musi utrzymywać go w idealnym stanie. Oznacza to długie



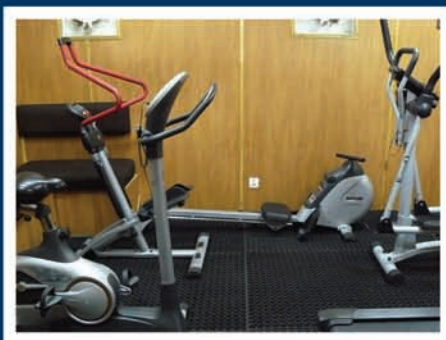
Widok na dziób okrętu z pomostu bojowego.



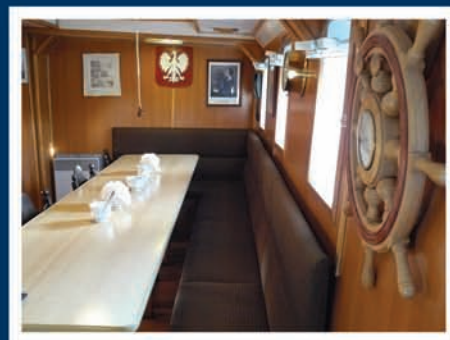
Dowódca *Błyskawicy*
kmdr por. Jerzy Łubkowski.



Kalkulator w centrali artyleryjskiej.



Siłownia.



Mesa kadry.

godziny poświęcone na konserwowanie, czyszczenie i naprawianie.

Większość prac marynarze muszą wykonać własnymi rękoma. Kiedy spacerujemy po niszczycielu, kmdr Łubkowski co chwilę pokazuje nam remontowane w ten właśnie sposób przez załogę instalacje, pompy i inne elementy okrętu, a także wykonane samodzielnie ruchome przekroje urządzeń okrętowych, dające zwiedzającym wyobrażenie jak skomplikowane są to urządzenia.

- Wentylację mamy tutaj z 1937 roku. I działa! - mówi dowódca. - Elektryka pracuje na trzech różnych napięciach. Mało jest fachowców, którzy umieliby znaleźć się w tej całej technice. A i oni potrzebują kilku lat doświadczeń, aby poznać wszystkie jej tajemnice. Na szczęście niektórzy z tych fachowców służą na okręcie.

Członkowie załogi *Błyskawicy* nie mogą być ludźmi przypadkowymi. Muszą wykazywać się nie tylko specyficznymi umiejętnościami, o jakich wspomina kmdr Łubkowski, ale także umieć zajmować się turystami, których nieraz znajduje się na jednostce nawet dwie czy trzy setki jednocześnie. Zwykle marynarze pracują na okręcie od 7.30 do 15.30, jednak w sezonie letnim czas ten wydłuża się do godziny 18.

Nie oznacza to, że potem *Błyskawica* pustoszeje. Zostają całodobowa służba i wachta, tak jak to się dzieje na innych, pozostających w linii okrętach polskiej floty wojennej.

I podobnie jak tam, również na historycznym niszczycielu znajdują się pomieszczenia socjalne dla załogi. Jest więc kuchnia (kiedy tam zajrzeliśmy kucharz przygotowywał akurat zupę ziemniacaną i bitki wołowe na obiad), mesa kadry i pomieszczenia z kojami dla marynarzy. Warunki raczej spartańskie, ale w razie potrzeby można się przespać w tych samych kojach, w których spali ludzie służący na *Błyskawicy* podczas drugiej wojny światowej. Ale na okręcie znajdują się

także bardziej nowoczesne miejsca, m.in. dwie siłownie do ćwiczeń i pomieszczenie do gry w ping-ponga.

Oglądanie ukrytych przed oczyma „zwyčajnych” zwiedzających, części okrętu-muzeum, kończymy w jego najbardziej reprezentacyjnej części – Salonie Kaprów i saloniku dowódcy. Salon Kaprów to obszerna sala, gdzie zwykle odbywają się największe uroczystości związane z obecnością dużej ilości osób, np. wodowania książek marynistycznych. Salonik dowódcy zaś służy do bardziej kameralnych spotkań.

W trakcie zwiedzania okrętu i później, przy herbacie w saloniku dowódcy, kmdr Łubkowski opowiada mi epizody z historii *Błyskawicy*. Te bardziej i mniej znane. Widać, że jest pasjonatem jej historii oraz dziejów innych polskich historycznych

jednostek. 52-letni oficer napisał trzy książki i wiele artykułów.

- Bycie dowódcą na *Błyskawicy* to nie to samo, co bycie dowódcą gdzie indziej - przekonuje. - Okrętów jest w polskiej flocie wiele, a ten niszczyciel tylko jeden. To wyjątkowa jednostka. Jej historia zobowiązuje.

Kabina nawigacyjna.



Pomost dowodzenia okrętem.



Okręt z orderem

Błyskawica (długość 114 m, wyporność 2,2 tys. ton, 215 osób załogi) została zbudowana ponad 70 lat temu w Wielkiej Brytanii. Należy do najświetniejszych polskich jednostek wojennych. Jest też najstarszym, zachowanym do dzisiaj, niszczycielem na świecie.

Tuż przed wrześniem 1939 roku okręt opuścił kraj i udał się do Anglii. Dzięki temu mógł walczyć z Niemcami u boku Royal Navy. Jak się oblicza, podczas drugiej wojny światowej, przepłynął 150 tysięcy mil morskich, eskortował 83 konwoje, uczestniczył w 108 patrolach i operacjach morskich, brał udział w zniszczeniu dwóch i uszkodzeniu sześciu okrętów nawodnych oraz zniszczeniu dwóch statków handlowych. Uszkodził trzy okręty podwodne i zestrzelił 4 samoloty na pewno i 2 prawdopodobnie. Wsławił się obroną angielskiego miasta Cowes przed niemieckim lotnictwem. Trzykrotnie uległ uszkodzeniom podczas wypełniania zadań bojowych. Był więc prawdziwym, morskim „wołem roboczym”. W uznaniu wojennych zasług, okręt został odznaczony Orderem Virtuti Militari.

Po zakończeniu wojny *Błyskawica* powróciła do Polski. Przez kolejne dwadzieścia lat eksploatowana była jako klasyczny niszczyciel. W obecnej roli, okrętu-muzeum stacjonującego w Gdyni, występuje od 1976 roku.

Cztery lata temu *Błyskawica* została uhonorowana medalem Maritime Herita-



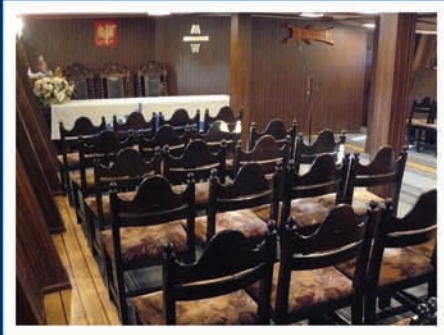
Sterówka.

ge Award, prestiżową nagrodą przyznaną najlepszym historycznym jednostkom pływającym. Oznacza to, że weszła do niezwykle elitarnego, międzynarodowego grona okrętów, które wniosły największy wkład w historię świata i zostały zachowane dla kolejnych pokoleń. Jak do tej pory przed *Błyskawicą* wyróżnienie to otrzymało zaledwie 28 jednostek (na około 3000 zarejestrowanych tego typu statków i okrętów!), w tym legendarne: *Victory*, *Vasa* czy *Constitution*.

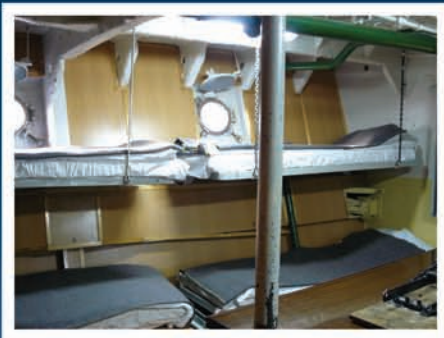
**Tekst i zdjęcia:
Tomasz Falba**



Salonik dowódcy okrętu.



Salon Kaprów.



Koje marynarskie.

Kuchnia.



**Armaty
salutowyjne.**

60 lat
Polskiej Żeglugi
Morskiej

Lider z marką

Drawsko - jeden z najnowszych statków PŻM, należy do serii „jeziorowców”.

Drugiego stycznia minęła okrągła, 60. rocznica powstania Polskiej Żeglugi Morskiej. Przedsiębiorstwo formalnie powołane zostało do życia 2.01.1951 r. decyzją ówczesnego ministra żeglugi. Tradycje PŻM sięgają jednak znacznie dalej – do okresu międzywojennego.

Przedsiębiorstwo zaczynało w 1951 r. od 11 nienowych frachtowców o łącznej nośności 27 tys. ton. PŻM odziedziczyła je, razem z załogami pływającymi i trzonym składem osobowego żegludowców w biurze armatorskim, po Żegludze Polskiej SA - pierwszym, poważnym, polskim przedsiębiorstwie armatorskim. Ta ciągłość pozwala Polskiej Żegludze Morskiej, jako jedynemu powojennemu polskiemu armatorowi, powoływać się na tradycje sięgające początków polskiej żeglugi z prawdziwego zdarzenia.

Flota szczecińskiego armatora opierała się początkowo głównie na serii „francuzów”. Były to: s/s *Wilno* (później prze-

mianowany na *Wieluń*), s/s *Kraków*, s/s *Katowice*, s/s *Poznań* i s/s *Toruń* - pierwsze jednostki tworzonej praktycznie od zera floty międzywojennej Polski. Warto tu wspomnieć, że pierwszym polskim statkiem handlowym, jaki w dniu 21 września 1945 r. wrócił z wojny do portu w Gdyni, był właśnie jeden z „francuzów” Żeglugi Polskiej – s/s *Kraków*, dowodzony przez kpt. ż. w. Bolesława Mikszkę.

Wróćmy jednak do czasów PŻM. Warunki życia na pierwszych statkach firmy - zwłaszcza na „francuzach” - były spartańskie.

Marynarze nie mieli oddzielnych kabin, a w kubrykach spało ich nawet po

ośmiu. Jako że były to parowce, w ich załogach było także po trzech palaczy, smarowników, trymerów i mechaników. Mimo doświadczanych niewygód, marynarze z wielkim sentymentem wspominają tamte romantyczne czasy.

W pierwszych latach wyłącznym celem działania przedsiębiorstwa była - w założeniach i według odgórnych dyrektyw w centralnie planowanej gospodarce - obsługa polskiego handlu zagranicznego i w tym sensie - ochrona suwerenności rodzimego eksportu drogą morską.

W okresie tym eksploatacja statków w PŻM odbywała się jedynie w relacjach bliskiego i średniego zasięgu, co w praktyce oznaczało operowanie po Bałtyku i Morzu Północnym.

Otwarcie na świat

W ciągu pięciu pierwszych lat aż 80 procent wszystkich przewozów stanowi-

ły, wysyłany za granicę polski węgiel oraz kupowana na potrzeby żywiłowo rozwijającego się rodzimego przemysłu - ruda żelaza. W 90 procentach były to przewozy w żegludze trampowej i choć PŻM już od 1951 r. posiadała trzy stałe linie, to stanowiły one w początkowym okresie zaledwie margines działalności przedsiębiorstwa.

Ilości przewiezionych ładunków nie były imponujące. W 1951 r. było to zaledwie 800 tys. ton, a do 1955 roku suma ta wzrosła do 1,5 mln ton.

Na szersze wody PŻM wypłynęła po raz pierwszy pod koniec lat pięćdziesiątych, obsługując znacznie bogatszą gamę ładunków oraz zawijając do wielu nowych portów. W 1958 r. w pionierską podróż do Gwinei wyruszył z ładunkiem cementu peżetemowski parowiec *Tczew*. Oznaczało to nie tylko otwarcie bardzo opłacalnej - jak się później okazało - linii zachodnioafrykańskiej, ale generalne wyjście statków PŻM na wody oceaniczne.

Pod koniec lat pięćdziesiątych dynamicznie wzrastać zaczął tonaż armatora oraz jego przewozy. Rozwój tonażu był możliwy m.in. dzięki powołaniu w 1958 roku Funduszu Antyczarterowego. PŻM korzystając ze środków tego funduszu zakupiła do 1963 r. 22 jednostki typu „liberty”, „empire” i „park”, o łącznej nośności 250 tys. ton. Statki te umożliwiły armatorowi znaczne poszerzenie zasięgu działania.

W nową dekadę armator wszedł dysponując tonażem zdolnym do rejsów pozaeuropejskich. Oprócz statków z akcji antyczarterowej, flotę dotąd składającą się ze statków „odziedziczonych” lub zakupionych z rynku jednostek używanych, zaczęły zasilać również konstrukcje nowoczesne, jak choćby budowane w Stoczni im. Warskiego w Szczecinie jednostki typu „kolejarz”, czy nieco później - statki typu „ziemia”, pochodzące ze stoczni włoskich i brytyjskich.

Wraz ze wzrostem liczby statków, rozwijała się także struktura przedsiębiorstwa. W 1963 r., na mocy decyzji ministerstwa, PŻM stała się przedsiębiorstwem wielozakładowym, którym zarządzał dyrektor, przy pomocy siedmiu zastępców. Rok później powstały dwie odrębne komórki: Zakład Trampingu oraz Zakład Linii Regularnych, które stały się trzonem działania armatora.

Szybko rosła też liczba zatrudnionych w PŻM pracowników. Pomiedzy latami 1961-65 uległa niemal podwojeniu i wyniosła w ostatnim roku pięciolatki 4164 osób, w tym 3557 oficerów i marynarzy oraz 607 pracowników lądowych.

W 1967 r. otwarto pierwszą linię promową ze Świnoujścia do Ystad, którą do końca dekady obsługiwał prom *Gryf*. To połączenie okazało się pierwszym trwałym polskim przedsięwzięciem w żegludze promowej. Wcześniej sze próby były efemerydami.

W drugiej połowie lat sześćdziesiątych w strategii eksploatacyjnej PŻM nastąpiły poważne zmiany. Dotyczyły przede wszystkim znacznego wydłużenia relacji przewozowych oraz ustanowienia zupełnie nowych tras. W mniejszym stopniu zmiany związane były ze strukturą przewozową, której podstawą był w dalszym ciągu węgiel i ruda żelaza. W 1966 r. statki PŻM

Lata 50.

- 1951 - z połączenia Żegluga Polskiej i GAL powstaje Polska Żegluga Morska, na mocy zarządzenia ministra żegluga z dnia 2 stycznia 1951 r. Początkowa flota PŻM składała się z 11 statków o łącznej nośności ok. 27 tys. ton. Były to: 4 parowce wybudowane w 1926 roku we francuskiej stoczni Chantiers Navals Français w Blainville: *Toruń*, *Kraków*, *Poznań* i *Wieluń* (ex. *Wilno*), najstarszy z przejętych statków *s/s Narocz* (2520 ton nośności) - zbudowany w 1915 r. w Wielkiej Brytanii, *m/s Narew* - niewielki kabotażowiec o nośności 310 t, zbudowany w 1938 roku w Niemczech, *m/s Elbląg* (1699 t nośności) zbudowany w 1944 oraz 4 statki z serii B-30 budowane od 1949 roku w Stoczni Gdańskiej: *s/s Soldek* - pierwszy statek zbudowany w powojennej historii polskiego przemysłu stocznioowego, *s/s Jedność Robotnicza*, *s/s Pstrowski* oraz *s/s Brygada Makowskiego* (1950).
- Na początku działalności armatora, trzon jego floty stanowiła seria „francuzów” - parowców, które przed wojną otwierały pierwsze karty historii polskiej żegluga z prawdziwego zdarzenia, czyli przemysłowej i trwałej działalności żeglugowej.



Wilno (potem Wieluń) - jeden z „francuzów”.



Soldek - we flocie PŻM od 1951 do 1981 r., ale dziś jako statek-muzeum, nadal nosi znaki armatorskie szczecińskiej firmy.

- W 1958 roku w pionierską podróż do Gwinei wyruszył parowiec *Tczew*. Jak się później okazało, było to otwarcie nowej i bardzo opłacalnej linii zachodnioafrykańskiej, która funkcjonuje z powodzeniem do dziś, ale już u innego armatora.



Tczew - w barwach PŻM w latach 1958 - 1976.

wyruszyły w pierwsze długie rejsy na Daleki Wschód, rozpoczynając stałe dostawy polskiego węgla do Japonii. Również w 1966 r. odebrano pierwszy ładunek zboża z kontynentu amerykańskiego. To właśnie zboże stanie się w późniejszych latach podstawowym ładunkiem przewożonym na statkach PŻM.

Gracz globalny

1 stycznia 1970 roku, w wyniku reorganizacji Polskiej Marynarki Handlowej, Ministerstwo Żeglugi przyznało PŻM wyłącznie funkcję operatora trampowego. Ta niesprawiedliwa i nieracjonalna w sensie ekonomicznym i operacyjnym decyzja, przyniosła szkody nie tylko PŻM-owi i jego pracownikom, którym odebrano satysfakcję z wypracowanej pozycji armatora na nowych rynkach, ale i całej polskiej żegludze. Mówiło się nawet, że np. drobnicowce (stworzone do przewozu intratniejszych ładunków) z linii zachodnio-afrykańskiej, po zmianie barw armatorskich na nieznanne dotychczasowym klientom, zaczęły wozić przysłowiowy „piasek”. Armator szczeciński zmuszony został bowiem do oddania Polskim Liniom Oceanicznym wszystkich swoich jednostek, a także obsługiwanych przez nie serwisów liniowych oraz promu *Gryf*. Łącznie było to 46 statków o nośności całkowitej 111 tysięcy ton. Ostatecznie, pod koniec 1970 r., PŻM miała 102 statki (w poprzedzającym reorganizację roku było ich jeszcze 135), o łącznej nośności 961 tys. ton i zatrudniała 4949 osób.

Lata siedemdziesiąte rozpoczęły się zatem od okaleczenia firmy i zawężenia formy działalności żeglugowej. Była to jednak jednocześnie dekada rekordowych dostaw tonażowych. Pomiedzy rokiem 1971 a 1975, flota PŻM wzbogaciła się o rekordową liczbę 54 statków o łącznej nośności 2,1 miliona ton, osiągnąjąc pod koniec 1975 r. 122 jednostki o nośności 2,8 mln t.

W ciągu pięciu lat nastąpił aż trzykrotny przyrost tonażu. Główną jego przyczyną była, powstała na szczeblu centralnym, koncepcja ogromnego importu do Polski irackiej ropy naftowej. Zbudowano flotę sześciu potężnych zbiornikowców, które trafiły do floty PŻM. Były to po trzy statki o nośności 137 tys. ton z niemieckiej stoczni HDW i 146 tys. ton ze stoczni Mitsubishi z Japonii - największe

Lata 60.

• 1965 - flota Polskiej Żeglugi Morskiej liczy już 100 jednostek.

• W połowie lat sześćdziesiątych tonaż przedsiębiorstwa wynosi ponad sto statków i przekracza nośność pół miliona ton. Taki potencjał przewozowy pozwalał na roczny przewóz ok. 8 mln ton ładunków.

• Większe statki budowano w latach 60. za granicą, np. serię „włoskich ziem”.

• W 1967 roku otwarto pierwszą linię promową ze Świnoujścia do Ystad, którą do końca dekady obsługiwał prom *Gryf*.

• To PŻM umożliwił bezprecedensowy w polskiej flocie awans zawodowy pici pięknej - słynna kapitan Danuta Kobylańska-Walas, która na tym stanowisku zaczęła pływać od roku 1962, na okładce „MORZA” z grudnia 1966 roku.



Gryf - 1967-1969.



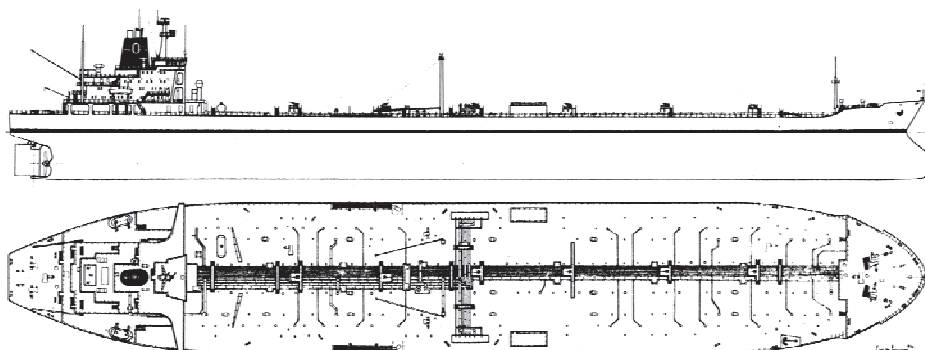
Oto przedstawiciel typu „liberty” - Kopalnia Kazimierz (we flocie PŻM w latach 1961-1967), o nośności 11 095 t, zbudowany w 1943 roku w amerykańskiej stoczni Bethlehem Fairfield Shipyard Inc. w Baltimore.



Ziemia Szczecińska - we flocie PŻM od 1966 do 1986 roku.



Jednym z przełomowych etapów w historii PŻM był okres (lata 1958-62) wprowadzania do eksploatacji statków, które w czasie II wojny światowej służyły w konwojach. Nie chciano już płacić zagranicznym armatorom za wynajem jednostek i w ramach tzw. funduszu antyczarterowego zdecydowano się na kupno 22 parowców typu „liberty” i „empire”, zbudowanych w czasie wojny w amerykańskich stoczniach i pływających w konwojach, m.in. do Murmańska, z zaopatrzeniem na potrzeby walczących aliantów. „Liberciaki” i „empajery” pozwoliły PŻM-owi rozwinąć żeglugę na Atlantyku.



Tak wyglądały największe statki w historii Polskiej Marynarki Handlowej. Na zbiornikowcach *Zawrat*, *Sokolica* i *Czantoria* bandery podniesiono w roku 1975. Statki zbudowane w japońskiej stoczni Mitsubishi HI miały nośność po ok. 146 tys. ton, były długie na 293 m i szerokie na ponad 40 m, przy zanurzeniu 15,3 m.

Fot. Piotr B. Sieraficzak



PŻM jest światowym liderem w przewozach płynnej siarki i wielkości posiadanej floty przystosowanych do jej przewozu specjalistycznych zbiornikowców. Na zdjęciu Kaliopie (16880 t nośności) wprowadzona do eksploatacji w 1997 roku.

jednostki, jakie kiedykolwiek pływały w Polskiej Marynarce Handlowej. PŻM nie mogła jednak długo cieszyć się tą nową dziedziną działalności, w którą została wmanewrowana przez centralnych planistów. Już w 1975 r., w związku z kryzysem na Bliskim Wschodzie, cena ropy

naftowej wzrosła do takiego poziomu, że sprowadzanie tego surowca do kraju przestało być opłacalne, podobnie zresztą jak eksploatacja olbrzymich zbiornikowców o napędzie turbinowym.

Lata 70.

- 1974 - do eksploatacji PŻM wchodzi pierwsze w polskiej flocie z największych zbiornikowców, jakie mogą wpływać na Bałtyk. Pierwszym z sześciu był zbudowany w Hamburgu *Kasprowy Wierch*. W swój dziewiczy rejs wyruszył w październiku 1974 r.
- Pomiedzy rokiem 1971, a 1975 flota PŻM wzbogaciła się o rekordową liczbę 54 statków, o łącznej nośności 2,1 mln t, osiągając pod koniec 1975 r. liczbę 122 jednostek o nośności 2,8 mln ton.
- Dzięki podpisanej w 1970 r. umowie z „Siarkopolem” i przewozom płynnej siarki dochodzącym do 800 tys. ton rocznie, PŻM stała się światowym liderem na tym niezwykle opłacalnym rynku niszowym i pozostaje nim aż do dziś (pierwsze siarkowce - szwedzkiej budowy *Zagłębie Siarkowe*, *Prof. K. Bohdanowicz*, *Siarkopol* i *Tarnobrzeg* pojawiły się we flocie w latach 1973-76).



Kasprowy Wierch - w PŻM w latach 1974-1983.

Fot. PŻM



Sieradz - jeden z „małych anglików”, we flocie PŻM w latach 1979-2007.

Fot. Piotr B. Sieraficzak

• Ważnym elementem w tonażowo-inwestycyjnej historii PŻM, który pomógł jej przetrwać chudsze lata, był tzw. kontrakt 100-lecia. W latach 1979-80 w stocznich brytyjskich wybudowano 15 „małych anglików” (4,4 tys. ton nośności) i 7 jednostek typu „kopalnia” (16 tys. ton). Kontrakt na te statki był sławny (jak wskazuje nazwa, która do niego przylgnęła) także w Wielkiej Brytanii. Z jednej strony narzekano, że polskiemu armatorowi (po twardych negocjacjach) sprzedano statki tak tanio, a z drugiej okazało się, że kontrakt był ratunkiem, który przedłużył żywot kilku stoczn. Niektóre, jak stocznia Govan (później przejęta przez koncern Kvaerner) tylko kontraktowi od PŻM-u zawdzięczały dotrwanie do lepszych czasów.

Znacznie lepszym pomysłem tamtych lat okazała się koncepcja budowy zbiornikowców do przewozu płynnej siarki. PŻM stała się wtedy i pozostaje do dziś światowym potentatem w jej przewozach i pod względem stanu posiadania specjalistycznej floty.

Chociaż w drugiej połowie lat siedemdziesiątych tempo przyrostu statków floty PŻM wyraźnie zmalało, to jednak armator w maksymalnym stopniu wykorzystywał posiadany tonaż w celu umocnienia swojej pozycji na światowym rynku przewozów masowych. Obok tradycyjnych surowców, takich jak węgiel i ruda żelaza, do rangi ładunków strategicznych PŻM zaczęło urastać w tym okresie również zboże. W 1977 roku ruszył m.in. prawdziwy most zbożowy z Wielkich Jezior Amerykańskich do Świnoujścia. Towar ten przewożono również w dużych ilościach z południa Stanów Zjednoczonych, a w Europie z Francji. Statki PŻM stały się rozpoznawalnym, stałym elementem krajobrazu, a ich armator - cenionym i szanowanym klientem, m.in. portów Drogi Św. Wawrzyńca i Wielkich Jezior oraz rzeki Missisipi.

Lata 80. zaczęły się pogłębiającym chaosem i problemami w polskiej gospodarce, wynikającymi z zadłużenia kraju i klęski ustroju z centralnym planowaniem. PŻM, wówczas wciąż w najwyższym stopniu uzależniona od bardzo chwiejnych dostaw ładunków polskiego handlu zagranicznego, zmuszona była do rozpoczęcia dramatycznego poszukiwania ich na wolnym rynku. Dzięki kontaktom i sprawności żegludowców ze Szczecina - udało się. Przełożyło się to na błyskawiczne odbicie w statystykach armatora. Lawinowo wzrosły w tym okresie przewozy pomiędzy portami obcymi. Był to jeden z najważniejszych momentów w historii armatora, który wtedy zaczął zdobywać status prawdziwie globalnego gracza na rynku.

Grupa PŻM

W 1981 r. po raz pierwszy od wielu lat, do eksploatacji armatora nie wszedł ani jeden statek. Bardzo skromne, jeśli chodzi o dostawy, były też kolejne lata. Jednak mimo tego, pod koniec 1985 r. flota PŻM wciąż liczyła 127 statków o łącznej nośności 3 mln ton, a średni wiek jednostek oscylował wokół 10 lat. Pomimo kryzysu, było to

przedsiębiorstwo wciąż bardzo dochodowe. W latach 1980-82 zysk z działalności firmy kształtował się na poziomie 5-8 mld zł. Stało się to możliwe jedynie dzięki profesjonalizmowi i zaangażowaniu żeglowniców i *managementu* w biurze armatora oraz załóg statków. Dzięki zapewnieniu wysokiej jakości usług, utrzymywali najważniejszych, największych klientów. To przejaw niezależnienia się od gospodarki planowanej centralnie i umiejętności odnalezienia w gospodarce rynkowej na długo przed jej rozwinięciem w całym kraju. To ważny, warty podkreślenia sukces, osiągnięty wbrew warunkom zewnętrznym - mimo załamania polskiego handlu zagranicznego.

W tym czasie przerwane zostały tradycyjne „mosty” przewozowe, z węglowym „mostem” duńskim na czele. W zamian, pojawiły się nowe trasy i nowi kontrahenci. Nawiązano m.in. szeroką współpracę z największymi na świecie domami zbożowymi, firmami: Cargill, Toepfer i Dreyfus. Rozpoczęto także, kontynuowane z powodzeniem do dziś, przewozy dla największych koncernów metalurgicznych - np. elementów stalowych z Holandii na Wielkie Jeziora.

Od połowy lat osiemdziesiątych eksport usług armatorskich PŻM przekroczył 50 procent i miał stałą tendencję wzrostową. W 1989 r., a więc w momencie, gdy w Polsce rozpoczęto wprowadzać zasady gospodarki wolnorynkowej - PŻM, która już dawno znalazła sobie miejsce na tym wolnym, globalnym rynku, była niezależniona od polskiego handlu zagranicznego w ponad 70 procentach swojej działalności.

Początek dekady to realizacja dwóch olbrzymich inwestycji - zakup serii sześciu *panamaxów* z kopenhaskiej stoczni Burmeister & Wain oraz otwarcie kompleksu biurowo-hotelowego „Pazim”. Zaprojektowany przez Miljenke Dumencića wieżowiec, wysoki na 115 m jest nadal najwyższym budynkiem w Szczecinie i stanowi wizytówkę miasta oraz samego PŻM-u.

W 1992 roku powstała koncepcja zdwersyfikowania działalności firmy w szeregu spółek, czemu służyć miało utworzenie holdingu, zwanego odtąd Grupą PŻM.

W miejsce zakładów eksploatacyjnych powstały np. spółki Polsteam Ocean tramp, Polsteam Shortramp w Szczecinie oraz Polsteam Tankers w Gdyni - miały zająć się eksploatacją floty. Utworzono też wiele innych spółek, m.in. Polsteam Supply, Polsteam Brokers czy Polsteam Con-

Lata 80.

- U progu lat 80. PŻM przewoziła rocznie ok. 35 mln ton ładunków.
- 1981 - poszukiwanie nowych rynków. Rozpoczęcie stałej żeglugi na Wielkie Jeziora Amerykańskie i w krótkim czasie zdobycie na tym rynku silnej pozycji.
- Na początku 1983 roku PŻM dysponowała flotą 125 statków, o łącznej nośności 3,2 mln ton.
- Od połowy lat osiemdziesiątych eksport usług armatorskich PŻM przekroczył już 50 procent i miał stałą tendencję wzrostową. W 1989 roku, a więc w momencie, gdy w Polsce rozpoczęto wprowadzać zasady gospodarki wolnorynkowej - PŻM już tam była - prawie 3/4 wszystkich przewozów statkami PŻM odbywało się pomiędzy obcymi portami i na zlecenia zagranicznych kontrahentów.

sulting. Jak się okazało, pomysł holdingu był niedostosowany do realiów i pod koniec lat dziewięćdziesiątych większość z tych spółek, łącznie z eksploatacyjnymi, których zadania ponownie przejęły peżetemowskie zakłady, została zlikwidowana. Sama Grupa PŻM istnieje jednak nadal. Swój rachunek ekonomiczny z powodzeniem obroniły np. spółka Unity Line, powołana w 1994 roku na potrzeby eksploatacji promu *Polonia*, spółka Polsteam Żegluga Szczecińska, zajmująca się w chwili obecnej eksploatacją dwóch rzecznych jednostek pływających: *Peene Queen* i *Odra Queen* oraz kompleksu gastronomiczno-rozrywkowego

Eadoga. Dobre rezultaty finansowe notuje od kilku lat inna spółka z Grupy PŻM - spółka Pazim, zajmująca się eksploatacją kompleksu biurowo-hotelowego.

Najważniejszym wydarzeniem na polu inwestycji tonażowych było rozpoczęcie w 1996 roku realizacji programu odnowy floty, w ramach którego w późniejszych latach wchodziły do eksploatacji statki ze Stoczni Szczecińskiej, stoczni w Warnie oraz japońskiej stoczni koncernu Mitsui.

W 1998 r. przedsiębiorstwo przeżywało najgłębszy w swojej historii kryzys. Brak wewnętrznych reform, zbyt wyso-



Kujawy - pierwszy ze statków zbudowanych dla PŻM w chińskiej stoczni Xingang w Tianjin. Powstały jeszcze trzy masowce z serii, każdy o nośności 38 tys. t. - Mazury, Podhale i Warmia. Zaczęły wchodzić do eksploatacji od początku 2005 roku.

Fot. Piotr B. Stareńczak



Isolda - z 1999 roku - przedstawiciel serii „jeziorowców” zbudowanych w japońskiej stoczni koncernu Mitsui, a zarazem przykład na przejściową modę malowania burt statków na niebiesko, zamiast tradycyjnej PŻM-owskiej czerni.

kie koszty działania, przerosty zatrudnienia, nieefektywne działanie wielu pomiotów Grupy spowodowały, że PŻM stała w obliczu bankructwa. Słabość ekonomiczna armatora skłaniała „rekiny” rozwijającego się dopiero, nie zawsze działającego według czystych zasad kapitalizmu, do krążenia wokół przedsiębiorstwa w oczekiwaniu na możliwość rozdrapania jego olbrzymiego majątku. Na szczęście

jednak, udało się obronić firmę przed zakusami zewnętrznych „przedsiębiorców”, firm czy banków.

Radykalne cięcia

W 2000 r. Polska Żegluga Morska, po raz pierwszy od pięciu lat osiągnęła zysk. Był to rezultat wprowadzonego pod koniec 1998 r. radykalnego programu oszczędnościowego. Miał charakter prorynkowy i był, jak na polskie warunki, drastyczny. Jakkolwiek Paweł Brzezicki, pełniący funkcję dyrektora naczelnego do 2004 roku, jest postacią kontrowersyjną, to jednak nie można mu odmówić ważnej, pozytywnej roli w zapewnieniu przedsiębiorstwu przetrwania, m.in. dzięki jego decyzjom „odchudzającym” i restrukturyzującym firmę. Zlikwidowano te podmioty w Grupie PŻM, które przynosiły straty, w więc np. spółki Polsteam Zaopatrzenie i Polsteam Asia. Dokonano sprzedaży nierentownych składników majątku, np. Domu Marynarza oraz kilku ośrodków socjalnych, zmniejszono zatrudnienie, „odchudzono” znacząco stan osobowy załogi lądowej (na przestrzeni lat 1999-2002 z PŻM odeszło w ramach indywidualnych

zwolnień, przejścia na wcześniejsze emerytury i naturalnych odejść ok. 3000 pracowników), wprowadzono bardziej racjonalne zasady polityki remontowej, uproszczenia struktury organizacyjnej PŻM, itd. Co ważne - nie ucierpiała na tym jakość usług przewozowych.

Podstawową rzeczą dla firmy armatorskiej są oczywiście nowe inwestycje tonażowe. Chociaż plan odnowy floty PŻM powstawał od roku 2000, to jednak dopiero w 2003 r. firma zdolna była udźwignąć ciężar nowych zobowiązań finansowych, wynikających z inwestycji. W lutym 2003 r. podpisany został kontrakt z chińską stoczną Xingang w Tianjin na budowę czterech masowców o nośności 38 tys. ton każdy.

W 2004 r. Polska Żegluga Morska rozpoczęła intensywne poszukiwania jednostki, która uzupełniłaby serwis żeglugi promowej, jaki świadczy na linii ze Świnoujścia do Ystad peżetemowski prom *Polonia* (w zarządzie Unity Line). W rezultacie zakupiono na rynku jednostek używanych prom typu ro-pax, który po gruntownej modernizacji przyjął nazwę *Gryfi* i wszedł do eksploatacji w styczniu 2005 roku. Natomiast w październiku 2007 roku wprowadzono kolejny prom typu ro-ro o nazwie *Wolin*, podobnie jak *Gryfi* - na linię Świnoujście-Trelleborg. We wrześniu 2008 r. do eksploatacji wszedł prom *Skania*, który stanowi uzupełnienie *Polonii* z uwagi na podobne parametry.

W 2005 r. w Polskiej Żegludze Morskiej zainicjowano duży program inwestycyjny, zakładający wybudowanie do 2015 r. aż 34 statków. Pierwszy z kontraktów, w ramach tego programu, podpisany został ze stoczną Xingang w Tianjin - na budowę drugiej serii statków o wielkości 38 tys. ton. Pierwsze cztery: *Podlasie*, *Pomorze*, *Roztocze*, *Kaszuby* weszły do eksploatacji w 2008 r. Kolejne pięć: *Mazowsze*, *Orawa*, *Kurpie*, *Kociewie* i *Polesie* - oddano armatorowi w 2009 roku.

W latach 2006-2007 PŻM zawarła kontrakty na budowę grupy statków typu jeziorowce (30 tys. ton nośności) oraz *kamsarmaxy* - czyli masowce o nośności po 80 tys. i 82 tys. t. Pierwszy z 80-tysięczników - m/s *Giewont* wszedł do floty PŻM na początku stycznia 2010. Statki z serii zapoczątkowanej przez *Giewont*, to największe statki do przewozu ładunków suchych, jakie dotąd znalazły się we flocie polskich armatorów. O kolejnych jednostkach

Lata 90.

- Otwarcie nowej siedziby PŻM - najnowocześniejszego szczecińskiego kompleksu biurowo-hotelowego „Pazim”.

- Najważniejszym wydarzeniem na polu inwestycji tonażowych było rozpoczęcie w 1996 r. realizacji programu odnowy floty, w ramach którego w późniejszych latach wchodziły do eksploatacji statki ze Stoczni Szczecińskiej, stoczni w Waranie oraz japońskiej stoczni koncernu Mitsui.



Daria - udźwigowiony handy-size masowiec ze stoczni bułgarskiej, zbudowany w 1995 roku.

Fot. Piotr B. Stareńczak

Fot. PŻM



Solidarność - pływa w barwach PŻM od 1991 r., należy do serii nowatorskich, szeroko dyskutowanych w światowej morskiej prasie branżowej, ekonomicznych masowców klasy panamax z (zamkniętej wkrótce po zbudowaniu statków dla PŻM) słynnej duńskiej stoczni B&W.

- Po wielu latach nadawania statkom nazw „jedynie słusznych” w Polsce Ludowej, można było wreszcie usunąć kilka „białych plam” w nazewnictwie. Tak powstała seria „solidarnościovych” i „patriotycznych” statków” *Armia Krajowa*, *Legiony Polskie*, *Orleńta Lwowskie*, *Polska Walcząca*, *Solidarność* i *Szare Szeregi*.

wchodzących ostatnio do eksploatacji informujemy na naszych łamach na bieżąco.

Sprawna marka

PŻM zawsze była chlubą Szczecina i Pomorza Zachodniego, a obecnie, po wymuszonym przez Komisję Europejską upadku Stoczni Szczecińskiej, zamknięciu i zrównaniu z ziemią Huty Szczecin, upadku przedsiębiorstw połowów dalekomorskich Odra w Świnoujściu i Gryf w Szczecinie - jednym z ostatnich jasnych punktów na mapie dużych, znaczących w świecie, przedsiębiorstw, jakie pozostały temu regionowi.

Ale PŻM to ewenement nie tylko w skali regionu. To jedyny, duży, polski armator, jaki przetrwał kryzys lat 80. i transformację rynkową lat 90., a obecnie nie egzystuje jedynie z roku na rok, odnawiając flotę statkami używanymi, jak to robią inni polscy armatorzy, tylko planuje z wyprzedzeniem, tworzy plany inwestycyjne i je realizuje. Zamawia i wprowadza do

PŻM dzisiaj

Polska Żegluga Morska to jeden z największych w Europie przewoźników suchych ładunków masowych. Udział armatora w globalnym rynku przewozowym tego sektora wynosi ok. 0,5 proc., co daje firmie miejsce wśród kilkunastu największych armatorów na świecie.

PŻM to:

- 75 statków o łącznej nośności ok. 2,5 mln ton;
- jednostki o nośności od 11 700 t do 80 tys. t.;
- ponad 21 mln ton ładunków przewożonych w ciągu roku;
- bałtycka żegluga promowa pomiędzy Polską a Szwecją (Unity Line);
- światowy lider w transporcie morskim płynnej siarki.

U progu jubileuszu:

- zatrudnia 3 tysiące osób;
- ma strategię rozwoju do 2015 roku;
- wypracowała zysk za rok 2009 i spodziewa się go również za 2010.

eksploatacji jednostki nowe, pozwalające mu utrzymać pozycję na globalnym rynku, a w pewnych sektorach nawet ją umocnić i rozwijać.

Po roku 1989 triumfował specyficznie pojmowany liberalizm, który nie tylko pozostawił wszystkich armatorów samym sobie, przy jednoczesnym dotowaniu wielkimi pieniędzmi innych sektorów gospodarki czy mniej rozwojowych przedsiębiorstw, ale nierzadko rzucał im kłody pod nogi. Natomiast przez wcześniejsze, długie lata gospodarki planowanej centralnie, trójmiejski ośrodek żeglugowy był faworyzowany przez centralne władze w Warszawie. Szczecińska PŻM musiała w większym stopniu polegać na sobie i szybciej uczyła się samodzielności i rynkowego podejścia do żeglugowego biznesu. To zahartowanie, spowodowane przez pozbawienie ochronnego kłosa, wyszło PŻM w ostatecznym rozrachunku na dobre, wykształciło lepsze kadry żeglugowców i bardziej przystającą do gospodarki rynkowej mentalność pracowników na lądzie i na morzu.

Polska Żegluga Morska ma status przedsiębiorstwa państwowego, jednak wszystkie działania w zakresie eksploatacji tonażu oraz inwestycji, prowadzone są już od dawna samodzielnie, bez udziału jakichkolwiek subsydiów ze strony państwa.

Dzisiaj PŻM jest sprawną, uznawaną i widoczną na świecie marką, dobrze zarządzaną firmą - od 2005 roku pod wodzą dyrektora naczelnego Pawła Szykaruka. Wypracowuje zyski i inwestuje w odnowienie floty na skalę nie spotykaną u żadnego innego polskiego armatora.

Jest też bezdyskusyjnym liderem w przewozach i wielkości floty siarkowców w skali globalnej i czwartym, co do wielkości floty, armatorem w świecie, w

Po roku 2000

- W 2004 r. PŻM osiągnęła brutto 14 mln zł zysku, zatrudniając wtedy ponad 2,8 tys. osób, z czego prawie 2,6 tys. pływało.
- W 2005 r. w Polskiej Żegludze Morskiej powstał duży program inwestycyjny, zakładający wybudowanie do 2015 roku aż 34 statków.
- W roku 55 jubileuszu (2006) armator posiadał 82 statki o łącznej nośności 2,1 mln ton o jednostkowej nośności od 4,4 do 73,55 tys. ton i przewoził nimi po 27 mln ton ładunków rocznie.

sektorze *handy-size* (masowce o nośności od ok. 15 do 40 tys. ton). PŻM posiada 55 statków tego typu o łącznej nośności prawie 2 mln ton.

Największemu i - to chyba nie na wyrost stwierdzenie - najlepszemu polskiemu armatorowi w powojennej historii polskiego shoppingu, życzyć należy 100 lat, a potem drugiej setki...

Piotr B. Stareńczak
(w opracowaniu wykorzystano głównie materiały faktograficzne PŻM)



W okresie kryzysu lat 80. i polskiej transformacji gospodarczej, tradycyjne logo PŻM było zastępowane przez nowe emblematy - m.in. z literą „T” na zbiornikowcach dla Polsteam Tankers i „Z” na statkach Żeglugi Polskiej SA i innych.

Torowanie szeregiem min

85 lat temu, w styczniu 1926 roku, „Morze” pisało:



Na śmierć Żeromskiego

Z żywego organizmu śmierć wydarła na Stefana Żeromskiego; nie wydarła wiecznotrwania naszej myśli o nim. (...)

„Wiatr od morza” to hasło ku przeobrażeniu się rzeszy polskiej, ku rozszerzeniu się widnokregu polskiego na świat wszytek, hasło budowania Polski nie na miarę zaściankowości, jej taniego partykularyzmu, ale na wzór rzeczy krzepkich, dostojnych, światowych. (...)

Pragnąc dać wyraz czci dla wielkiego piewcy Polski, idącej ku szerokim widnokregom życia, proponujemy wybudowanie mauzoleum Żeromskiego, nie w ośrzedziu Polski, ale jako temu, co walczył o dostojność jej i szczęśliwość i taki walczący przeszedł w bezkres przyszłości, na wzniesionem miejscu naszego wybrzeża morskiego w Okolu brzóz i owych jodeł, tak często wspominanych przez pisarza w jego rodzinnej Kielecczyźnie, w „Powieści o udałym Walgierzu”.

By utrwalał w nas sentyment dla morza.

By strzegł naszego wylotu na Bałtyk, był niezłomnym stróżem naszych północno-zachodnich kresów, jak one starosłowiańskie bóstwo Czur (kamień stawiany na granicy), jak żelazny słup z obliczem Światowita, wbity w Łabę przez Bolesława Chrobrego, jak Słowian Zachodnich czworolicy i morski bóg w Arkonie na Rugii, dokąd szły co roku rzesze pątników z nad Łąby, Odry i Wisły.

By, spoczywając tam, była dla Polski ożywczem tchnieniem z najszerzego świata, wiatrem od morza. (...)

(Ś. P. Stefan Żeromski pieśniarz morza, Radosław Krajewski)

Trud łamania lodów

Najcięższą pracą marynarza jest służba na łamaczach lodu. Są to okręty o specjalnej, bardzo mocnej konstrukcji, przeznaczone, jak sama nazwa wskazuje, do łamania lodów i do torowania w ten sposób drogi przez zamarzniętą toń handlowym okrętom. (...)

Pierwszym dużym łamaczem lodu był „Jermak”, zbudowany przez admirała Markarowa w Petrogradzie do rejsów przez ocean Lodowaty do Portu Artura.

Praca łamacza polega na tym, że podniesionym swym przodem wchodzi na lód, odłamując swym ciężarem ogromne kry, które kruszy następnie bokami lub włacza pod lód, pozostawiając za sobą kanał z pływającymi okruchami, przez który

holuje na stalowych linach 5-6 handlowych lub transportowych okrętów.

Praca ta odbywa się podczas najcięższych mrozów, dochodzących do 35 stopni Réaumura, często przy sztormującym wietrze, który rzuca kawałami lodu i zamrożonego śniegu, a co najgorsze, bryzga wydobywającą się spod lodu wodą, zamarzającą dopiero na ludziach, pozabawiając ich możliwości ruchów. Czasami jednak bywa gorzej, mianowicie, jeżeli uprzednio burza spiętrzy lód, poustawia kry sztorcem i to wszystko wielki mróz zetnie w jedną malowniczą ale nieprzebytą zaporę. Wówczas, gdy łamacz już nie może przegnieść lodu, załoga wysiada na ląd i szeregiem min toruje swemu okrętowi drogę wśród gór lodowych, pod ustawiczną grozą zapadnięcia się bez ratunku w szczelinę lodową.

Ten ciężki trud, nieznany marynarzom ciepłych mórz, okupują radosne momenty spełnienia obowiązku i przykazania morskiego, kiedy wśród pól lodowych ratuje się ginące w śmiertelnych okowach okręty kupieckie.

(Łamacze lodów, inż. A. Pauly)

80 lat temu, w styczniu 1931 roku, „Morze” pisało:



Gry i zabawy towarzyskie

W upalne popołudnie czerwcowe wypływamy z portu francuskiego Cherbourg w podróż trzytygodniową, której celem jest Buenos Aires, stolica Argentyny. (...)

Na pokładzie zaczynają organizować najrozmaitsze zabawy, celem skrócenia

czasu podróży pasażerom. (...) Mają być rozgrywki w „Deck Tennis”, czyli tenis pokładowy, w którym piłkę zastępuje kółko gumowe, rzucające i łapanie przez grających rękami. „Deck Quoits” – rzucanie kółkami, zrobionymi z liny na kołek drewniany, ustawiony na pokładzie w określonej odległości. „Angell Golf” – golf na ograniczonej przestrzeni, zastoso-

wany do warunków na okręcie i wiele innych, między którymi ogromne zainteresowanie budzą rozmaitego rodzaju wyścigi, zorganizowane dla dzieci: bieg w workach, zbieranie kartofli, nawlekanie igły, zbieranie łyżką jaj (drewnianych) z pokładu, bez dotykania ich rękami i. t. p.

Kilka razy w czasie podróży, władze okrętowe organizują wyświetlanie filmów kinematograficznych, oraz urządzają wyścigi konne, ulubiony sport Anglików. Te ostatnie odbywają się na pokładzie; tor zastępuje zielone płótno z podziałkami, panie z grona pasażerów rzucają kości

i według wyrzuconej liczby konie są przesuwane o odpowiednią ilość działek. Z boku stoja stoliki, przy których odbywa się gra w totalizatora. (...)

**(Na drugą półkulę,
J. K. Hordliczka, - kpt. mar. w rez.)**

50 lat temu, w styczniu
1961 roku, „Morze” pisało:



Psi marynarze

Każdy statek ma właściwie swoją maskotkę. Na jednym są małpki, na drugim żółwie, na innym koty lub ptaszki. Na polskich statkach handlowych rolę maskotki spełniają najczęściej psy. Są wśród nich zarówno pospolite, podwórzowe kundle, jak i rasowe ratlerki, pekińczyki, czy wreszcie owczarki z oryginalnymi metrykami. A oto parę psich sylwetek dobrze znanych polskim marynarzom. (...)

Pamiętacie tę scenę z filmu „Orzeł: kiedy srogi bosman nie pozwolił jedne-

mu marynarzowi zabrać w rejs ukochanego pasiaka? Przypadki takie zdarzają się w życiu dość często. Na m/s „Liwiec”, który swego czasu pływał na linii Braila – Lewant „zapłatała się” w Aleksandrii zabiedzona suczka, którą z racji pochodzenia nazwano później „Arabką”. Kiedy statek odbijał od kei kapitan w obawie przed „zawleczeniem” jakiejś choroby nakazał wyrzucić psiaka na brzeg. Istotnie wachtowy marynarz wykonał rozkaz. Gdy jednak statek wykonując obrót zbliżył się znów rufą do kei, pies wskoczył na pokład, zaś III mechanik Parfijanowicz w ta-

jemnicy zabrał go do swojej kabiny. Dopiero na morzu kapitan ze zdumieniem zauważył, iż „Arabka” kręci się po pokładzie. Intuicyjnie jednak nie lubiła ona kapitana i przy każdej okazji szczyrzyła na niego swoje małe ząbki. (...)

Pospolity kundel „Burek”, który w 1952 r. był na „Wieluniu” lubił jednakowo całą załogę. Gdy ktoś zawołał go z dziobu, biegł przed siebie, w związku z czym aż trzykrotnie wpadł do otwartej ładowni, przy czym za każdym razem spadał jak kot na cztery łapy i dalej biegł przed siebie. Pewnego razu zginął w Kanał Kilońskim. Jakież było jednak zdziwienie załogi, gdy po kilku dniach postoju w Świnoujściu, zmęczony, utyłtany jak nieboskie stworzenie „Burek” z trudem wdrapał się na trap. Okazało się, iż od Holtenau aż do Świnoujścia pies przybiegł „na piechotkę” lądem, przekraczając dwie granice państwowe... bez paszportu tudzież wiz i dewiz.

**(Statki pod psem,
zebrał i spisał Henryk Mąka)**

45 lat temu, w styczniu
1966 roku, „Morze” pisało:



Polski pilot Kanału Sueskiego

Kapitan żeglugi wielkiej Walenty Milenuszkin należy do tej nielicznej grupy absolwentów Szkoły Morskiej, których wrzesień 1939 roku zastał jeszcze jako uczniów na „Darze Pomorza”. Nim w Southampton – gdzie PSM kontynuowała podczas wojny swą działalność – otrzymał dyplom oficerski, miał już za sobą tragiczne przejścia na tonącym transatlantyku „Piłsudski” oraz pełną emocji kampanię śródziemnomorską w charakterze starszego marynarza-artylezysty na niszczycielu „Garland”. (...)

Od 1956 r. kapitan Milenuszkin bywa w kraju zaledwie raz na dwa lata. Choć nadal pozostał marynarzem – nie zawija do Gdyni na pokładzie statku. Przylatuje samolotem z dalekiego Egiptu, gdzie przebywa stale. Rubryka zawodu w jego, po arabsku wypełnionej karcie rezydencji, brzmi: murszid el kanał – pilot Kanału Sueskiego. (...)

- Bardzo lubię przeprowadzać przez kanał statki japońskie. Imponuje mi na nich fantastyczny porządek, idealna czystość oraz wrodzona dyscyplina marynarzy. Bez słów i zbędnych komend, każdy tam wy-

konuje – sprawnie i szybko – co do nich należy. Doskonale zorganizowany jest na statkach japońskich mostek. Wszystkie niezbędne przedmioty, aż do drobiazgów włącznie, zawsze znajdują się pod ręką. (...)

- Tak się jakoś złożyło, że mimo iż nasza bandera w ciągu ostatnich lat znalazła się w czołówce krajów korzystających z Kanału Sueskiego, dość rzadko trafiam na polskie statki. Obserwuję je za to często podczas mijania się konwojów i z przyjemnością stwierdzam, że wyróżniają się nowoczesnością oraz szlachetnością sylwetek. (...)

**(Murszid El Kanał,
rozmawiał J. M.)**

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/>

Solidnie zbudowane, niekłopotliwe...



**Katowice, Toruń i Wilno
podczas kryzysu 1933 r.**

Potomkowie

Marii Luizy

Wraz z początkiem polskiej państwowości, kilkakrotnie podejmowano w Polsce próby zorganizowania floty handlowej. Udało się dopiero pod koniec 1926 r., a pierwszymi statkami, które na dłuższą zagościły pod polską banderą było 5 „francuzów” – statków zbudowanych we francuskich stoczniach. A *Maria Luiza*? Jej wkład w rozwój PMH wyjaśnimy w poniższym tekście.

Próby działania zmierzające do stworzenia polskiej floty handlowej zaczęły się jeszcze przed odzyskaniem przez Polskę dostępu do morza. Już w listopadzie 1918 r. na Morzu Czarnym podniósł polską banderę statek *Polonja* (dawny rosyjski parowiec *Cziatura*) o nośności 1303 BRT, zbudowany w 1880 r. Po kilku podróżach z ewakuowanymi Polakami, z portów kaukaskich do Rumunii, statek został zare-

kwirowany w kwietniu 1920 r. przez oddziały gen. Wrangla i nie wrócił w ręce polskie. Podobnie ulotne okazały się „polskie” epizody czarnomorskiej służby niewielkich (ok. 600 BRT) statków *Mazowia*, *Święty Mikołaj* i *Nadina*.

Polską banderę można było wówczas zobaczyć także na Dalekim Wschodzie, gdzie w latach 1918-1923 pływał statek *Albatros* (750 BRT), a w latach 1922-1926

Hanamet (3302 BRT, zbud. 1873 r.) – oba należące do działających w tamtych rejonach Polaków. Na wodach brytyjskich w latach 1920-1922 działało Anglo-Polskie Towarzystwo Żeglugowe ze statkami *Warszawa*, *Kraków* i *Poznań*, a w dwa lata później Polak Czamański eksploatował tam statek *Wellington*.

Wydawałoby się, że najwięcej szans miały inicjatywy podjęte za oceanem, gdzie wiosną 1919 r. powołano dwa przedsiębiorstwa: Poland-America Line oraz Polish-American Navigation Corporation, które zresztą w lipcu połączyły się, a w sierpniu nabyły pierwszy statek, nazwany *Wisła* (3416 BRT, zbud. 1895 r.). Przedsiębiorstwa te miały silne poparcie amerykańskiej Polonii oraz solidny kapitał zakładowy w wysokości 4,5 mln dolarów. Po *Wiśle* zakupiono jeszcze sześć statków, które pływały z portów amerykańskich do Gdańska. Nośły polskie na-

zwy, ale banderę USA. Niektórzy przedstawiciele naszego rządu mieli nadzieję, że statki PANC mogą stać się zalążkiem polskiej floty narodowej, jednak na skutek złego zarządzania i malejącego z czasem poparcia polskiego rządu, PANC ogłosiło upadłość na przełomie lat 1921/1922, podobnie jak istniejące w tym samym czasie i na tym samym terenie Polish Navigation Company, które próbowało eksploatować statki *Józef Piłsudski* oraz *New York*. Nie powiodła się też próba rozpoczęcia działalności żeglugowej przez kpt. A. Bieńkowskiego, który w październiku 1920 r. zakupił stary, amerykański okręt szkolny i nazwał go *Stefan Batory*. Statek nie opuścił amerykańskich wód i w 1922 r. został złomowany.

W Polsce pierwsze próby powołania floty miały miejsce po uzyskaniu dostępu do morza. *Gazolina* – niewielki (159 BRT) kecz z napędem motorowym – pływał od 1920 do 1924 r. Dużo krócej – tylko w 1923 roku – pływała *Gdynia* (733 BRT), zarejestrowana w Polsce z nadzieją na ulgi podatkowe. Mały (450 BRT), choć nowoczesny motorowiec *Józef English* (zbudowany w 1919 r.) miał wadliwe silniki i również pływał tylko rok – w latach 1923-1924 – a potem stał bezczynnie do 1927 r., kiedy to sprzedano go do Włoch.

Dość poważnie wyglądała inicjatywa podjęta przez kmdr Bogumiła Nowotnego – pierwszego, dowódcę Polskiej Marynarki Wojennej – który w listopadzie 1919 r. powołał w Krakowie (!) pierwsze polskie przedsiębiorstwo żeglugowe, spółkę „Sarmacja”. W lutym 1920 r. spółka zakupiła nowoczesny parowiec o pojemności 426 BRT, nazwany *Kraków*. Eksploatowano go dość intensywnie i z powodzeniem aż do lutego 1922 r., gdy w Kattegacie został zgnieciony przez lody. Nie oznaczało to końca „Sarmacji”, gdyż w listopadzie 1921 r. kmdr Nowotny utworzył na jej bazie spółkę polsko-norweską, powiązaną z koncernem Det Bergenske z Bergen. Niestety, Norwegowie wnieśli do spółki cztery bardzo leciwe statki, z których najstarsze – *Bug* i *Warta* – miały prawie 50 lat! Nic dziwnego, że po zakończeniu krótkotrwałej koniunktury na wywóz z Gdańska polskiego drewna, dwaj weterani szybko odeszli do stoczni złomowej. Pozostałe dwa statki – *Wawel* (zbud. 1906 r.) i *Wisła* (dwa lata młodszy) – pływały jeszcze do 1926 r. Do upadku spółki przyczyniła się katastrofa *Wisły*, która w październiku tego roku, podczas sztormu weszła na mieli-

znę u wybrzeży Holandii. Nie zatonała, ale też nie wróciła pod polską banderę. Norwegowie wycofali swe kapitały, w grudniu sprzedano ostatni statek i w ten sposób „Sarmacja” zakończyła żywot. Zapisała się dobrze w pamięci polskich pionierów gospodarki morskiej, gdyż w swoim czasie była jedynym przedsiębiorstwem, w którym mogli znaleźć zatrudnienie absolwenci tczewskiej Szkoły Morskiej.

Innego rodzaju inicjatywę podjęło towarzystwo „Wisła – Bałtyk”, które od połowy 1926 r. wysyłało z Tczewa do Skandynawii polski węgiel na własnych lichtugach, prowadzonych przez własne holowniki. Trudności związane z pokonywaniem zdradliwej i płytkiej Wisły doprowadziły do sprzedaży w połowie 1928 r. całej floty towarzystwa.

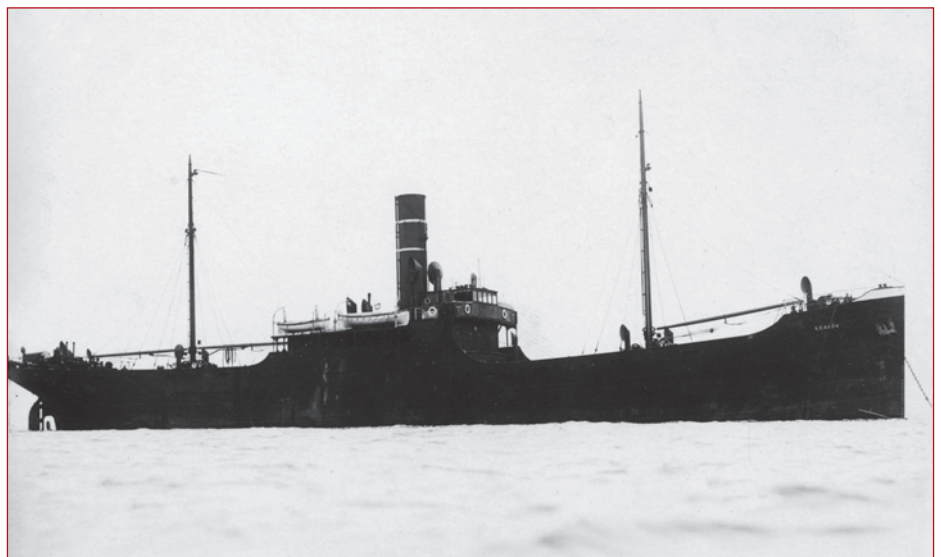
Maria Luiza i jej dzieci

Opisane wyżej inicjatywy dowiodły, że prowadzenie przedsiębiorstwa żeglugowego może być dochodowe, ale też jest obarczone dużym ryzykiem – szczególnie w pierwszych latach działalności. Przede wszystkim wymaga kapitałów, które są nieosiągalne dla przeciętnego przedsiębiorcy. Nic więc dziwnego, że w drugiej połowie lat dwudziestych nikt w Polsce nie kwapił się do powołania nowej spółki żeglugowej. Dlatego Julian Rummel, który doświadczenie zdobywał jeszcze w carskiej Rosji, zaproponował, aby powołać przedsiębiorstwo z kapitałem rządowym, zarządzane jak spółka prywatna. Pomysł ten zbiegł się ze staraniami ministra przemysłu i handlu, którym w 1926 r. został Eugeniusz Kwiatkowski.

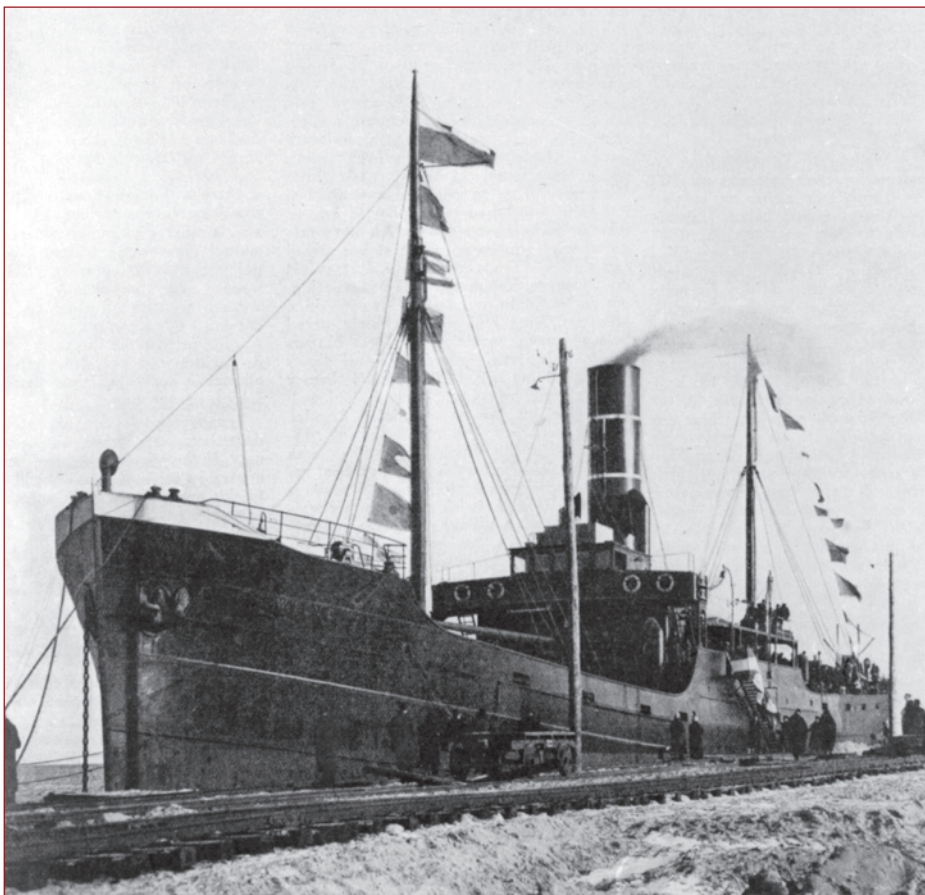
Jesienią przygotowania do powołania takiego przedsiębiorstwa nabrały tempa, a wśród pierwszych decyzji znalazło się nabycie kilku statków. Uznano, że potrzebne będą trampy (nowemu armatorowi trudno byłoby wchodzić na zajęte już linie), przewożące ładunki dominujące w polskim eksporcie (czyli węgiel i drewno) do największego odbiorcy towarów wysyłanych z Polski drogą morską (czyli do Szwecji). Uznano też, że statki powinny móc zachodzić do mniejszych, drugorzędnych portów – a więc nie mogą być zbyt duże.

Do ministerstwa napłynęło około 700 ofert. Komisja wybrała propozycję francuskiej stoczni Blainville, która kończyła właśnie budowę serii średniej wielkości węglowców, nazwanych imionami francuskiego rewolucyjnego kalendarza. Zamówione w 1924 r. przez Compagnie Navigation Nationale, zostały wystawione na sprzedaż po załamaniu się rynku, spowodowanym długotrwałym strajkiem angielskich górników.

Statki były nowe, ale budowane według dość leciwego projektu, pochodzącego jeszcze sprzed wojny i znanego we francuskiej flocie jako typ *Marie Louise* – od pierwszego okrętu typu, zbudowanego w 1913 r. Były to węglowce średniej wielkości, o nośności 3100 t, napędzane maszyną parową potrójnego rozprężania. Pierwszych pięć statków typu *Marie Louise* zbudowano w Nantes i w St. Nazaire dla Compagnie Auxiliaire de Navigation i nazwano żeńskimi imionami. Cztery z nich padły ofiarą wojny światowej, a ich projekt wykorzystano tuż po wojnie – 23 statki tego typu zbudowano głównie w stoczniach należących do Francuskiej



Kraków po przybyciu do kraju.



Pierwsze podniesienie bandery na Wilnie.

Marynarki Wojennej, dla zrekompensovania tonażu utraconego przez francuskie przedsiębiorstwa podczas działań wojennych. Ta seria (oraz dodatkowy statek tego typu, zbudowany w 1918 r. w Japonii) otrzymała nazwy związane z francuskimi bohaterami poległymi w Wielkiej Wojnie. Trzecią serię (złożoną z sześciu jednostek) zbudowano w stoczni Blainville w połowie lat dwudziestych, do niej właśnie należały polskie statki. Łącznie zbudowano 35 węglowców tego typu, niektóre wyposażono w turbiny parowe w miejsce maszyn tłokowych. Sama *Maria Louise* zatonięła 29 sierpnia 1941 r. pod Suursaari, od niemieckich bomb. Służyła w tym czasie jako radziecki statek szpitalny *Kalpak*. Ostatni czynnie eksploatowany statek tego typu – pływający jako *Nautilus* pod banderą RFN – zatonięła w grudniu 1962 r., w sztormie na Morzu Północnym. Przeżyły go tylko trzy polskie statki wykorzystywane jako magazyny pływające – ale o nich później.

Polsce zaoferowano początkowo sześć statków, z których cztery – *Brumaire*, *Frimaire*, *Vendémiaire* i *Circé* – zdążyły już wejść do eksploatacji. Co więcej, *Frimaire* od września 1926 r. zdążył kilkakrotnie gościć w gdańskim porcie. Ostatecznie udało się zakupić pięć statków:

dwa nieukończone, znajdujące się w stoczni oraz trzy eksploatowane przez Cie Annexe d'Armement Maritime z Rouen. Szósty – *Circé*, budowany jako *Ventôse* – w listopadzie 1926 r. trafił do spółki Société Navale Caennaise. W 1957 r. przeszedł pod banderę panamską jako *Calfa*, a w 1959 r. pocięto go na złom.

Nowym statkom postanowiono nadać nazwy większych polskich miast. *Brumaire*, *Frimaire* i *Vendémiaire* zostały od-

powiednio *Toruniem*, *Krakowem* i *Katowicami*. Znajdujące się jeszcze w budowie *Nivôse* i *Pluviôse* nazwano *Poznaniem* i *Wilnem*. Całą piątkę powszechnie określano w Polsce zbiorczym mianem „francuzów”. Transakcję sfinalizowano w listopadzie 1926 r. Za wszystkie zapłacono 150 tys. funtów szterlingów, w pięciu rocznych ratach. Jak dowiodły następne lata, były to dobrze wydane pieniądze. Statki były zbudowane solidnie, a proste w konstrukcji maszyny parowe nie sprawiały kłopotów.

4 stycznia 1927 r. jako pierwsze do Polski zawinęło *Wilno*, dowodzone przez kpt. ż. w. Mamerta Stankiewicza. Witała je delegacja lokalnych władz, której towarzyszył dyrektor „Żeglugi Polskiej” Julian Rummel, a przywitania uświetniała orkiestra Marynarki Wojennej. Minister Kwiatkowski ze świtą przybył 6 stycznia na uroczystość poświęcenia statku i podniesienia bandery. Po uroczystości goście udali się na wycieczkę po porcie i na redę, gdzie stały na kotwicy *Katowice* i *Kraków*. Również na nich uroczystość podniesiono polską banderę, podobnie jak na stojącym w gdyńskim porcie *Poznaniu*. Ostatni węglowiec, *Toruń*, zawinął do Gdyni 9 stycznia. Od połowy stycznia statki rozpoczęły rejsy z polskim drewnem do Skandynawii i Europy Zachodniej.

Pierwsze rejsy wykazały konieczność dostosowania jednostek do bardziej surowego, bałtyckiego klimatu – poprawiono np. ogrzewanie pomieszczeń załogowych i wykonano zamykane sterówki. Prace zdołano wykonać pomiędzy rejsami. Mimo to warunki na „francuzach” pozostały ciężkie. Bosman Bolesław Simon tak je wspominał:



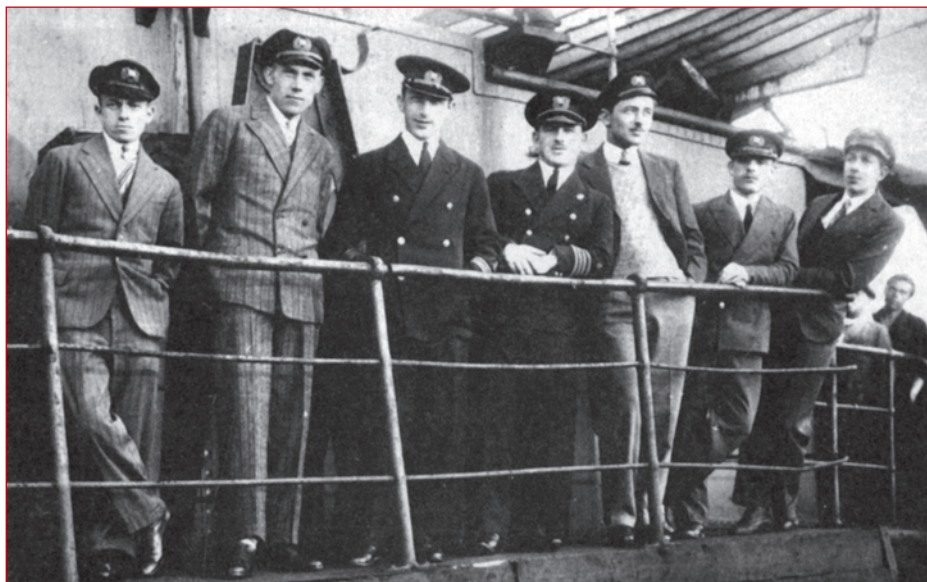
Poświęcenie bandery.



Wilno



**Czytaj i zbieraj pocztówki
ze słynnymi polskimi statkami.**



Oficerowie Krakowa – lato 1930 r.

W dwóch dużych, nieoszalowanych kubrykach na rufie, będących i mesą i świetlicą zarazem, mieszkało łącznie 11 ludzi. Pośrodku sufitu bimbala się naftowa „koptilka”. Pod nią stał na podłodze żelazny piecyk – cyganek. Myć się można było tylko pod prysznicem. Wachty trwały wówczas po 6 godzin, następne 6 – odpoczynek. Na dobę pracowaliśmy więc 12 godzin.

Do powyższego dodać możemy, że zimą w kubrykach – mimo włączonych piecyków (później: kaloryferów) – na burtach pojawiał się lód. A wspomniane wyżej prysznicze nie zawsze były dostępne; najczęściej trzeba było się myć tradycyjnie, w wiadrze. Lampę naftową zapalano podczas postoju w porcie, gdy wyłączano agregaty prądotwórcze. W morzu słabe światło zapewniała jedna żarówka elektryczna. Piętrowe koje rozmieszczono przy burtach, a sienniki wypchane były słomą.

Przecieranie szlaków

Minister Kwiatkowski i dyrekcja „Żegluga Polskiej” zdawali sobie sprawę, że nowe statki będą w istocie szkołą, której absolwenci stanowić będą trzon kadr polskiej gospodarki morskiej. Szkołą nie tylko dla marynarzy, ale też kadr lądowych. Oto jak Julian Rummel wspominał początki działalności „Żegluga Polskiej”:

Był to listopad 1926 roku. Zaangażowałem sekretarza - pierwszego urzędnika przedsiębiorstwa, Witolda Butkisa, którego znałem z Yacht Klubu i który wydawał mi się właściwym człowiekiem, gdyż był akuratywny, pracowity i, bądź co bądź, jako jachtymen znał się trochę na

sprawach morskich (zginął w czasie wojny). Trzeba było pomyśleć o otworzeniu do tego czasu biura w Gdyni, przygotowaniu ładunków (frachtowanie) i asekuracji statków. Przede wszystkim zaś należało znaleźć ludzi, którzy mogliby się zająć sprawami frachtowań i zorganizować buchalterię. Oczywiście, że w Polsce nie było ani jednej osoby obeznanej z tymi rzeczami, trzeba więc było szukać ludzi, którzy przynajmniej mieli jaką taką styczność z pracą statków.

Mnie bardzo zależało na prawości charakteru. Potrzebowałem ludzi z charakterem, szczerze pragnących czegoś się nauczyć, a jednocześnie takich, którzy byliby w stanie mieć własne zdanie i bronić go. Celem moim było dobranie, wedle możliwości, ludzi, którzy po przejściu w ciągu wielu lat mojej szkoły, mogliby mnie z czasem zastąpić i w ten sposób zapewnić rozwój przedsiębiorstwu na dłuższą metę. Było to tym bardziej ważne, że w danym wypadku chodziło nie tylko o samo przedsiębiorstwo „Żegluga Polska”, lecz o stworzenie nowego w Polsce tak zwanego przemysłu transportów morskich, ze wszystkimi jego pomocniczymi czynnościami, jak na przykład maklerka okrętowa, asekuracyjna, itd.

Kierując się tymi kryteriami, dyr. Rummel zaangażował głównych specjalistów, zajmujących się frachtowaniem (Kazimierz Rothert) i buchalterią (Włodzimierz Tokarski) oraz inspektorów: nawigacyjnego (kmdr Tadeusz Bramański) i technicznego (inż. Aleksander Jezierski). Statki starano się obsadzać załogami polskimi, choć były z tym niemałe kłopoty. Polscy marynarze byli rozproszeni, wielu doświadczonych oficerów od lat nie miało

styczności z morzem. Ostatecznie pierwszymi kapitanami „francuzów” zostali: Mamert Stankiewicz (jak wyżej - objął dowodzenie na statku *Wilno*), Tadeusz Bramański (*Katowice*), Stanisław Łabęcki (*Poznań*), Waław Niewiarowicz (*Kraków*) i Adolf Münzel (*Toruń*). Pozostałych oficerów znaleziono wśród fachowców pochodzących z flot zaborczych oraz spośród gdańszczan. Połowę młodszych stanowisk oficerskich obsadzili absolwenci dwóch pierwszych roczników tczewskiej Szkoły Morskiej.

Tak dobraną kadrę wkrótce czekał poważny egzamin, gdyż jesienią 1927 r. dała o sobie znać wada wrodzona statków typu *Marie Louise*: kłopoty ze statecznością. Wcześniej przestrzegał przed tym inż. Aleksander Potyrała w artykule opublikowanym w gdańskiej prasie. Władze „Żegluga Polskiej” z oburzeniem odpychały jego sugestie, wietrząc w tym krecią robotę Stoczni Gdańskiej, którą podejrzewano o chęć budowy statków dla „Żegluga”. W październiku 1927 r. *Toruń* i *Poznań* podczas sztormów znalazły się w opałach, choć na szczęście obyło się jedynie utratą części ładunku pokładowego.

Potem w kronikach polskich „francuzów” brak zapisków o kłopotach ze statecznością, ale nie wiemy czy zawdzięczamy to kwalifikacjom polskich załóg, czy być może statki dobalastowano. Gorzej wiodło się statkom francuskim: z całej serii aż 11 zatono podczas sztormów, a jeden zginął, przypuszczalnie również wskutek kłopotów ze statecznością.

Pierwsze rejsy polskich „francuzów” prowadziły do portów bałtyckich i Morza Północnego. Statki pływały w żegludze nieregularnej, wożąc masówkę – przede wszystkim węgiel, potem również rudę. W 1928 r. rozpoczęły rejsy na Morze Śródziemne. Mimo ujemnego wyniku finansowego, wyprawy śródziemnomorskie pozwalały frachtować coraz bardziej zróżnicowane ładunki, np. cukier, fosfaty lub tytoń oraz przyzwyczajały tamtejszych spedytatorów do korzystania z polskich statków. W ten sposób „francuzi” przecierały szlaki przyszłej linii lewantyńskiej. Na ich pokładach zaczęli też pojawiać się pasażerowie – pierwsi w polskiej flocie dalekomorskiej.

W lutym 1929 r. miało miejsce kolejne przełomowe wydarzenie: po raz pierwszy kapitanem polskiego statku - *Wilna* - został absolwent polskiej Szkoły Morskiej: Leon Rusiecki. Kilka tygodni później podobny zaszczyt spotkał Władysław

wa Milewskiego, który awansował na starszego mechanika, również na *Wilnie*.

Zresztą zima przełomu lat 1928/1929 trwale zapisała się w kronikach „francuzów”. Mrozy pokryły gęstą krą cały Bałtyk, a w początkach lutego zepchnęły pola lodowe na zachodnią część morza, które zamarzło aż po Sund i Kanał Kiloński. W rejonie Skagen w lodach utknął *Toruń*, wiozący do Gdyni nitraty. *Kraków* zdążył schronić się w Cuxhaven, a *Wilno* zostało na redzie Holtenau. *Poznań*, który szedł z węglem do Norrköping, utknął przy wyspie Sandon. Sytuacja lodowa poprawiła się dopiero w drugiej połowie marca. Armator poniósł straty, ale załogi nie narzekały. Późniejszy kapitan Eugeniusz Wasilewski wspominał po latach:

Pamiętam ten przestój w lodach jako najpiękniejszy z urlopów, pelen atrakcji i wypoczynku po piekielnej zaprawie wejściowo-wyjściowej z Gdyni. Żadnych robót na statku – prócz kilku godzin oczyszczania z lodu – nie prowadziliśmy. Przez dzień cały i w nocy w kubryku huczały do czerwoności rozpalone piecyki, graliśmy w karty, jedliśmy do rozpuku i dobrze nam się działo. Dwukrotnie samolot szwedzki zrzucał nam w workach szwedzką żywność i pocztę z kraju. Czytaliśmy, rycząc z uciechy, tytuły frontowych kolumn gazet: „Bobaterscy marynarze walczą ze śmiercią lodową...”

Ciężkie czasy

W pierwszej połowie lat trzydziestych niewielka polska flota padła ofiarą kryzysu, który dotknął całą flotę światową. 20 procent światowego tonażu odstawiono do rezerwy, armatorzy wysyłali na złom kilkuletnie statki. W pierwszej połowie 1933 r. wszystkie nasze „francuzi” stały w Gdyni „na sznurku”. Pozostały na nich kilkuosobowe załogi, resztę zwolniono. Statki do służby wracały stopniowo, w drugiej połowie następnego roku, ale załogi musiały już zgodzić się na nowe warunki, m.in. obniżono pensje o 11 procent. Mało pocieszająca była świadomość, że podobna sytuacja miała miejsce w innych krajach – np. w brytyjskiej flocie handlowej płace obniżono o 10 procent. Zmniejszono też liczbę załogi, początkowo w skład załogi pokładowej wchodził bosman, dwóch starszych i dwóch młodszych marynarzy oraz dwóch chłopców okrętowych. Po kryzysie załoga zmniejszyła się o jednego starszego marynarza i jednego chłopca okrętowego, przy czym jej kwalifikacje pozostały bez zmian,

gdyż starsi marynarze musieli zgodzić się na zatrudnienie na stanowiskach niższych. W maszynie zlikwidowano jeden etat węglarza. Zachowano radiotelegrafistę, ale z poborami młodszego marynarza.

Płace nie były jedynym problemem. Ciężkie warunki pracy i niechęć dyrekcji do związków zawodowych przyczyniły się do wybuchu strajków, chyba pierwszych w polskiej flocie – wcześniej w Gdyni strajkowali robotnicy portowi. W październiku 1928 r. zwolnienie trzech marynarzy *Poznania* (a potem całej załogi) wywołało strajk, do którego wkrótce dołączyły załogi *Robura II*, *Tczewa* i *Wisły*. Bezpośrednią jego przyczyną było pobicie marynarza Eugeniusza Bańki przez starszego oficera Leona Rusieckiego. Potem do listy skarg dołączyła sprawa nadgodzin – marynarze twierdzili, że zmuszano ich do pracy po 12 godzin na dobę. Skutkiem strajku był memoriał przedstawiony przez Związek Transportowców, za pośrednictwem koła poselskiego PPS, o położeniu prawnym i materialnym marynarzy.

Inny strajk rozpoczął się w maju 1931 r., gdy oficerowie *Krakowa*, *Poznania* i *Warty* zaprotestowali przeciw obniżce płac o 10 procent. Strajk poparli wszyscy oficerowie „Żegluga Polskiej”, „Polbrytu” i PITTO, bez skutku. W miesiąc później zastrajkowali marynarze (m.in. na *Krakowie*), którym obniżono pobory o 30 procent.

Kronika wypadków

Po okresie unieruchomienia, statki z czasem zaczęły pływać do coraz liczniejszych portów Europy Zachodniej

i Morza Śródziemnego. Nie obyło się bez awarii.

Pierwsze poważniejsze odnotowano już w 1927 r.: 4 maja *Toruń* uszkodził 6 dalb w czasie samoprzeholunku w Gdańsku, a *Poznań* we wrześniu uszkodził w Gdańsku śrubę napędową. Na szczęście, na przybyłym wkrótce do tego portu statku *Katowice* była zapasowa śruba i Stocznia Gdańska szybko na doku dokonała wymiany. Ale pech nie opuszczał tego statku, 27 tego samego miesiąca zderzył się w Gdańsku z należąca do Rady Portu pogłębiarką *Hummer*.

Potem zaczęły się wspomniane wcześniej kłopoty ze statecznością. 1 października *Toruń* płynący z brytyjskiego portu Dunston z ładunkiem koksu do Kopenhagi, został uszkodzony przez sztorm na Morzu Północnym i utracił 60 ton ładunku pokładowego. Niecały miesiąc później – 26 października 1927 r. – w czasie rejsu z Manchesteru z ładunkiem koksu do Korsør, *Poznań* doznał w sztormie na Morzu Północnym poważnych uszkodzeń i musiał szukać schronienia w porcie Ramsey na wyspie Man, gdzie dokonano prowizorycznych napraw. Również w następnym roku - 26 lipca 1928 r. - *Toruń* został poważnie uszkodzony w sztormie w czasie rejsu z Gdańska do Gandawy z ładunkiem kopalniaków i kontynuował rejs dopiero po trwającym tydzień remoncie w Cuxhaven.

Kolizje, mielizny, uszkodzenia sztormowe, wypadki robotników portowych, zdarzały się w następnych latach na każdym statku. Przyjrzyjmy się kilku ciekawszym przypadkom.

14 grudnia 1929 r. kpt. Ludgard Krzycki, dowodzący *Krakowem* w rejsie do Ro-



Toruń w Basenie Węglowym przy taśmociągu Skarboferme.

Dane techniczne „francuzów”

| | |
|------------|---|
| Pojemność: | ok. 2000 BRT, ok. 1120 NRT, ok. 3100 t nośności; |
| Wymiary: | 84,6 całk. x 12,1 x 5,6 m |
| Napęd: | 2 kotły parowe, maszyna potrójnego rozprężania, 1200 KM |
| Prędkość: | 9 węzłów |
| Załoga: | 23 osoby |

uen, postanowił przeczekać silny sztorm na Morzu Północnym i po wyjściu z Brunsbüttel – kierując się radą pilota - nakazał rzucić kotwicę w sektorze latarniowca *Elbe III*, gdzie stało już kilkanaście statków. Na kotwiczowisku było ciasno. Przedtem jednak oddał pilota kanałowego na latarniowiec, a później, chcąc uniknąć kolizji z wchodzącym statkiem, nakazał zastopować maszynę. Była bardzo ciemna noc, godzina 22. Kapitan postanowił obejść stojący na kotwicy w odległości dwóch długości niemiecki statek *Ausgir* (5870 BRT) od południowego zachodu, jednak prąd przyływu i wiatr wiejący od morza spowodowały szybki dryf w kierunku niemieckiego parowca. Kolizja była nieunikniona. Chcąc złagodzić skutki uderzenia, a przede wszystkim uniknąć uderzenia burtą w dziobnicę *Ausgira*, kapitan nakazał zwrot „lewo na burtę”, co uchroniło statek od uderzenia burtą, ale silny prąd spowodował, że *Kraków* uderzył sterem o naprężony łańcuch kotwiczny niemieckiego statku. Pękła rama sterowa wraz z piętą steru, a statek niemiecki pociągnięty łańcuchem uderzył w burtę *Krakowa*. Następnego dnia po zbadaniu stanu steru przez mechaników, statek wyszedł w dalszą drogę, jednak uszkodzona rama steru odpadła i stracił sterowność.

Inna przygoda spotkała *Toruń* płynący pod dowództwem kpt. Bolesława Mikułowskiego, który w dniu 10 listopada 1936 roku około godziny 7.40 rano odbił od drewnianej przystani Isvicken w zatoce Isvikskil z ładunkiem 600-700 ton kamieni. Statek kierował się ku wyjściu z zatoki i dalej do Krokstrand. Wiał silny wiatr południowy i statek chwilami dryfował pomimo pracującej maszyny napędowej. Wyjście z zatoki wymagało wykonania manewrów wyminięcia dwóch kamieni – jednego widocznego nad powierzchnią wody i drugiego – podwodnego, znajdujących się w odległości około 100 metrów od siebie, u wejścia do zatoki. W trakcie manewrów ster zaciął się w położeniu „lecko w prawo”. II oficer Dymitr Schreiber sprawdził przewody sterowe – wszystko było w porządku. Kamienie zbliżały się nieuchronnie. Ponadto statkowi zagrażało uderzenie rufą o przybrzeżną kamienistą mieliznę. Żeby uniknąć takiego scenariusza, kpt. Mikułowski dał do maszyny komendę „pełną naprzód”, a potem naprzemian „naprzód” i „wstecz”. Pomimo tych manewrów, statek uderzył o skałę uszkadzając stewę dziobową. Nie dało się też uniknąć dwukrotnego uderzenia o dno, na skutek czego uszkodzona została prawa stępka przechyłowa. Ster

zaczął działać – po czasie stwierdzono, że zacięcie spowodowane było zbyt niskim ciśnieniem pary podawanej do maszyny sterowej w czasie manewrów.

Inny ciekawy przypadek to kolizja dwóch polskich statków w Antwerpii. W czasie postoju przed służą Kruisschans w Antwerpii, *Wilno* zostało uderzone 15 lutego 1937 przez manewrujący *Lechistan*, płynący pod szwedzką banderą w polskim czarterze. Uszkodzone zostały 4 arkusze blach poszycia na dziobie kadłuba i kłuz kotwiczna, utracono kotwicę i dwa przęsła łańcucha. Statek skierowano do remontu w Antwerpii. Ale pech go nie opuszczał. Po zakończeniu trwającego osiem dni remontu na doku, statek udał się 6 marca 1937 roku pod dowództwem kpt. Bohdana Gawęckiego z ładunkiem tomasyny do Gdyni. Wkrótce po opuszczeniu portu podczas określania dewiacji na Skaldzie, na redzie Terneuzen, zmienił kurs w celu uniknięcia zderzenia z nierozpoznanym statkiem, wskutek czego uderzył rufą o dno i doznał tak poważnych uszkodzeń steru, że kontynuowanie rejsu stało się niemożliwe. Dopiero 8 marca został przeholowany do Vlissingen przez holowniki *Schelde* i *Vulcaine*, a na redzie Vlissingen został przejęty przez holowniki *Blankenburg* i *Rotterdam*, które doprowadziły go 9 marca o godz. 1.10 rano do stoczni Scheepsbouw Maatschappij Nieuwe-Waterweg w Rotterdamie-Schiedam. Po zakończeniu remontu wrócił do Gdyni 20 marca 1937 roku.

Oprócz awarii odnotowano też udział w akcjach ratowniczych. *Poznań*, płynący pod dowództwem kpt. Zygmunta Deyczakowskiego, uratował 1 sierpnia 1937 roku na Morzu Alandzkim 4 pasażerów i podjął z wody motorówkę, na której się znajdowali. Byli to obywatele fińscy Gideon Wikman z żoną i dwojgiem nieletnich dzieci. Według oświadczenia uratowanych, sternik, a zarazem właściciel motorówki, Carlson mieszkający na wyspie Eckerö, wypadł za burtę i utonął poprzedniego dnia podczas silnej fali, która zalała silnik, co spowodowało unieruchomienie motorówki. Wiejący z północnego wschodu wiatr zdryfował motorówkę idącą z Mariehamn do Eckerö na pełne morze. Polski statek zabrał uratowanych do Gdańska, gdzie zostali przekazani pod opiekę konsula Finlandii. W Gdańsku też wylądowano zabraną na pokład motorówkę.

Goście przeżyła załoga *Katowic* w marcu 1939 roku. W czasie rejsu



Toruń w doku Stoczni Gdynskiej.

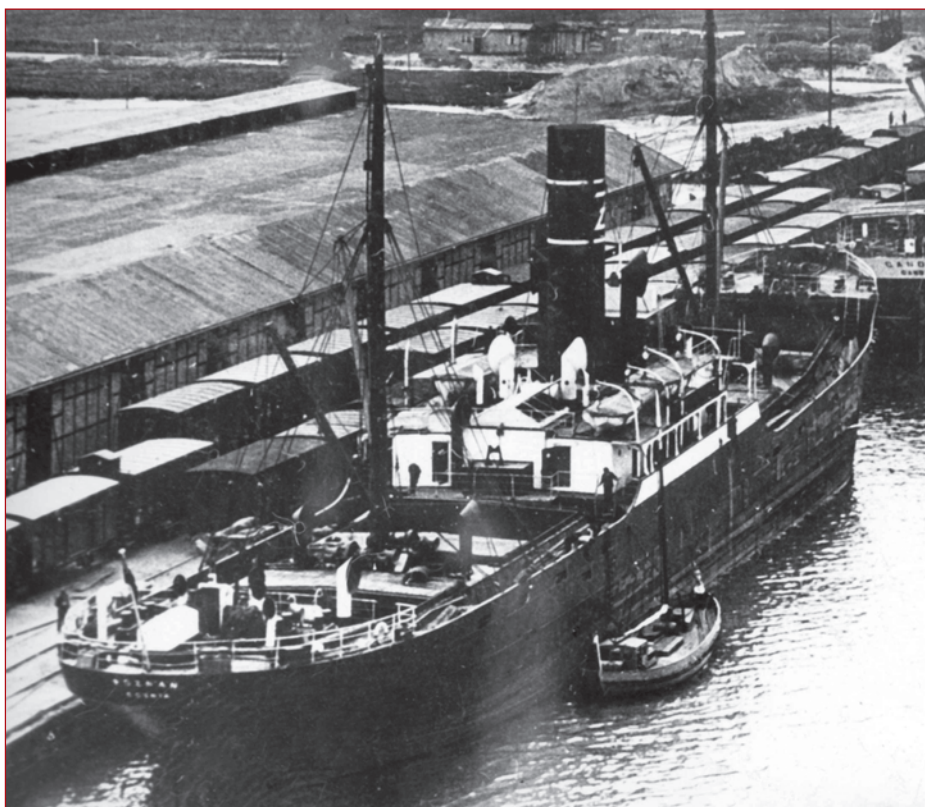
w pobliżu wybrzeży hiszpańskich, statek znalazł się w zasięgu ognia artylerii walczących jednostek floty narodowej i rządowej w hiszpańskiej wojnie domowej. Na szczęście nie stanowił celu dla żadnej ze stron, ale zdarzenie dało przedsmak wojennych niebezpieczeństw, które czekały te statki w bardzo niedalekiej przyszłości.

„Awantury” tropikalne

W 1930 r. *Kraków* wysłano w pierwszy w PMH rejs w tropiki – do Dżidży, na Morze Czerwone, z transportem 10 tysięcy karabinów (oraz odpowiednią ilością amunicji) zakupionych w Polsce przez króla Arabii Saudyjskiej. Statek należało odpowiednio przygotować do podróży, zakupiono wentylatory biurowe (w statkowych kabinach nie było wentylacji mechanicznej), na pokładzie łodziowym umieszczono klatki dla kur i świni (z braku chłodni trzeba było wozić mięso w stanie żywym). Załozce wydano pasy flanelowe dla ochrony nerek i brzucha „przed przestudzeniem”, ale zrezygnowano z zakupu korkowych kasków tropikalnych.

Rejs rozpoczął się 31 lipca 1931 r., z Gdyni. W ładowniach – prócz karabinów – znajdowało się jeszcze działko górskie (egzemplarz okazowy, z nadzieją na eksport większej liczby) oraz cukier i węgiel. Do drugiej ładowni wsypano 400 t bunkru, który potem przeładowywano do statkowych zasobni. Do Port Saidu *Kraków* zawiał dopiero po trzech tygodniach, po czym jako pierwszy polski statek przebył Kanał Sueski. Do Dżidży przybył 29 sierpnia 1930 r. Tam karabiny wyładowano, gdyż dalszą drogę miały odbyć transportem lądowym, na grzbietach wielbłądów. Załoga *Krakowa* miała okazję zobaczyć króla saudyjskiego Ibn Sauda, który osobiście postanowił sprawdzić jakość dostarczonej broni oddając strzały z kilku przypadkowo wybranych karabinów. Król odebrał też osobisty prezent marszałka Piłsudskiego (dwa inkrustowane sztucery) i w rewanżu podarował dwa ogiery arabskie. Załozce *Krakowa* dostarczono świeży prowiant (w tym 10 żywych baranów), a kapitanowi zapłacono za fracht złotymi monetami.

Pod koniec grudnia 1934 r. w kolejny tropikalny rejs wyruszył *Poznań*. Zorganizowany przez Ligę Morską i Kolonialną, miał się stać zaczątkiem linii żeglugowej do Afryki Zachodniej, co z kolei miało ułatwić nawiązanie współpracy gospodarczej z Liberią, a w dalszej perspektywie –



Poznań w latach trzydziestych ub. wieku.

założenie tam polskiej kolonii. Do ładowni zabrano ponad 2000 ton różnorodnych towarów, przeważnie masówki, np. cementu i soli. Na pokładzie znajdowali się przedstawiciele LMiK i Towarzystwa Handlu Zamorskiego (współorganizatora rejsu), kinooperator i korespondent prasowy. Po trzech tygodniach *Poznań* dotarł do Monrovi i stamtąd rozpoczął działalność handlową, z założenia prowadzoną w XIX-wiecznym stylu - statek stawał w kolejnych przystaniach i tam sprzedawał drobną część towaru w zamian za orzeszki ziemne, kakao, itp. Statek cumował w Port Bouet, Takoradi, Akrze, Lome i Lagos. W Afryce Polacy spotykali się z niechęcią miejscowych przedstawicieli handlowych, szczególnie w dwóch pierwszych portach.

Perypetie związane z tym rejsiem opisane są w dość licznych wspomnieniach i publikacjach prasowych. Tutaj wystarczy powiedzieć, że rejs zakończył się połowicznym sukcesem, mimo szumnych zapewnień władz LMiK nie przyniósł spodziewanych zysków, a w grudniu 1936 r. „Żegluga Polska” umorzyła Lidze Morskiej należność za wynajęcie statku w wysokości 44 tys. złotych, motywując to „społecznym charakterem Ligi”. Wyjaśnić można, że zyski ze sprzedaży towarów przeznaczano na działalność Syndykatu Handlowego, który miał koordynować ligową działalność handlową w Liberii.

Rejs ten pozwolił za to zyskać spore doświadczenie, pozwalające na bardziej zdecydowane wejście na rynki afrykańskie. Inna rzecz, że nikt z nich nie skorzystał. Szkoda, gdyż polskie towary i tak pojawiały się w Afryce, choć w niewielkich ilościach, np. szynka w puszkach, artykuły galanteryjne, naczynia blaszane i emaliowane. Niestety, ich sprowadzaniem zajmowały się centrale handlowe z Europy Zachodniej. Polska bandera pojawiła się na wodach Afryki Zachodniej okazjonalnie podczas wojny, a na dłużej dopiero wraz ze statkiem *Tczew* w 1959 r., po utworzeniu przez PŻM linii zachodnioafrykańskiej.



Po tych spektakularnych rejsach przyszły kolejne, mniej barwne, ale również ważne. „Francuzi” nadal przecierały polskie szlaki żeglugowe. W 1934 r. *Kraków* zawiał do Ameryki Środkowej i Newport News. Płynął z niżej, sztormował przez 24 dni, a do portu przybył bez szalup i z połową mostku. W marcu 1933 r. *Katowice* zabrały z Palermo pierwszy transport cytryn, jaki znalazł się na polskim statku, a w październiku 1938 r. zainaugurowały linię do portów włoskich.

A potem przyszła wojna...

**Bohdan Huras,
Marek Twardowski**

Zdarzyło się w polskiej gospodarce morskiej...

10 lat temu

Styczeń 2001 r.

13 – W Stoczni Szczecińskiej Porta Holding SA wodowano pierwszy statek zbudowany na zmodernizowanej pochylni Wulkan II. Był to uniwersalny kontenerowiec *Sagittarius* o nośności 22 900 ton, budowany dla armatora niemieckiego.

15 – Polska Żegluga Bałtycka ogłosiła przetarg na sprzedaż swoich baz promowych. Cenę wywoławczą Bazy Promów Morskich w Świnoujściu ustalono na 198 mln zł, a bazy w Gdańsku na 18 mln zł.

15 – Po raz pierwszy do polskiego portu przybył masowiec *Isadora*, zbudowany w 1999 r. dla PŻM w Japonii.



16 – W Stoczni Szczecińskiej położono stępkę pod statek *Carolina*, pierwszy typu B-178.

27 – W Stoczni Szczecińskiej Porta Holding SA wodowano statek *Colfo dei Coralli* – pierwszy z dwóch ro-pax-ów budowanych dla włoskiego armatora Lloyd Sardegna Compagnia di Navigazione z Sardyńi.

20 lat temu

Styczeń 1991 r.

4-5 – Sejm uchwalił ustawę o pracy na morskich statkach handlowych oraz uchwały o nowelizacji kodeksu morskiego oraz o obszarach morskich Rzeczypospolitej Polskiej.

15 – Spółka Scan-Pol Marine SA (zarejestrowana w Panamie) nabyła statek *St. Magnus*, który otrzymał nazwę *Parseta* i z końcem miesiąca wszedł w czarter PŻB, na linię ze Świnoujścia do Ystad.

18 – Pojazdowiec *Inowrocław* wpłynął do Gdyni kończąc pięcioletnią podróż na linii angielskiej, w serwisie „Polanglia”. Tego samego dnia do Alangu, na złomowanie, przybył drobnicowiec *Al Karim*, który w lipcu 1967 r. wszedł do polskiej służby jako *Mieszko I*, pierwszy statek typu B-445.

21 – Uroczyście podniesiono banderę na patrolowcu *Kaper-1*, który wszedł do służby Urzędu Morskiego. Wkrótce przekazano go Straży Granicznej.



28 – Z portu w Hamburgu wyszedł semikontenerowiec *Adam Mickiewicz* inaugurując polską część serwisu POL-EAGLE-KOALA, do Australii. W styczniu dołączył do niego *Józef Conrad Korzeniowski*.

30 – Do służby w PŻB wszedł drobnicowiec *Rusalka II*, pierwszy z serii B-564.

Dowództwo radzieckiej marynarki wojennej poinformowało o decyzji wycofania swoich okrętów ze Świnoujścia, ich bazy od 1946 r. Wycofane okręty zostały rozmieszczone w innych rejonach Bałtyku.

30 lat temu

Styczeń 1981 r.

2 – W Stoczni Szczecińskiej położono stępkę pod okręt warsztatowy *PM-52*, pierwszy projektu 304/III.

12 – Transocean zamówił w Stoczni Gdańskiej 8 transportowców rybackich typu B-364, o nośności 6333 t, z których pierwszy – *Kociwiew* – oddano do służby dopiero w styczniu 1987 r. Ostatecznie do polskiej służby weszło 6 statków tego typu, 2 ostatnie ukończono dla obcego armatora.

14 – Podczas rejsu z Marsylii do Bejrutu wskutek sztormu nastąpiło przesunięcie ładunku na libańskim statku *Abed Al Salem*, który następnie został wyrzucony na brzeg w pobliżu portu Iraklion na Krecie, porzucony przez załogę i uznany za całkowicie stracony. Rozpoczął morską służbę w 1960 r. jako polski kabotażowiec *Skierka*, trzeci z typu B-57. Tego samego dnia zakończyło działalność Polsko-Norweskie Przedsięwzięcie Żeglugowe, powołane w 1978 r. dla eksploatacji trzech niewielkich masowców *Jarostaw*, *Koronowo* i *Niewiadów*.

W polskich stoczniach zwodowano holownik.

W styczniu służbę rozpoczął największy polski dźwиг pływający – *Maja*.



40 lat temu

Styczeń 1971 r.

4 – Do Nowego Jorku, po raz pierwszy od 1951 r. zawinął polski transatlantyk *Stefan Batory*.

25 – Spotkanie Edwarda Gierka w Gdańsku z delegatami załóg stoczni i zakładów kooperujących. Wówczas padło to słynne pytanie „Pomożecie?”

26 – Rozpoczęcie pierwszego przeładunku płynnej siarki w gdańskim porcie.

31 – Do służby w świnoujskiej „Odrze” wszedł trawler-przetwórnia *Kalmar*; pierwszy z typu B-418. Łowił ryby ponad 20 lat.

W polskich stoczniach zwodowano drobnicowiec.

Służbę rozpoczął statek badawczy *PIHM*, przebudowany z lugrotrawlera *Skowronek* i nazwany *Hydromet*.

50 lat temu

Styczeń 1961 r.

8 – Na statku *Bydgoszcz*, w dwie godziny po jej wyjściu w dziewiczy rejs, zmarł kpt. ż.w. Michał Niczko – absolwent Szkoły Morskiej w Tczewie, zasłużony dla rozwoju polskiej gospodarki morskiej.



9 – W Stoczni Marynarki Wojennej zakończono budowę jachtu *Topaz* – pierwszego polskiego jachtu z tworzyw sztucznych, konstrukcji M. Plucińskiego i Z. Milewskiego.



10 – Ze służby wycofano weterana polskiej floty – masowiec *Wisła*, zbudowany jeszcze w 1928 r. Odsprzedany Zarządowi Portu Szczecin, służył jako magazyn pływający *LCH-ZPS-1* (potem *MP-ZPS-4*) do 1975 r.

16 – Na pokładzie drobnicowca *Krynica*, z Bostonu przybyły do Gdyni skrzynie ze skarbem wawelskim, ewakuowanym po wybuchu wojny.

21 – Na wysokości Algieru, polski drobnicowiec *Oliwa* został zatrzymany przez francuski patrolowiec *L'adroit*. Po sprawdzeniu ładunku (w poszukiwaniu broni dla algierskich bojowników) statek został zwolniony.

28 – W Stoczni Gdańskiej zwodowano węglowiec *Durresti* – pierwszy z dwóch statków typu B-31, budowanych dla Albanii.

W polskich stoczniach zwodowano 2 drobnicowce, węglowiec i zbiornikowiec portowy.

W styczniu drobnicowiec *Wolin* zdobył honorowy tytuł „Miss Kanału Kilońskiego”.

60 lat temu

Styczeń 1951 r.

1 – Powołano do życia przedsiębiorstwa PLO, PŻM i PRO, które następnego dnia przejęły statki likwidowanych spółek GAL, „Żegluga Polska” i „Polbryt”. Również w styczniu dokonano reorganizacji rybołówstwa poprzez utworzenie Centralnego Zarządu Rybołówstwa Morskiego. Zlikwidowano PPD „Delfin”, a na jego bazie utworzono świnoujski oddział PPD „Dalmor”. Porty rybackie w Gdyni, Helu i Łebie przejęło przedsiębiorstwo „Arka”, a porty rybackie w Darłowie i Ustce – przedsiębiorstwo „Barka”.

29 – Podpisanie umowy między rządami Polski i Chin o powołaniu wspólnego przedsiębiorstwa żeglugowego.

31 – Do służby w PRO wszedł holownik-łodołamacz *Światowid*, zbudowany w Holandii.



70 lat temu

Styczeń 1941 r.

19 – Przejęcie okrętu podwodnego *Sokół* przez polską załogę.

Polska Marynarka Handlowa:

- u wybrzeży Afryki Zachodniej (w drodze do W. Brytanii): *Batory*, *Sobieski* (remont);
- na wodach islandzkich: *Bug*, *Chorzów*, *Hel*
- w konwoju z Afryki Zach. do W. Brytanii: *Cieszyn*;
- na wodach brytyjskich: *Częstochowa*, *Katowice*, *Kmicic*, *Kraków*, *Kroman*, *Lech*, *Lewant*, *Lwów*, *Poznań*, *Pułaski*, *Wigry* (remont), *Wilno*, *Wisła*;
- w portach Ameryki Płn.: *Lechistan*, *Morska Wola*, *Narocz*, *Stalowa Wola*;

- w konwoju z Kanady: *Lida*;
- w Gibraltarze: *Lublin*;
- w konwoju z Kanady: *Puck*, *Zagłoba*;
- w portach Ameryki Środkowej: *Rozevie*, *Śląsk*;
- na Morzu Śródziemnym: *Warszawa*.

Polska Marynarka Wojenna:

- eskorta konwojów w rejonie Western Approaches: *Garland* (na zdjęciu), *Ourgan*, *Piorun*



- w remoncie: *Błyskawica*, *Burza*, *S-1*, *S-3*;
- patrole w kanale La Manche: *S-2*;
- patrol u wybrzeży Norwegii: *Wilk*.

80 lat temu

Styczeń 1931 r.

1 – Prezydent RP Ignacy Mościcki nadał stopień kontradmirała komandorowi Jerzemu Świrskiemu, szefowi KMW.

Ministerstwo Przemysłu i Handlu przekazało Urzędowi Morskiemu nadzór nad budową gdyńskiego portu.

90 lat temu

Styczeń 1921 r.

13 – Podpisanie umowy na budowę w Gdańsku 4 monitorów rzecznych. Były to jedyne okręty wojenne zbudowane w Gdańsku w okresie międzywojennym.



Sejm uchwalił ustawę określającą charakter prawny polskiego morskiego statku handlowego i prawo do podnoszenia polskiej bandery handlowej.

Opracowali:
Jerzy Drzemczewski
Marek Twardowski



Okladka „Szkwału” z nowelą Kuleschitza.

Wróżenie z morza

Według przedwojennej fantazji, Polska w 2005 roku miała kolonizować Grenlandię i uruchomić szlak morski przez biegun północny. Port w Gdyni zaś sięgać miał aż do Rozewia!

Ludzie od zawsze chcieli wiedzieć co będzie w przyszłości. I w różny sposób sobie z tym radzili. Aby odpowiedzieć na pytanie, co się stanie za lat kilka, kilkanaście czy kilkadziesiąt, sięgali po wróżby, astrologię i jasnowiedzów. Swego czasu próbowano nawet podejść do prognozowania przyszłych wydarzeń naukowo i tak narodziła się futurologia.

Generalnie jednak nic z tych prób nie wyszło. No bo jaki jasnowiedz, np. w roku 1960, był w stanie przewidzieć upadek komunizmu w Europie? Prognozowanie

przyszłości pozostaje więc nadal w sferze fantazji i jest bardziej domeną szarlatanów i artystów niż naukowców. Szarlatanami zajmować się tutaj nie będziemy, ale o artystach (szczególnie jednym) warto wspomnieć.

I nie chodzi o Leonarda da Vinci, który już w XV wieku potrafił sobie wyobrazić różne latające maszyny, które dzisiaj nazywamy samolotami, czy Juliusza Verne’a, którego powieść „Dwadzieścia tysięcy mil podmorskiej żeglugi” trafnie przewidziała erę atomowych

określonych na długo zanim się pojawiły.

Sięgnijmy po skromniejsze, mniej znane nazwisko - Fryderyka Kuleschitza. Chcielibyśmy przypomnieć jego nowelę z 1936 roku, w której opisał, jak będą wyglądały polskie kontakty z morzem w 2005 roku, czyli na niemal siedemdziesiąt lat naprzód. Sprawdźmy jak wyobrażał sobie przyszłość i która z wizji się sprawdziła.

Nowela nauczyciela

Niewątpliwym osiągnięciem II Rzeczypospolitej, przy wszystkich zastrzeżeniach, które można by przy tej okazji wnieść, była budowa Gdyni, zarówno portu, jak i miasta. Oba te twory powstały niemal z niczego. Malutką wioską rybacką, w ciągu zaledwie kilkunastu lat, przeobrażono w prężny, nowoczesny ośrodek liczący ponad 120 tysięcy mieszkańców! Port gdyński zaś wyprzedził

w przeładunkach port gdański. Tempo realizacji inwestycji było ewenementem w skali światowej i budziło podziw w całej Europie.

Oczywiście wszystko to wymagało podjęcia ogromnego wysiłku, na który z trudem stać było odradzające się po zaborach państwo polskie. Wysiłek ten wspierał był przez, podejmowaną świadomie przez władze polityczne, propagandę morską. Mówiąc najogólniej, jej głównym zadaniem było zmobilizowanie społeczeństwa i wytłumaczenie mu dlaczego powstanie Gdyni jest takie ważne, ważniejsze od wielu innych zadań, których przecież nie brakowało na początku niepodległości.

Trzeba podkreślić, że entuzjazm ten udało się wzbudzić. Wkład w to miała także Liga Morska, wielka i wpływowa organizacja społeczna zajmująca się krzewieniem idei Polski morskiej, która w 1939 roku liczyła niemal milion członków! Mogli oni z dumą patrzeć na bar-dziej niż dynamiczny rozwój miasta, które szybko stało się autentycznym polskim

„oknem na świat”, a którego budowę wspierali.

Liga celebrowała też dumę podczas różnego rodzaju świąt i uroczystych obchodów kolejnych, „okrągłych” i mniej okrągłych dat. Jedną z nich była szesnasta rocznica zaślubin Polski z Bałtykiem, która wypadła na rok 1936. Była to zarazem dziesiątą rocznicą uzyskania przez Gdynię praw miejskich (obie wypadły 10 lutego). Jednym ze sposobów uczczenia tych wydarzeń było przygotowanie okolicznościowych artykułów w „ligowej” prasie, m.in. w „Szkwałe”.

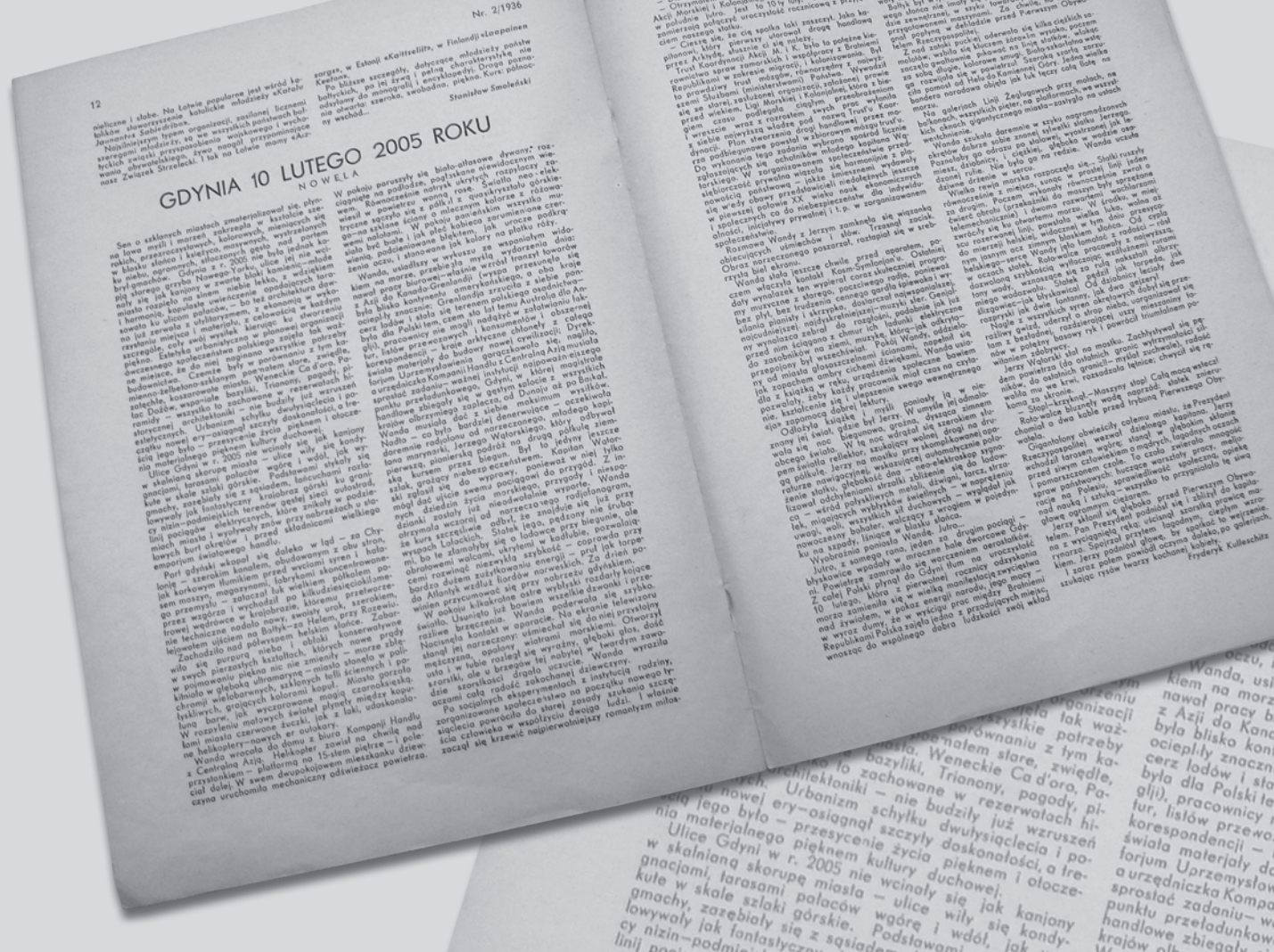
Redakcja tego miesięcznika mieściła się w Warszawie. W okresie, o którym tutaj piszemy, jego redaktorem naczelnym był Stanisław Zadrożny. Pismo było przez Ligę wydawane w latach 1935-1937. Wiodącym, choć nie jedynym jego tematem było żeglarstwo. Gazeta skierowana była głównie do młodzieży akademickiej. Uważana była wręcz za swo-

istej ambasadora spraw Ligi wśród polskich studentów.

W numerze 2 „Szkwału”, z lutego 1936 roku, ukazała się nowela pióra Fryderyka Kuleschitza zatytułowana „Gdynia 10 lutego 2005 roku”. Mało kto dzisiaj potrafiłby skojarzyć nazwisko jej twórcy. Kuleschitz był autorem znanej przed wojną książki „Rejs dookoła świata”, w której opisał wokółziemską podróż Daru Pomorza - pierwszego statku pod białoczerwoną banderą - w latach 1934-1935. Kuleschitz znał ją z autopsji, bo przebywał wtedy na pokładzie żaglowca jako nauczyciel języka angielskiego. Za książkę tę otrzymał nawet prestiżową wówczas, literacką nagrodę marynistyczną im. Jerzego Szareckiego.

Nowela jest skromna, zajmuje dwie strony pisma. Nie ma także wielkich war-

Nowela Kuleschitza.



Fot. Tomasz Falba



Gdynia dzisiaj.

tości artystycznych. Jest jednak niezwykle ciekawym przykładem tego morskiego entuzjazmu Polaków, o którym wspominaliśmy wyżej. Akcja rozgrywa się wieczorem 9 lutego i raniem 10 lutego 2005 roku w Gdyni, a więc za prawie siedemdziesiąt lat od czasów, w których żyje Kuleschitz. Bohaterką opowiadania jest młoda dziewczyna Wanda, która z utęsknieniem czeka na swojego narzeczonego, kapitana Jerzego Wątorskiego wracającego z pionierskiego rejsu przez biegun. Uroczyste powitanie dzielnego marynarza i jego statku odbywa się w czasie kolejnej rocznicy zaślubin Polski z morzem.

Polacy na Grenlandię!

„Ulice Gdyni w r. 2005 nie wcinają się jak kanjony w skalniana skorupę miasta – ulice wiły się kondygnacjami, tarasami pałaców w górę i w dół, jak wykute w skale szlaki górskie. Podstawami stykały się gmachy, zazębiały się z sąsiedem, łańcuchami rozfalowały jak fantastyczny krajobraz górski ku granicy nizin – podmiejskich terenów gęstej sieci autostrad, linii pociągów elektrycznych, które znikwały w podziemiach miasta i wypływały znów przy nabrzeżach u stalowych burt okrętów i przed skład-

nicami wielkiego emporjum światowego handlu.”

Taką Gdynię widziała, zdaniem Kuleschitza, Wanda z okien swojego mieszkania (przy cytatach z noweli Kuleschitza, w całym artykule, zachowujemy oryginalną pisownię – red.).

W roku 2005 miało to więc być miasto piękne architektonicznie. Pełne kopuł i wieżowców, pomiędzy którymi, jak dalej pisze Kuleschitz *„pływały (...) czerwone żuczki, jak z laki, udoskonalone helikoptery – nowych er autokary”*. Takim właśnie helikopterem Wanda dostała się do swojego mieszkania na piętnastym piętrze. Było to lokum nieduże, bo zaledwie dwupokojowe, ale niezwykle komfortowe i z widokiem na morze. Na dodatek miało dźwiękoszczelne ściany. Wanda mogła w nim słuchać muzyki wszechświata (co autor nazywa *„ostatniej daty wynalazkiem”*) oddając się przy tym ulubionej lekturze.

Ze swojego mieszkania Wanda mogła podziwiać gdyński port. A było czym się delectować. *„Port gdyński wkołał się daleko w łód – za Chylonję – szerokim kanałem, obudowanym z obu stron, jak korkowym tłumikiem przed wyciami syren i balasem maszyn, magazynami, fabrykami skoncentrowanego przemysłu*

– zataczał łuk wielkim półkolem poprzez wzgórze i wychodził po kilkudziesięciokilometrowej wędrówce w krajobrazie, któremu przetworzenie techniczne nadało nowy swoisty urok, szerokiem, lejącym ujściem na Bałtyk – za Helem przy Rozewiu” - pisze Kuleschitz.

Cóż za wspaniała wizja! W 2005 roku Gdynia jest, w oczach autora noweli z 1936 roku, wielkim supernowoczesnym ośrodkiem miejskim, prawdziwym ziszczeniem snu o *„szklanych miastach”*, jak sam wspomina. Port obsługuje całą centralną Europę i nie tylko. Wanda pracowała bowiem, jak dalej opowiada Kuleschitz, w biurze Kompanji Handlu z Centralną Azją, które nie nadążało z realizacją zamówień z obszaru *„od Dunaju aż po Bajkał”*.

Co więcej, Kompanja musiała sprostać obsłudze tranzytu towarów z Azji do Kanado-Grenlandii, nowego tworu na mapie świata. *„Wyspa przesunęła się była blisko kontynentu amerykańskiego, a oba kraje ocieplily znacznie. Grenlandja zrzuciła z siebie pancierz lodów i stała się terenem polskiego osadnictwa – była dla Polaków tem, czem sto lat temu Australja dla Anglii”* - wyjaśnia Kuleschitz.

W 2011 roku, w sześć lat po wizji autora noweli, Gdynia rzeczywiście ucho- dzi za miasto piękne i nowoczesne, ale

aż tak ogromną i ważną metropolią jak chciał Kuleschitz, nie jest. Także port gdyński jest znacznie mniejszy. No i wciąż jeszcze przyjmuje statki tylko od strony Zatoki Gdańskiej, a nie otwartego morza u nasady Półwyspu Helskiego. Co jednak zastanawiające w noweli Kuleschitza, Gdynia nadal jest głównym portem Polski. Autor nie wspomina bowiem o innych miastach nadmorskich. Widać granice RP nad Bałtykiem w 2005 roku miały pozostać takie same jak w 1936.

Wizja przesunięcia się Grenlandii i kolonizacji jej przez Polaków jest oczywiście zupełną fantasmagorią. Być może była to nadzieja rozpalona przez sukcesy pierwszych polskich ekspedycji polarnych, o których akurat wtedy było głośno. Trzeba jednak przyznać, że w opisie tym pojawia się także prawdziwa intuicja. Kuleschitz zwraca mianowicie uwagę na ocieplenie się klimatu i topnienie lodowców na tej największej wyspie świata. Z treści noweli nie wynika tylko, czy w 2005 roku nadal pozostaje ona w rękach duńskich, czy jest już nasza.

Liczy się tylko miłość

W mieszkaniu Wandy był także telewizor, który w noweli służy do komunikowania się z bliskimi, a nie do oglądania telewizji jak w czasach współczesnych. Dziewczyna skontaktowała się przez niego ze swoim narzeczonym, kapitanem Wątorskim, który odbywał „*pierwszą, pionierską podróż na drugą półkulę ziemską kursiem przez biegun*” - jak pisze Kuleschitz.

Warte zauważenia jest, że statek młodego kapitana był, „*pędzony nie śrubami, bo te złamałyby się o lodowce przy biegunie, ale obrotowymi walcami, ukrytymi w kadłubie, pozwalającymi rozwinąć niezwykłą szybkość – co prawda przy bardzo dużym zużyciu energii*”, co pozwalało mu pruć morze niczym torpeda. Rzeczywiście musiała to być całkiem niezła prędkość, skoro w ciągu zaledwie półtora dnia statek pokonał trasę z Lofotów do portu w Gdyni. Byłby nawet przybył szybciej, gdyby jego właściciel, Trust Koordynacji Akcji Morskiej i Kolonjalnej, nie nakazał mu specjalnie zwolnienia, tak aby powrót do Gdyni wypadł akurat w czasie uroczystych obchodów jubileuszu zaślubin Polski z morzem 10 lutego.

Czym był ów Trust? „*Było to potężne kierownictwo spraw zamorskich i współpracy z Bratnimi Republikami w zakre-*

sie migracji i kolonizowania. Był to prawdziwy trust mózgow, równorzędny z najwyższymi Służbami (ministerstwami) Państwa. Wywodził się ze starej, zasłużonej organizacji, założonej prawie przed wiekiem, Ligi Morskiej i Kolonjalnej, która z biegiem czasu podlegała ciągłym przeobrażeniom i wreszcie wraz z rozrostem swych prac wyłoniła z siebie najwyższą władzę pod nazwą Trust'u Koordynacji.” - wyjaśnia Kuleschitz.

Powitanie statku Wątorskiego odbyło się z wielką pompą. Na Zatoce Gdańskiej ustawiała się kolumna statków, która miała przepłynąć przed oczyma zgromadzonych na nabrzeżu i trybunie honorowej gości w tym przed prezydentem Polski. Nad ich głowami rozpościerała się olbrzymia biało-czerwona wstęga rozpięta na niebie, od Helu po Gdynię, przez samoloty.

Największą atrakcją obchodów było oczywiście przybycie statku Wątorskiego. Ten też błysnął istic ułańską fantazją. „*Roto-walce pracowały z najwyższą dozwoloną szybkością wytłaczając wzdłużnemi rurami tony wody, wznoszące się za rufą naksztali olbrzymiego wodozwalu. Statek pędził jak torpeda, jak ślizgowiec – jak błyskawica! Od dziobnicy leciały dwa rozpryski jak dwie fontanny, jak dwa gejzery! (...) statek znieruchomiał o dwa kable przed trybuną Pierwszego Obywatela.*” - pisze Kuleschitz. Było samo południe 10 lutego 2005 roku.

Jak widać, Polacy u progu XXI wieku nie tylko kolonizowali Grenlandię, ale tak-

że wytyczali nowe szlaki morskie i to przy pomocy jednostek wyposażonych w silniki o niesamowitych możliwościach. Choć Kuleschitz pomylił się co do polskich możliwości, to jednak intuicja podpowiedziała mu prawdziwie, że w niedalekiej przyszłości arktyczne drogi morskie staną się niezwykle ważne dla światowego handlu. Obserwujemy to dzisiaj. Topniejące lodowce coraz bardziej otwierają Przejście Północno-Zachodnie i Północno-Wschodnie. Udowodniono już również, że trasa przez biegun jest możliwa do pokonania i to zarówno okrętami podwodnymi, jak i statkami.

W noweli są dwie wizje Kuleschitza, co do których możemy naprawdę żałować, że się nie sprawdziły. Po pierwsze, nigdy nie powstała w Polsce organizacja taka jak opisany przez niego Trust. Szczególnie po 1989 roku gospodarka morska pozostawiona została samej sobie. Po drugie, obecna Liga Morska jest zaledwie cieniem dawnej, przedwojennej organizacji. Na tyle słaba, że nie jest w stanie nie tylko wydać z siebie trustu mózgow, ale nawet czegoś znacznie mniej spektakularnego.

Nowela Kuleschitza kończy się zdaniem, że zaraz po spotkaniu z prezydentem Wątorski „*powiódł oczyma daleko, po galerjach, szukając rysów twarzy Kochanej kobiety*”. A więc w ostatecznym rozrachunku i tak liczy się tylko miłość. I w tym się akurat nie pomylił. Od 1936 roku nic się w tej sprawie nie zmieniło.

Tomasz Falba

Gdynia przed wojną.



Fot. ze zbiorów Muzeum Miasta Gdyni

Andrzej Perepeczko



Stary

Drzwi do mesy motorzystów otwały się szeroko. Stał w nich wysoki, raczej stary mężczyzna w granatowej kurtce i takimże swetrze. Siwe, krótko ostrzyżone włosy przykrywała sukienna czapka z miękkim daszkiem, popularna wśród rybaków i robotników portowych Gdyni.

- Smacznego! Czy to mesa motorzystów?

Staszek podniósł głowę znad talerza.

Pewno któryś z liczmanów załapał się na obiad – pomyślał.

Nowo przybyły siadł na wolnym krześle, zdjął czapkę i położył ją obok.

- Pozwól no, synku, porcję drugiego. Może być solidna - zwrócił się do mesboja.

- Się robi, panie starszy - Zenek był bardzo gościnnie i nigdy nie odmawiał przychodzącym w porcie, jakoś tak przeważnie w porze obiadowej.

- Panie Stasiu - Zenek pobrzękiwał kubkami na kompot - to ostatni dzień pan je u nas. Porzucą nas pan. Od jutra już w mesie oficerskiej.

Staszek skinął głową. Od jutra czekał go awans na asystenta. Już blisko dwa lata temu skończył Szkołę Morską i od tego czasu pływał pół roku jako palacz na węgiel, a ostatnio prawie osiem miesięcy był motorzystą. Dość marudnie szło mu w tym okresie wykonywanie obowiązkowego sprawozdania dyplomatycznego, na podstawie którego mógł być dopuszczony do końcowego egzaminu. Dopiero w czasie ostatniego postoju na stoczni udało mu się go zdać i w efekcie awansował na asystenta.

Wspomnienia wywołane Zenkową odzywką przewinęły się przez głowę Staszka popijającego kompot z suszonych owoców, do którego kucharz szczodłą ręką dorzucał raczej niespotykane na peerelowskim rynku rodzynki.

Tymczasem gość skończył jeść i odsunął talerz.

- Słuchaj no synku - zwrócił się do Zenka. - Gdzie tu jest wolna koja w kabinie motorzystów?

Jak na komendę wszyscy w mesie podnieśli głowy.

- To pan jest tym nowym motorzystą? - zdziwił się Staszek, bo raczej spodziewał się kogoś znacznie młodszego. - W takim razie mustruje pan na moje miejsce. Zaraz opróżnię szafkę.

- Radwinowicz - przestawił się nowo przybyły. Wyciągnął do Staszka potężną dłoń. Uścisk miał niespodziewanie mocny, wręcz nie pasujący do wieku.

Wyszli z mesy. Radwinowicz podniósł stojącą w korytarzu sfatygowaną walizkę i szerokim, kołyszącym się krokiem ruszył za Staszkiem.

Po paru dniach wyszli w morze w daleki rejs, aż do chińskich portów, a Radwinowicz trafił na wachtę razem ze świeżo upieczonym asystentem.

Początkowo Staszek skrzywił się na taki przydział i nawet odważył się mieć pretensje do drugiego mechanika, z którym zresztą żył w dobrych stosunkach, jako że obaj pochodzili ze Lwowa.

- Panie drugi - narzekał. - To trochę niezręczna sytuacja. Przecież Radwinowicz mógłby być niemal moim dziadkiem, a i czwartego mechanika też. To może być krępujące dla

nas wydawać polecenia starszemu człowiekowi. Weź pan go na swoją wachtę. Nie mówię, broń Boże, że pan jest też stary, skądże, ale panu łatwiej byłoby w razie czego pogonić motorzystę, czy zwrócić uwagę. Wiadomo, drugi majster to władza.

Istotnie, Staszek za parę dni miał obchodzić swoje dwudzieste pierwsze urodziny, a czwarty mechanik był zaledwie o dwa lata starszy.

Drugi jednak się nie zgodził, a zarówno Staszek, jak i czwarty mechanik po kilku wachtach pozbyli się wszelkich obaw, co do nowej sytuacji.

Stary okazał się bardzo pracowitym i wielce ruchliwym człowiekiem. Całą wachtę dreptał bez przerwy po maszynowni, rozmawiając dość głośno sam ze sobą. Sumiennie smarował ręczną oliwiarką wszystkie potrzebujące takiego zabiegu miejsca, a gdy miał chwilę wolnego czasu nie siadał jak inni motorzyści pod nawiewnikiem, tylko brał szmatę i pucował niemal do połysku płyty, schody i poręcze maszynowni lub zabierał się do mycia jakiejś pompy czy agregatu.

Nic więc dziwnego, że już po kilku dniach pozostali mechanicy zazdrościli czwartemu takiemu motorzysty.

W kolejnych odwiedzanych portach Radwinowicz pracował też chętniej i solidniej niż pozostali, gdyż nie ciągnęło go na ląd, jak młodszych. Zresztą nic dziwnego, bo znał prawie cały świat i żadne porty nie robiły już na nim wrażenia. Brał nawet czasami służby portowe za innych motorzystów, a że robił to za dobre słowo, prędko polubiła go cała załoga.

A jak pracował! Miło było popatrzeć, kiedy na przykład dobijał korby lub głowice.

- Trzeba wyczuć mutrę - mawiał z poważną i skupioną miną. I nadać odpowiedni szlag. Jak uderzysz za słabo, to może ci diabelskie nasienie puścić w czasie pracy, a jak za mocno - to może trzasnąć w robocie. I wszystkie muszą być dobite na równo, żeby ich nie pokrzywiło.

Stawał szeroko rozkraczony na swoich krzywych, ale solidnych nogach, a młodszy motorzysta trzymał na linie ciężki klucz, założony na solidną nakrętkę. Stary najpierw uderzał potężnym młotem, lekko przechylając przy tym głowę, jakby wsłuchiwał się w odzew klucza i nakrętki. Powtarzał to czasem nawet kilkakrotnie, jak muzyk strojący instrument przed koncertem. Wreszcie zapierał się mocniej na nogach i szerokimi, zamaszystymi, ale płynnymi ruchami opuszczał młot na ramię klucza.

Biada pomocnikowi, jeżeli - nie daj Boże - po którymś uderzeniu zeskokczył klucz z nakrętki. Stary łajał go wtedy w kilku co najmniej językach, odkręcał nakrętkę i cały ceremonial zaczynał na nowo.

- Taka cholerna śruba ma swój spryt synku - tłumaczył młodszemu motorzyście lub praktykantowi. - Przyczai się bestia jedna i ani się zorientujesz, a zrobi cię w konia. Dlatego, uważasz, musisz ją szybko dobić, bez przerw, żeby nie miała szansy na przyczajenie.



Statek szedł na południe i z dnia na dzień robiło się coraz cieplej. I gdzieś tak, już po przejściu Gibraltaru, Radwinowicz wyszedł na pokład po raz pierwszy bez koszuli.

Staszek widział już w swoim życiu sporo rozmaitych tatuży, ale tak pięknego nie zdarzyło mu się dotychczas oglądać. To nie był tatuaż, a wręcz dzieło sztuki. Na jego potężnie sklepionej klatce piersiowej szczyrzył kły tygrysi łeb. Żółto-czarna pręgowana skóra marszczyła się wokół rozwartej groźnie paszczy. Złote kły błyskały drapieżnie, a błyskające krwawo, wręcz gorejące oczy, wyrażały przyczajoną gotowość do zadania śmiertelnego ciosu.

- Gdzie panu odstawili taką piękną sztukę? - zagadnął Staszek.

- Podoba się? To już parę lat temu, w dziewięćset dwunastym, w Cingtao. Służyłem wtedy w niemieckiej Kaiserliche Marine i nasz okręt należał przez prawie dwa lata do dalekowschodniej eskadry. I tam właśnie miał zakład stary Chińczyk



i tylko on jeden tatuował złotą farbą. Bo to prawdziwe złoto. Osiemnastokaratowe. To był prawdziwy artysta. Brał dużo, ale warto było. Od tamtego czasu minęło już czterdzieści lat, a ten tygrys jakby wczoraj wykłuty. Teraz to już nikt takich tatuazy nie robi.

- To pan służył w cesarskiej marynarce?

- Tak, panie as. Urodziłem się w niemieckim zaborze, a że na wsi było mi ciasno, zaciągnąłem się jako młody chłopak do marynarki w dziewięćset szóstym. Pływałem jako palacz. Najpierw staliśmy w Europie, ale potem zjeździliśmy kawał świata i z Chin odesłali mnie i kilkunastu innych przed samą wojną do Hamburga. Miałem szczęście, bo mój okręt, pancernik *Scharnhorst* już w grudniu 1914 roku został zatopiony pod Falklandami razem z całą załogą. A było nas tam 1500 chłopów.

- To faktycznie szczęście - przytaknął Staszek. - Ale, ale, mówił pan, że był pan palaczem na pancerniku. Wtedy chyba palono węglem. To musiało być nielekkie.

- I jak jeszcze. Na okręcie było osiemnaście kotłów, to schodziło nas na wachtę tyleż samych palaczy plus sześciu szefów kotłowni. To był naprawdę „black gang” na okręcie. A gdyśmy szli na full speed, to do kotłów trzeba było wrzucić pięćset ton węgla na dobę. To policz synu, ile to wypadło na każdego. Ale dało się radę, człowiek był wtedy młody i silny.

- No, no i teraz panu nic nie brakuje. Lepszy pan od nas o tyle młodszych.

- Staram się, ale to nie to, co kiedyś. Pamiętam w dziewięćset dziesiątym udało mi się zakwalifikować aż do finału całej armii pruskiej w zapasach. Walce o pierwsze miejsce przyglądał się nie byle kto, bo sam cesarz Wilhelm.

Za przeciwnika w swojej wadze miałem silnego jak byk kirasjera z gwardyjskiego pułku. Już było ze mną źle, bo chłop złapał mnie i dusił, aż mi zaczęły przed oczyma latać czerwone płatki. Cała widownia darła się jak opętana na jego cześć i wtędym pomyślał, niedoczekanie twoje szwabska psiajucho, żebyś mnie tu, poznaniaka z dziada pradziada, tak marnie zdusił na oczach Najjaśniejszego Pana. Jakem się zebrał w sobie, jakem się zaparł i dobrze go przycisnął, to ino mu coś chrupnęło w środku i zaraz mnie puścił i obalił się na ziemię. Potem okazało się, że mu, diabelnemu Szwabowi, złamał dwa żebra.

No i pokazałem samemu Cesarzowi, co wart jest Polak, a do tego marynarz.

Tu Radwinowicz wyciągnął przed siebie potężne, żylaste dłonie. Węzły wspaniałych mięśni grały mu pod skórą, a wraz z nimi zadrgały tygrysy wąsy na piersi i poruszyły złote kły. Nie trzeba było wielkiej fantazji, żeby wyobrazić sobie to chrupnięcie, które przeszło czterdzieści lat wcześniej przechylało szalę zwycięstwa na korzyść młodego marynarza.

- Ale zaraz potem była wojna - zauważył Staszek.

- Ano była. I mnie przenieśli na torpedowiec, a za te dwa żebra kirasjera to nawet dostałem awans. I niewiele brakowało, żebyśmy zginął w czasie wielkiej bitwy, co ją nazwali Jutlandzką.

- A w ostatniej wojnie? - pytał zaciekawiony Staszek.

- Jak Niemcy przegrały, to skończyła się moja służba w cesarskiej flocie. Miałem już dość marynarki wojennej, wróciłem do domu i nawet się ożeniłem, ale byłem ciekawy świata i ciągnęło mnie na morze. Palaczy wszędzie potrzebowali. A że w Polsce wtedy nie było żadnego statku, to zaciągnąłem się na

Szweda, a potem na inne i tak zeszło aż do drugiej wojny. Dwadzieścia lat przeleciało nie wiadomo kiedy.

A kiedy wybuchła ta druga, pływałem akurat na Norwegu, który chodził między Australią i San Francisco. I tak już zostałem na Pacyfiku do końca wojny. Przed Pearl Harbour było tam spokojnie, ale za to potem Japońce napędzili nam nieraz solidnego stracha. Ale – chwalić Boga – udało się jakoś przeżyć, choć tylu dobrych marynarzy poszło na dno.

Eee, co tu wspominać. Było, minęło. Trzeba iść na obiad, bo zaraz wachta, a na głodnego to żadna robota.



Mijały lat. Zmieniały się statki i załogi, i nadszedł wreszcie dzień, w którym Staszek, a właściwie teraz już pan Stanisław, wyszedł z potężnego gmachu Polskich Linii Oceanicznych mając w kieszeni angaż na starszego mechanika.

Ulicą 10 Lutego ku morzu walił – jak zwykle latem – tłum. Stanisław z przyjemnością przyglądał się mijającym go wczasowiczkom, kokietującym śmiałymi, opalonymi dekolantami. Nagle sylwetka jednego z przechodniów wydała mu się znajoma.

Tak, to te same szerokie, choć teraz lekko pochylone bary, kołyszący krok i ta sama czapka na siwych włosach.

- Czołem, panie Radwinowicz!

- A, pan Stasio! - ucieszył się. - Co u pana?

- Właśnie zamustrowałem. Zaczynam moje pierwsze chieffostwo. A co u pana?

- Gratulacje, panie chieffie. Co u mnie? - skrzywił się. - Te cholerne doktory wszystkim winne. Nie chcą mnie puścić na morze. Powiadają, że jestem za stary.

- A ile faktycznie pan ma lat?

- Na Wielkanoc minęło siedemdziesiąt i dwa.

- O la, la! To już dawno panu należy się emerytura.

- Emerytura, emerytura - wyraźnie zdenerwował się. - To pan, panie chieffie nie lepszy od tych konowałów.

Wyciągnął z kieszeni stary, skórzany portel, a z niego sękatymi paluchami jakieś papierki.

- Pan patrzy, panie chieffie! Badanie serca, ciśnienie, rentgen, wzrok, wszystkie swoje zęby w gębie i nawet jednej plomby. Lekarze nie mogli się nadziwić, że takie wyniki w tym wieku, ale mówili, nic się nie da zrobić, bo przepisy.

No i tak łązę jak ta dziwka z Portowej, od latarni do latarni.

- No, panie Radwinowicz, należy się panu odpoczynek po przeszło pół wieku pływania. Rodziną się trzeba nacieszyć...

- Jaka rodzina panie chieffie? Żona zmarła w czasie wojny. Sąsiedzi pochowali. Syna miałem jednego, w trzydziestym ósmym poszedł na ochotnika do marynarki, to go Niemcy zatopili w czterdziestym drugim na *Orkanie*. I tak zostałem sam jak palec. Czasem spotka się starych kolegów, wypije piwko, pogada, ale coraz ich mniej. Odchodzą po kolei. Eee, szkoda gadać - wypłowił oczy spojrzawszy z żalem ku błękitnej płachcie morza, migocącego w słońcu za zieloną perspektywą Skweru. Machnął ręką.

- Powodzenia, panie chieffie, statek czeka! - barczysta sylwetka poczęła się oddalać szerokim, marynarskim, kołyszącym się krokiem.

Spacer po Wolnym Mieście



„Gdańsk między wojnami. Opowieść o życiu miasta 1918-1939”,
Aleksandra Tarkowska,
plus DVD z filmami ukazującymi przedwojenny Gdańsk oraz reprint planu miasta z lat 30. XX wieku,
Dom Wydawniczy Księży Młyn
(www.ksiezy-mlyn.com.pl), str. 134

Bardzo nam miło prezentować kolejną publikację Domu Wydawniczego Księży Młyn. Zwłaszcza, że ukazuje się z logo naszej gazety na okładce. Świetnie wydana książka, z dwoma bezpłatnymi dodatkami, ucieszy wszystkich, nawet najbardziej wybrednych miłośników spraw morskich w naszym kraju. Aleksandra Tarkowska pisze o istniejących przed drugą wojną światową w Gdańsku stoczniach i armatorach, opisuje port oraz handel morski. Nie pomija żadnego aspektu życia w ówczesnym „grodzie nad Motławą”, łącznie z działającą w mieście masonerią. A zilustrowanie tekstu niezliczoną ilością zdjęć jeszcze bardziej podkreśla jego walory. Nic zatem dodać, nic ująć, tylko kupować i nieść do domu, by w jego zaciszu odbyć spacer po Wolnym Mieście Gdańsku widzianym oczyma autorki.

Rosyjski unikat



„Rosyjska flota wojenna na Bałtyku w latach 1905-1917”,
Marek Herma, Wydawnictwo Naukowe Uniwersytetu Pedagogicznego w Krakowie
(www.wydawnictwoup.pl), str. 623

Są książki, które czyta się, a potem pisze o nich z samą tylko przyjemnością. Taka jest najnowsza publikacja Marka Hermy. Ta praca naprawdę nie ma słabych stron. Po pierwsze, opisuje mało w Polsce znany fragment historii rosyjskiej floty wojennej – od jej klęski pod Cuszimą do rozpadu po wybuchu rewolucji bolszewickiej. Po drugie, bazuje na nieznanych dotąd rosyjskich archiwaliach. Po trzecie, jest jedną wielką kopalnią wiedzy na tytułowy temat – kompetentną, szczegółową i dokładną. Nie ma tu lania wody. A na dodatek, choć to praca ściśle naukowa, czyta się ją z zapartym tchem. Hermie udało się połączyć wiedzę z talentem pisarskim. Marzyłoby się, aby spod jego pióra wyszły także, podobnie opracowane i na podobnym poziomie, inne okresy dziejów rosyjskiej, a może nawet radzieckiej Marynarki Wojennej. Nieśmiało namawiamy do takiej pracy autora, będąc przekonanymi, że byłaby to prawdziwa intelektualna ucztą dla wszystkich miłośników spraw wojenno-morskich w naszym kraju.

Tratwa Thora



„Wyprawa Kon-Tiki”,
Thor Heyerdahl, plus DVD z filmem „Kon-Tiki. Tratwą przez Pacyfik”
Mayfly (www.sklep.mayfly.pl),
str. 247

Co jeszcze ciekawego można napisać o książce, której sprzedano na świecie 20 milionów egzemplarzy? Albo o filmie nagrodzonym Oscarem w kategorii „najlepszy dokument”? Nie ma nawet sensu odpowiadać na tak postawione pytania. Książka Heyerdahla i film o jego legendarnej wyprawie tratwą przez Pacyfik bronią się same. Wytrzymały próbę czasu. Dzisiaj czyta się je i ogląda z takimi samymi wypiekami na twarzy jak wtedy, a było to już ponad pół wieku temu, kiedy zostały napisane i nakręcone. Ekspedycja sławnego Norwega pozostaje bowiem nadal jedną z największych przygód XX wieku. Tym większe należą się brawa wydawcy za przypomnienie polskim czytelnikom i widzom tej historii. Niezwykle starannie przygotowana publikacja (uzupełniona zdjęciami i mapą wyprawy) bez cienia wątpliwości cieszyć będą każdego, kto zdecyduje się ją nabyć. Zapewniamy, że nie będą to pieniądze wyrzucone w błoto.

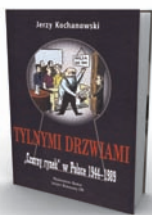
Polarne żagle



„Pod żaglami wśród polarnych lodów”,
Ewa Skut, Mapro (www.skut.pl),
str. 270

Każdy kto choć raz, na własne oczy, zobaczy piękno polarnych krain, czy to na dalekim Południu czy Północy, już nigdy nie będzie mógł o nich zapomnieć. Jest coś magicznego w majestatycznych górach lodowych, niekończących się polach lodowego paku, ostrych szczytach skał odcinających się od niebieskiego nieba. I taki świat pokazuje nam Ewa Skut, bo zna go z autopsji, z licznych rejsów odbywanych na pokładach wrocławskich jachtów, których przebieg opisuje w książce. Świetnie wydana publikacja z niesamowitymi zdjęciami, mapkami i dodatkami jak praktycznie przygotować się do wyprawy w rejon polarny i jak ją przeżyć, będzie zapewne ozdobą niejednej żeglarskiej biblioteczki. Warto się z tą książką zapoznać. Ale warto także, aby w ślady Ewy Skut poszli również inni polscy żeglarze. Wielu z nich też ma przecież do opowiedzenia ciekawe historie. Byłaby wielka szkoda, gdyby zostały zapomniane.

Marynarski przemyt



„Tylnymi drzwiami. Czarny rynek w Polsce 1944-1989”,
Jerzy Kochanowski,
Wydawnictwo Neriton
Instytut Historyczny UW
(www.neriton.apnet.pl), str. 385

Pod koniec lat sześćdziesiątych grupa marynarzy z jednego z polskich statków przywiozła z Hiszpanii do Polski tonę czosnku. Nielegalnie! Zarobili na tym fortunę. Nie był to jedyny tego rodzaju przypadek przemytu na wielką skalę, którego organizatorami i realizatorami, nieraz bardzo pomysłowymi, byli nasi marynarze. Książka Jerzego Kochanowskiego zajmuje się „czarnym rynkiem”, który rozkwitał w czasach PRL-u, a którego ważną częścią byli właśnie załoganci polskich statków. Jest to bodaj pierwsza tak obszerna próba całościowego opisu tego zjawiska w latach 1944-1989. I choć marynarski przemyt jest tylko jednym z fragmentów tej publikacji, zachęcamy wszystkich pasjonatów spraw morskich, aby po nią sięgnęli. Warto sprawdzić, jaka rzeczywistość była w PRL-u skala wykorzystywania statków pływających pod białą-czerwoną banderą do przewożenia nielegalnych ładunków, bez czego niejedne święta Bożego Narodzenia musiałyby się obejść bez pomarańczy...

Zapiski z podróży



„Polesie”,
Antoni Ferdynand Ossendowski,
Wydawnictwo Zysk i S-ka
(www.zysk.com.pl), str. 269,
seria „Podróże retro”

W II Rzeczypospolitej Polesie jawiło się jako mroczna kraina pełna lasów, bagnisk, a nade wszystko wody. Było jej tyle, że nieraz nazywano ją „morzem pińskim”. Miało to nie tylko metaforyczne znaczenie. Tamtejsze kanały, rzeki i rozlewiska były bowiem terenem operowania Floty Pińskiej wchodzącej w skład Polskiej Marynarki Wojennej. Dzisiaj Polesie nie leży już w polskich granicach. Tym cenniejsze są wszelkie inicjatywy przywracające ten rejon do powszechnej świadomości. Książka Ossendowskiego, ze znakomitymi zdjęciami Jana Bułhaka, to wspaniały reportaż z podróży po Polesiu odbytej przez autora na początku lat trzydziestych ubiegłego wieku. Chociaż nie ma tu mowy o Flocie Pińskiej to jednak do zapoznania się z publikacją zachęcamy wszystkich miłośników marynistyki w Polsce. Warto poznać Polesie takie, jakim mogli je widzieć polscy marynarze służący na okrętach pływających przed wojną po tamtejszych rzekach.

Rzymianie na morzu



„Okręt Rzymu”,
John Stack, Dom Wydawniczy
Rebis (www.rebis.com.pl),
str. 333

Mamy w tej książce parę przyjaciół – dowódcę okrętu Attyka i centuriona Septymusa dowodzącego zaokrętowanymi na jednostce legionistami. Tłem ich przygód jest jedna z wojen punickich, w czasie których Rzym zmagał się z Kartaginą. Bitwy morskie przeplatają się z politycznymi intrygami. Na dodatek pojawia się dramatyczny wątek miłosny. Wszystko opisane z dużym talentem. A przy okazji odświeżyć sobie można wiadomości z fragmentu historii starożytnej. Słowem, „Okręt Rzymu” to świetna rozrywka dla każdego pasjonata marynistyki. Jedynym mankamentem książki jest używana terminologia morska, niekiedy starsza o kilkaset lat od rozgrywających się w powieści wydarzeń. Być może jednak bez takiego zabiegu, zawiłości nawigowania galerami nie byłyby jasne dla współczesnych czytelników. Dlatego przymykamy na to oko i z niecierpliwością czekamy na drugi tom powieści pod tytułem „Kapitan Rzymu”.

Książki za darmo!



„Nasze MORZE” rozdaje książki. Wystarczy do nas zadzwonić pod nr tel. (58) 307-17-90. Kto pierwszy ten lepszy! Dzięki uprzejmości Domu Wydawniczego Księży Młyn, tym którzy **(ale od godz. 12, 27 stycznia!)** skontaktują się z nami przed innymi, przekażemy za darmo książkę „Gdańsk między wojnami” Aleksandry Tarkowskiej. Mamy 2 egzemplarze!

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:

Polecenie przelewu / Wpłata gotówkowa

Odcinek dla banku odbiorcy:

Oplata:

Oplata:

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:

Polecenie przelewu / Wpłata gotówkowa

Odcinek dla banku zleceniodawcy:

Oplata:

Oplata:



Prosimy uzupełnić poniższe pola

Nazwa firmy:

Adres:

Telefon:

Fax:

E-mail:

NIP:

Imię i nazwisko:

PRZEDMIOT ZAMÓWIENIA

| Prenumerata miesięcznika „Nasze MORZE”: | | | |
|---|------------------------|-------------------------|--|
| PRENUMERATA KRAJOWA | | PRENUMERATA ZAGRANICZNA | |
| <input type="checkbox"/> | Prenumerata roczna: | 112,90 PLN * | <input type="checkbox"/> Prenumerata roczna: 220,88 PLN (74,34 €)* |
| <input type="checkbox"/> | Prenumerata półroczna: | 63 PLN * | <input type="checkbox"/> Prenumerata półroczna: 116,55 PLN (39,06 €)* |
| <input type="checkbox"/> | Prenumerata kwartalna: | 34,49 PLN * | <input type="checkbox"/> Prenumerata kwartalna: 61,55 PLN (20,79 €)* |
| Od numeru | <input type="text"/> | / 2011 | <input type="text"/> |
| | × | Ilość egz. | |

* Prenumerata plus koszt przesyłki

**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 lutym w „Naszym MORZU”...

Fot. Andrzeja Superata

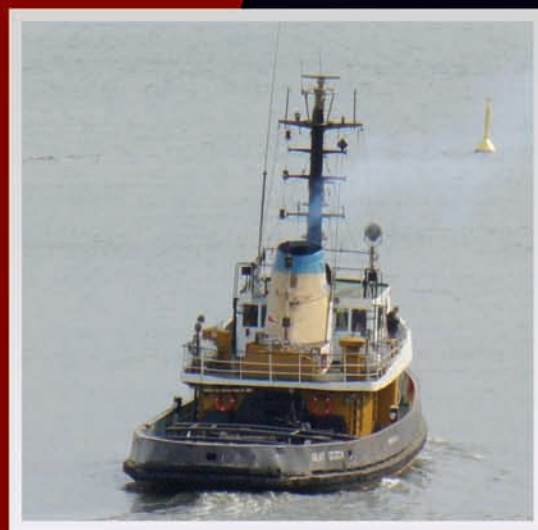


Nowy program Sienkiewicza

„Latający Holender” był najstynniejszym i najpopularniejszym zarazem programem morskim w historii polskiej telewizji. Ukazywał się dwadzieścia sześć lat, a każdy jego odcinek oglądało kilkaset tysięcy osób. Sto tysięcy z nich rozwiązywało ogłaszane w audycji zadania z nawigacji, geografii czy biologii morza. Tysiące przeszło szkolenie żeglarskie w ramach, związanego z programem, Bractwa Żelaznej Szekli. Setki zaś trafiły potem do pracy na morzu. Z twórcą programu i jego prowadzącym, redaktorem Bohdanem Sienkiewiczem, o jego legendarnym programie i nie tylko, rozmawia Tomasz Falba.

Goliat pokonany

Holowniki portowe to niewielkie jednostki, których głównym zadaniem jest pomaganie statkom w manewrach. Podczas wchodzenia do portu lub odcumowania ułatwiają dużemu statkowi wykonywanie zwrotów na ograniczonej przestrzeni, pomagają wytracić prędkość, przytrzymują dziób lub rufę, aby nie uderzyła w inne statki lub nabrzeża. Manewrowanie holownikiem wymaga doświadczenia i dużej wprawy. Błąd może skutkować poważnym wypadkiem. Tak właśnie było w przypadku *Goliata*.



Fot. Jerzy Błnier

Prezentujemy kolejną porcję fotografii statków spotykanych w Cieśninach Duńskich, jednych z najbardziej uczęszczanych dróg wodnych świata. Mamy tu zbiornikowiec *Mitera Marigo* klasy *afamax*, spotkany niedaleko od Kopenhagi oraz *Patnos* ujęty z panoramą tego miasta w tle. Z kolei polskiej budowy drewnowiec *Arctic Star* sfotografowany został na wysokości duńskiego Helsingør (Elsinore) ze słynnym „zamkiem Hamleta” w tle.

Fot. Piotr B. Stareńczak



Mitera Marigo - zbiornikowiec naftowy i produktowiec (IMO 9321976, przekazany do eksploatacji przez japońską stocznnię Sumitomo Heavy Industries Marine & Engineering Co., Ltd. w Yokosuka na początku 2007 roku), o nośności 105 495 t, wyporności 121 473 t, długości 237,71 m, szerokości 42 m i zanurzeniu 14,878 m. Operatorem statku jest amerykańska firma Sigma Tankers Inc., a właścicielem - Atlas Maritime Holding Inc. z Grecji.

Fot. Piotr B. Stareńczak



Patnos - chemikaliowiec-produktowiec (nr IMO 9365489, zbudowany w 2006 roku jako *Marida Patnos* w stoczni Qluxin Shipyard z Szanghaju), charakteryzujący się nośnością 16 714 t, wypornością 22 578 t, zanurzeniem 8,90 m, długością całkowitą 144,05 i szerokością 23 m. Statek, którego operatorem jest obecnie Brostrom Tankers Sweden AB, należy do niemieckiej firmy Tanker Schiffahrts GmbH i pozostaje w *third party ship management* u Haren & Partner Ship Mgmt, którego barwy nosi (wraz ze znakiem armatorskim na kominie).

Fot. Piotr B. Stareńczak



Arctic Star - należący do Solchart Group drewnowiec (klasyfikowany jako drobnicowiec, nr IMO 8603418, ex *Tegra*, zbudowany w 1991 roku w Stoczni Gdańskiej jako *Akademik Glushko* - ósma jednostka z serii B352), o nośności 7850 t i wyporności 11 249 t, przy zanurzeniu 7 m oraz długości 131,60 m i szerokości 19,30 m.