

BERGENSFJORD NA PIĘKNEJ TRASIE

www.naszemorze.com.pl

nasze

MORZE

maritime magazine

Nr 3 (63) marzec 2011
NR INDEKSU 211214

Cena 10,50 zł
(w tym 3% VAT)

Informacje • Wywiady • Reportaże • Analizy



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



Profesor Wallenrod



Rolls-Royce na morzu

NAJWIĘKSZY!

ISSN 1895-4812 03

9 771895 481106

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 3 (63) 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:**Piotr Błaszowski, tel. (58) 307 16 35
piotr.blaszowski@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, Bogdan Huras
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 „Naszem Morzu” i „The Maritime Worker” na stronie WWW bez dodatkowego wynagrodzenia.

Nakład 2600 egz.

Kilka słów o... szczytowaniu

Żyjemy w ciekawych czasach. Rok 2011 może się okazać najciekawszym dla światowych stoczni, armatorów i miłośników statków. Dlaczego? Bo w roku 2011 być może będziemy świadkami końca kolejnego cyklu koniunkturalnego w światowym budownictwie okrętowym. Taką tezę postawił ostatnio dr Martin Stopford, jeden z najwybitniejszych współczesnych ekonomistów i znawców żegluga, autor monumentalnego i fascynującego dzieła pt. „Maritime Economics”.

Rozwój ekonomiczny świata silnie oddziałuje na zmiany cyklu koniunkturalnego w przewozach morskich. Cóż to takiego te cykle? To okresy, trwające od kilku do kilkudziesięciu lat, w których rozwój gospodarczy świata stymuluje wzrost popytu na transport morski. Początek tego wzrostu sygnalizowany jest zwykłą stawką frachtowych (stawką za przewóz ładunku statkiem). Armatorzy, którzy z czasem zarabiają coraz więcej na przewozach morskich, zamawiają coraz więcej nowych statków, co napędza koniunkturę w budownictwie okrętowym. W miarę trwania cyklu, więcej statków napływa na rynek, a inwestorzy lokują więcej zamówień w stoczniach dotychczasowych lub nowych, których także przybywa pod wpływem koniunktury. Z kolei stocznie coraz bardziej rozbudowują moce produkcyjne, żeby obsłużyć popyt wygenerowany przez armatorów i dostarczać im coraz więcej statków. I tak to trwa, aż do momentu, w którym cykl osiąga punkt szczytowy, po którym następuje załamanie koniunktury. Stawki frachtowe spadają, armatorzy przestają inwestować w tonaż, a stocznie obniżają ceny, lub bankrutują (albo są utrzymywane przez rządy – tak jak np. w Chinach).

Cykl koniunkturalny można mierzyć m.in. liczbą (tonażem) dostarczanych na rynek statków. Czy w roku 2010 nastąpił szczyt dostaw? Łączny tonaż brutto wyniósł 95,6 mln ton, o 23 proc. więcej niż w roku 2009 (77,5 mln GT). Prognozy przeprowadzone na podstawie analizy światowego portfela zamówień i dostaw stoczniowych wskazują, że w roku 2011 stocznie dostarczą o 5 proc. statków mniej (90,5 mln GT), a w kolejnym – 2012 aż o 10-15 proc. mniej. Podobnie było w roku 1975, wtedy stocznie dostarczyły 35,9 mln ton i to był ówczesny szczyt dostaw (poprzedni cykl był 25-letni i trwał od roku 1950 do 1975). Jeżeli okaże się, że w roku 2011 dostawy statków będą



niższe, niż w roku 2010, będzie to oznaczać, że obecnie obserwujemy koniec 35-letniego cyklu koniunkturalnego.

Oczywiście, dzisiejsza światowa flota (mierzona tonażem pojemnościowym brutto) jest prawie trzy razy większa (946 mln GT) niż w roku 1975 (342 mln GT). Okazuje się jednak, że oba ostatnie cykle, jeśli mierzyć dostawy nowych statków jako procent światowej floty, przebiegają podobnie. W poprzednim cyklu dostawy statków rosły od 4 proc. (w roku 1950) do 11proc. (w roku 1975). W obecnym od 3 proc. (w roku 1980) do 10 proc. (w roku 2010) światowej floty. Prognozy mówią o dostawach w roku 2011 na poziomie 9 proc. i 7 proc. w roku 2012.

Czy zatem rzeczywiście w roku 2010 byliśmy świadkami szczytowania? Wiele zależy od tego, jak w roku 2011 zachowają się stocznie i armatorzy, w sytuacji zbyt dużej liczby statków na rynku i spowolnienia żegluga (nadpodaż, slow-steaming) oraz nadmiernie rozbudowanych stoczniowych zdolności produkcyjnych.

Nie trzeba jednak załamywać rąk. Szansą dla stoczni, zwłaszcza w Europie, pozostaje produkcja statków offshore, wycieczkowców, czy jednostek związanych z morską energetyką wiatrową...

Grzegorz.Landowski@naszemorze.com.pl



OD REDAKTORA

Kilka słów o... szczytowaniu str. **3**

MORZE LISTÓW

Krówka... str. **5**

WYDARZENIA

Zbigniew Wielki str. **6**
Chopin uratowany str. **9**
Gauron coraz większy str. **11**
 Domek na jachcie str. **13**
 Największy! str. **16**

ROZMOWY MORZA

Bałtyk bramą do wolności str. **20**

LUDZIE MORZA

Profesor Wallenrod str. **25**



6

Zbigniew Wielki

- Czuje się zaję...e! Jest piękna pogoda, niebieskie niebo bez żadnej chmurki, świeci słońce i wieje tylko kilka węzłów wiatru. Jak na Zatoce Gdańskiej w letnie popołudnie. Zapomniałem o wszystkich stresach ostatnich kilku dni – o sztormach, kłopotach z kilem. Coś niesamowitego!

Zbigniew Gutkowski jest czwartym Polakiem, któremu udało się samotnie pod żaglami opłynąć Horn i pierwszym, który to zrobił w regatach.



13

Domek na jachcie

Załoga: Sebastian Banasik, lat 32, tata, uprawnienia żeglarskie - sternik jachtowy; Magdalena Banasik, lat 33, mama, także sternik jachtowy; Igor, lat 4, syn i Ida, 1,5 roku, córka. Tak prezentowała się rodzina Banasików w chwili rozpoczęcia swojego niezwykłego rejsu. Na pierwszy rzut oka – przeciętna polska rodzina. Tyle, że postanowiwszy wyrwać się z masakrycznej maszyny wysysającej z ludzi człowieczeństwo, przez dwa lata przemierzali jachtem morza, rzeki i kanały Europy.

PROMY ŚWIATA

Bergensfjord
 na pięknej trasie str. **29**

ŚWIATOWA FLOTA

Duże sektory małej floty str. **35**

MORZA I OCEANY

Morsy w basenie str. **41**

WSPOMNIENIE „MORZA”

Cała Polska zbiera str. **42**

POCZTÓWKA Z MORZA

Węglowe floty Śląska str. **46**

ARCHIWUM MORZA

Co się wydarzyło w polskiej gospodarce morskiej str. **54**

MORZE TAJEMNIC

Gruzini spod białoczerwonej str. **56**

MORZE OPOWIADAŃ

Szyfr str. **61**

MORZE KSIĄŻEK

Nowości wydawnicze str. **64**

MORZE WSPOMNIENI

Zatrzymane w kadrze str. **66**

MORZE GOSPODARKI

Rolls-Royce na morzu str. **68**

MORZE NAGRÓD

RINA-KORAB Award 2010 str. **76**

20

Bałtyk bramą do wolności

Bunt na *Żurawiu* wybuchł 1 sierpnia 1951 roku. Spiskowcy zdobyli broń i aresztowali oficerów i podoficerów. Początkowo skierowali się na Bornholm, ale warunki oraz brak umiejętności kierowania okrętem spowodowały zmianę planów, udali się więc w stronę Szwecji. Część załogi zaczęła protestować, ale zostali spacyfikowani. Po kilku godzinach dotarli do Ystad, gdzie oddali się w ręce policji. Na ląd zeszło dwunastu marynarzy, czterech wraz z okrętem, jeszcze tego samego dnia wróciło do Polski.

A w dodatku str. **77**

THE MARITIME WORKER

Aspekty prawne piractwa morskiego str. **4**

Seaway – sztuczna śródlądowa droga statków pełnomorskich str. **8**

Nagroda ICSW dla Bernhard Schulte Shipmanagement str. **11**

Ubezpieczenia amatorskie casco na przykładzie przypadków str. **12**

Prawo dla promów str. **15**

Podatek tonażowy jako instrument polityki transportowej Unii Europejskiej wobec żeglugi morskiej str. **17**

Zdjęcie na okładce:
MSC Fortunata w Gdyni.
 Fot. Piotr B. Stareńczak

Krówka...

Tak za mych studenckich czasów pieszczośliwie nazwano sławny dziś jacht *General Zaruski*, a to z powodu jego niezwykłych walorów manewrowych. Nosił on wówczas komsomolską nazwę *Młoda Gwardia* i tak zamiennie będę go nazywał. Odnośnie zaś owych walorów, byłem naocznym świadkiem wyjścia *Gwardii* w rejs, którego opis w jesiennym numerze miesięcznika „Morze” z 1953 r. zaczynał się zdaniem, które zacytuje z pamięci: *Młoda Gwardia zgrabnym półzwrotem wyskoczyła z basenu.* (...)

Wyjście dwóch dużych jachtów w rejs zawsze było wielkim wydarzeniem w klubie, toteż tłumy na kei celem pożegnania nie musiano organizować. Zjawił się spontanicznie. Oprócz *Gwardii*, którą prowadził etatowy wówczas jej kapitan Tadeusz Szpakowski, wychodziła również *Jedność*, przedtem i później *Dar Żoliborza*, piękny, smukły kecz, należący do tak zwanych kos. Tym ostatnim dowodził bardzo znany gdyński kapitan, Włodzimierz Jacewicz. Obydwa jachty były rasowymi żaglowcami, bo nie posiadały silników i wszystkie manewry wykonywano pod żaglami. Jak to wyglądało?

Jachty leżały w basenie, dziś Mariusza Zaruskiego, rufami do nabrzeża i na wyrzuconych daleko przed dzioby kotwicach. Za rufą miały potężny gmach Szkoły Rybołówstwa Morskiego, który idealnie zasłaniał im niemalże symboliczny wiatr, z tym, że *Jedność* bliżej jego końca, stąd miała maleńki prześwit. Kpt. Jacewicz postawił żagle, oddał cumy rufowe, ostro wybierając się na kotwicy nadał jachtowi trochę „szwungu” i łapiąc niewyczuwalne poddmuchy rzeczywiście zdychającego wiatru, jakoś zdołał wyjść na redę, gdzie mu już żaden gmach niczego nie zasłaniał. Toteż wkrótce zniknął nam z oczu. Nie napisałem, że odbyło się to wszystko na fordewindzie, z grottem i bezam postawionymi na motyla.

Kpt. Szpakowski też postawił żagle na motyla i też dał komendę do wybierania kotwic, każąc luzować przy tym obydwie cumy rufowe, ale potężny kabestan nie był tak wydajny jak kilku chłopów na baku *Jedności*, poza tym luzowane cumy też trochę przytrzymywały jacht, więc kiedy je oddał i wyrwał obydwie kotwice, stał w miejscu. Ale w końcu bezan coś tam złapał, a że „Krówka” była nawietrzna, zaczęło ją obracać i to dziobem na falochron. Było zaś to

już niemal w główkach. Ratując się przed uderzeniem w keję, musiał rzucić kotwice. Bezan jednak znów coś złapał. W końcu obróciło jacht dziobem do wiatru i wówczas rufa znalazła się między główkami. Powoli wyrwano kotwice i jacht wydryfował rufą naprzód z basenu, gdzie podobnie jak przedtem *Jedność*, sobie poradził. Tak to wyglądał w praktyce ów sławny półzwrot.

Nie myślcie, że sobie dworuję. Byliśmy wszyscy wtedy romantykami morza, skłonni do największego ryzyka i głodnymi tak ograniczonego przez władze pływania. Więc i kpt. Szpakowski mając do wyboru albo siedzieć na lądzie i oglądać morze z plaży, albo zaryzykować, ale pływać, wołał to drugie. Takich było bardzo wielu. Uważaliśmy wszyscy, że był bardzo odważnym człowiekiem i na pewno te stresy, które przeżył, o ileś lat skróciły mu życie.

Na *Zaruskim*, tyle że rok wcześniej, odbyłem swój pierwszy, pełnomorski, trwający dwa tygodnie rejs na trasie: Gdynia-Ustka-Gdynia. Oczywiście też bez silników i innych nowoczesnych wymysłów. Z całej techniki, była tylko kuchnia na gaz z butli i akumulatory do lamp pozycyjnych i kompasu. W nawigacyjnej świeciło się naftowym nietoperzem, a w kubryku własnymi ślepiami. Z Gdyni wyszliśmy i do Ustki weszliśmy na żaglach, mając dusze na ramieniu, ale na wyjście z Ustki i wejście do Gdyni kapitan załatwił motorówkę, bo miał już takich manewrów serdecznie dość. Najgorsze były jednak sprawy sanitarne. Myśleliśmy się wyłącznie w czepanej z burty zimnej wodzie morskiej, ale też symbolicznie (...). Toteż aż dziw bierze, że nie przyplątała się do nas jakaś salmonella czy inny gronkowiec (...). Toalety dla załogi też nie było. Była tylko dla oficerów. Więc, używając języka dobrotliwego Gargantui, bejaliśmy wprost do morza, a ponieważ toaleta oficerów też miała bezpośrednio ujście za burtę, więc na jedno wychodziło, z tym, że mniej wygodnie i bezpiecznie. Bo choć nie wszyscy muszą o tym wiedzieć, (...) mieliśmy kilka utonięć właśnie podczas załatwiania wiadomych potrzeb.

Oczywiście bez kamizelek ratunkowych, ale tych też wówczas nie znano. Mieliśmy etatowe pasy ratunkowe, w których można było się tylko modlić o szczęśliwe ocalenie, ale na pewno już nie bejać. Ani też pracować przy żaglach. Szelki i linki bezpieczeń-



stwa to też dużo późniejsza sprawa. Mało tego, ten słynny odbiornik marki Pionier na prąd z akumulatora i baterię do żarzenia lamp, którym Liga reklamowała znakomite wyposażenie jachtu, też gdzieś wciąło w naprawie, tak jak i szwedzkie jeszcze penty (silniki), więc po wyjściu w morze ustała wszelka łączność z lądem. Nic z wiadomości czy też komunikatu meteo. Mieliśmy za to zastępcę kapitana do spraw politycznych, który sam za trzy odbiorniki wyrabiał. O ile oczywiście miał kondycję, bo jacht należał do okrutnie żygliwych i pod tym względem na pewno w całej sportowej flocie miał pierwsze miejsce. (...)

Teraz po kilku dziesięcioleciach zarzyna jachtu, trwa jego odbudowa, no i zaczęła się dyskusja czy wyposażać go we współczesne urządzenia. No to trzeba powziąć męską decyzję, czy *Zaruski* ma być do oglądania i postawić się go na Motławie pod Żurawiem, czy ma pływać i wtedy nie da rady. Bo zmieniły się przepisy i pomijając wszelkie radary, sonary, plotery i inne bajery, zabroniono bejać do morza. Zaś niedomyta załoga, to też anachronizm w dzisiejszych czasach. Pamiętajmy o starym hasle: najpierw bezpieczeństwo. Dawnymi czasami też nie ma co się zachłystywać, bo kiedyś jak z dalekiego rejsu wracała jedna trzecia załogi, to trąbiono o sukcesie.

Podoba mi się też projekt krótkich, 10-dniowych rejsów. Nie żadne Karaiby z lotniczą wymianą załogi, ale polskie porty. Od tego trzeba zaczynać. Zresztą u nas też jest wiele imprez. Co roku odbywają się zloty oldtimerów. Za dwa lata w Szczecinie będzie zlot wielkich żaglowców. Oczywiście pozostaje stary problem, co robić zimą, ale zdaje się, że ją trzeba przeboleć, tak jak w czasach gen. Zaruskiego. Bo nawet Napoleon z nią nie poradził.

Jerzy Domański, Szczecin

Zbigniew Wielki

Fot. Airtoa Sanchoz-W-I.com

W drodze na Horn.


VELUX®
5 OCEANS®
 THE ULTIMATE SOLO CHALLENGE


Po nieprawdopodobnie emocjonującej końcówce, na metę w Punta del Este Zbigniew Gutkowski dotarł jako drugi. Największym jednak wydarzeniem tego etapu regat Velux 5 Oceans było opłynięcie Hornu.

Gutek stał się czwartym Polakiem, któremu udało się tego dokonać samotnie pod żaglami i pierwszym, który to zrobił w regatach.

Do trzeciego, wiodącego z Wellington w Nowej Zelandii do Punta del Este w Urugwaju, etapu regat Velux 5 Oceans zawodnicy wystartowali 6 lutego. Pokonanie liczącego prawie 6 tysięcy mil morskich odcinka, zajęło im niecały miesiąc. Pierwszy na mecie zameldował się Amerykanin Brad Van Liew, przez cały czas pewnie prowadzący stawkę.

Kolejność pozostałej trójki ustaliła się dopiero na finiszu wyścigu, do którego doszło 3 marca. Wszystko rozstrzygnęło się dosłownie na ostatnich metrach. Gutek wyprzedził Brytyjczyka Christophera

Stanmore-Majora zaledwie o 40 sekund! Pokazał, że można pokonać konkurencję nawet dysponując gorszym i zepsutym sprzętem (czytaj niżej).

- To drugie miejsce jest trzy razy lepsze niż dwa poprzednie razem - mówił polski żeglarz zaraz po zejściu na ląd. - Wyjść z czwartego miejsca na drugie po tych wszystkich kłopotach, jakie miałem, to smakuje zupełnie inaczej.

Finał trzeciego etapu regat Velux 5 Oceans to najkrótszy finisz w historii tego rodzaju samotnych wyścigów. Czterech zawodników, po pokonaniu ponad 6 ty-

sięcy mil morskich, w drodze przez Ocean Południowy i wokół przylądka Horn, dopłynęło do mety w mniej niż 48 godzin, a ostatnia trójka na przestrzeni niecałych 80 minut.

Ostatecznie, generalna klasyfikacja przedstawia się obecnie następująco: pierwsze miejsce - Amerykanin Brad Van Liew na jachcie *Le Pingouin*, drugie miejsce - Zbigniew Gutkowski na *Operon Racing*, trzecie - Kanadyjczyk Derek Hatfield na *Active House* i czwarte - Brytyjczyk Christopher Stanmore-Major na jachcie *Spartan*.



Fot. Zbigniew Gutkowski

Z okazji opłynięcia Hornu Gutek zapalił cygaro.

Po dotarciu do Punta del Este żeglarze mają za sobą dwie trzecie trasy dookoła świata. Start do następnego etapu (o długości 5,7 tys. mil morskich), którego meta znajduje się w Charleston w USA, zaplanowany jest na 27 marca.

Kil stuka do Gutka

Trzeba przyznać, że to był najbardziej obfitujący w wydarzenia etap z dotychczasowych i to nie tylko ze względu na niezwykły finał. Szczególnie dla polskiego żeglarza. Już kilkanaście godzin po starcie *Operon Racing* miał niespodziewane, bliskie „spotkanie” z dryfującym pnieniem drzewa, które o mały włos nie skończyło się źle.

- Na trzy godziny przed wschodem słońca jechałem na zestawie drugi ref i solent, czyli duży fok- mówi Gutek. - Chciałem się przespać. Nagle uderzyłem w coś, bardzo mocno. Myślałem, że to kontener, bo łódka się dość gwałtownie zatrzymała, był taki głuchy dźwięk. Na początku zupełnie nie wiedziałem, o co chodzi. Obejrzałem wszystko, sprawdziłem w środku, czy nie ma przecieków, nie było, postawiłem genakera, bo fajnie wiało, ale *Operon* dalej ciężko płynął, już znowu zacząłem myśleć, że to samoster (Gutek miał z nim problemy podczas drugiego etapu – red.). Potem wzeszło słońce, wyszedłem na pokład, zacząłem znowu oglądać. Kiedy zatrzymałem się do wiatru, zobaczyłem duży pień, bardzo długi, jedna część wystawała aż za rufę, więc miała jakieś 10-15 metrów długości. Z pół godziny cofałem jacht, żeby się tego pozbyć, aż w końcu spadło. Jakbym ciągnął co najmniej dużego wieloryba.

Na pierwszy rzut oka wydawało się, że jacht nie ucierpiał. Okazało się jednak, że tak nie jest. Kilka dni potem, po przejściu gwałtownego sztormu, Gutek zgłosił komisji regatowej, że słyszy głuche stukanie. Szukając źródła niepokojących dźwięków odkrył, że jeden ze sworzni łączących kil jachtu z kadłubem jest luźny. Przyczyną było prawdopodobnie uszkodzenie metalowej części systemu mocowania kila utrzymującej sworznię we właściwym położeniu. W wyniku tego, ważący około czterech ton kil, poruszał się w swojej górnej części. Ten ruch powodował stukanie, które słyszał Gutek w momencie, gdy jacht z dużą prędkością uderzał w fale.

- Przestraszyłem się na początku bardzo - opowiada żeglarz. - Wysłuchałem jednak opinii fachowców, w tym projektanta jachtu i postanowiłem, pomimo



Ostatnie metry trzeciego etapu regat Velux 5 Oceans.

wszystko, kontynuować wyścig. Ustawiłem kil w najbardziej dogodnej pozycji. Na szczęście wytrzymał.

Sytuacja była poważna. Odpadnięcie kila oznaczałoby koniec udziału Polaka w regatach i mogło poważnie zagrozić jego bezpieczeństwu. O sytuacji zostały poinformowane chilijskie służby ratownicze. Tymczasem Gutek przepływał przez najbardziej odludne rejony Oceanu Południowego. Na dodatek zbliżał się do legendarnego Przylądka Horn, jednego z najburzliwszych miejsc na świecie. Jego pokonanie uznawane jest za żeglarski Mount Everest.

Historyczny Horn

Gutek mógł się obawiać Hornu. Drugi raz miał się znaleźć w tym miejscu. Pierwszy raz był tam dziesięć lat temu na pokładzie *Warty-Polpharmy*, która brała udział w milenijnych regatach dookoła świata wielokadłubowców *The Race*. Tamto spotkanie z Przylądkiem Nieprzejednanym nie było przyjemne.

- Pamiętam, że była bardzo kiepska pogoda - opowiada Gutek. - Akurat wtedy, kiedy mijaliśmy Horn nie miałem wachty, ale chłopaki mnie obudzili, żeby chociaż zdjęcie zrobić. Pamiętam, że Hornu nie było za bardzo widać, bo była bardzo duża mgła, padał deszcz i znajdowaliśmy się w środku dużego niżu, który później przyniósł nam wiatry powyżej stu węzłów. Horn to był wtedy ostatni oddech przed największą walką o życie, jaką mieliśmy zaraz potem. Wspomnienie nie do końca fantastyczne.

Tym razem jednak Horn postanowił oszczędzić Polka. Stało się coś fantastycznego, czego nikt się nie spodziewał. 23 lutego 2011 roku o godz. 17.45 UTC przyładek został przez niego opłynięty w niezwykłych, jak na to miejsce warunkach pogodowych. Kiedy zadzwoniliśmy do Gutka („*Nasze MORZE*” jest patronem medialnym jego występu w *Velux 5 Oceans*), aby pogratulować sukcesu, jeszcze widział Horn, który mijal lewą burtą w odległości około mili morskiej.

- Czuje się zaje...e! - nie krył wzruszenia i entuzjazmu polski żeglarz. - Jest piękna pogoda, niebieskie niebo bez żadnej chmurki, świeci słońce i wieje tylko kilka węzłów wiatru. Jak na Zatoce Gdańskiej w letnie popołudnie. Zapomniałem



Gorące powitanie Gutka z żoną Elizą.

o wszystkich stresach ostatnich kilku dni – o sztormach, kłopotach z kilem. Coś niesamowitego!

Dopelnieniem tego, niemal idyllicznego obrazka, było stadko delfinów, które pojawiło się obok *Operon Racing* i fregata, która pod pełnymi żaglami także opływała Horn. Zgodnie ze zwyczajem, dla uczczenia tej chwili, Gutek wypalił zabrane z Wellington, specjalnie na tę okazję, cygaro.

Zbigniew Gutek jest pierwszym Polakiem, który bierze udział w wokółziemskich regatach samotników (Velux 5 Oceans są najstarszą tego rodzaju imprezą). I już samo to wystarczyłoby, aby na stałe zapisać się w annałach polskiego żeglarstwa. Po przejściu Przylądka Horn jeszcze bardziej jednak wchodzi do historii.

Po zakończeniu Gutek wejdzie do ekskluzywnego grona zaledwie dziewięciu (razem z nim) naszych rodaków, którym udało się sztuka samotnego zamknięcia „Wielkiej Pętli” pod żaglami - po Leonidzie Teli-dze, Krzysztofie Baranowskim, Krystynie Chojnowskiej-Liskiewicz, Henryku Jaskule, Tomaszu Lewandowskim, Joannie Pajkowskiej, Marcie Szilajtis-Obiegło i Nataszy Caban. Wśród tej wymienionej ósemki tylko trzech ludzi – Baranowski (jako



Fot. Anilhoe Sanchez@W-HI.com



List gratulacyjny od Bractwa Kaphornowców.

pierwszy), Jaskuła i Lewandowski – pokonali samotnie Przylądek Horn pod żaglami. Gutek jest zatem czwartym Polakiem w dziejach, który tego dokonał i jedynym, który to zrobił w wokółziemskich regatach samotników.

Na dodatek, jego rejs odbywa się dokładnie w 130 rocznicę podróży żaglowca *Loch Etive*, na którym płynął w 1881 roku Joseph Conrad, polski pisarz, zaliczany do najwybitniejszych marynistów w dziejach literatury światowej. Nie ma co prawda stuprocentowej pewności co do tego faktu (podaje się też, że Conrad

mógł opłynąć Horn nieco wcześniej na *Duke of Sutherland*) uznaje się jednak, że istnieją podstawy, aby twierdzić, że pisarz jest pierwszym Polakiem, który opłynął Przylądek Horn pod żaglami. Pierwszym żaglowcem, który dokonał tego pod biało-czerwoną banderą była w 1937 roku legendarna „Biała Fregata” czyli *Dar Pomorza*.

Żeglarze, którzy pokonali Horn skupiają się w Bractwie Kaphornowców liczącym w naszym kraju około 500 osób. Jak do tej pory Przylądek Nieprzejednany pokonało zaledwie 25 polskich żaglowców i jachtów. Dla niektórych z naszych jednostek rejs wokół Przylądka Nieprzejednanego nie skończył się dobrze. W okolicach Hornu zatonała *Polonia*, *Bona Terra* i pod koniec ubiegłego roku, *Nashachata*. Te katastrofy kosztowały życie pięciu żeglarzy.

Bractwo Kaphornowców doceniło dokonanie Gutek. Jego szef, kontradmirał Czesław Dyrzc, rektor akademii Marynarki Wojennej w Gdyni, który sam dwukrotnie opłynął świat i Horn pod żaglami (na *Darze Młodzieży* i *Iskrze*), napisał do żeglarza list z gratulacjami.

Tak smakuje sukces.

Tomasz Falba



Gutek pamięta o „Naszym MORZU”.



Chcesz wiedzieć więcej?

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

PZU jednak zapłaci



Remont Chopina w Falmouth.

Chopin uratowany



Dosyć nieoczekiwanie PZU zmieniło decyzję na temat odszkodowania w sprawie żaglowca *Fryderyk Chopin*. Jak tłumaczył przedstawiciel towarzystwa, powodem było „ujawnienie nowych okoliczności związanych z wypadkiem”. Jakich?

- Były to m.in. dokumenty otrzymane przez nas od armatora jednostki, a wśród nich raport brytyjskiego Urzędu Meteorologii Met Office, z którego wynika, iż w chwili złamania masztów, porywy wiatru były silniejsze niż to wynikało z naszych poprzednich informacji - tłumaczy rzecznik PZU, Michał Witkowski. - Poza tym zdobyliśmy dzienniki pokładowe innych jednostek, które były w pobliżu miejsca zdarzenia, z których wynika, iż warunki na morzu były cięższe niż sądziliśmy wcześniej.

Jak podkreśla rzecznik, nowe informacje nie przesądzały w sposób bezwzględny o odpowiedzialności ubezpieczyciela za szkodę, jednak poszerzały wiedzę o okolicznościach wypadku.

- Wątpliwości na tle odpowiedzialności ubezpieczeniowej PZU postanowiliśmy rozstrzygnąć na korzyść ubezpieczonego, zgodnie z zasadami obowiązującymi w praktyce likwidacji szkód ubezpieczeniowych - mówi rzecznik. - Od początku deklarowaliśmy, że pojawienie się nowych faktów może spowodować zmianę pierwotnie podjętej decyzji. I tak też się stało.



Remont powinien się zakończyć na początku kwietnia.

Zmiana w sprawie wypłaty odszkodowania została zakomunikowana na konferencji prasowej, która odbyła się 17 lutego w Warszawie. Wzięli w niej udział przedstawiciele towarzystwa oraz armatora jednostki, Europejskiej Wyższej Szkoły Prawa i Administracji. Obie strony od kilku miesięcy, czyli od czasu, gdy PZU odmówiło wypłaty odszkodowania, pozostawały w konflikcie.

Polamany w sztormie

Przypomnijmy, 29 października *Fryderyk Chopin*, którym płynęło 36 gimnazjalistów, uczestników Szkoły Pod Żaglami, 160 km od Wysp Brytyjskich, na Oceanie Atlantyckim 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 doholowany został do portu Falmouth w Kornwalii.

Miesiąc później PZU odmówiło wypłaty odszkodowania. Poszło 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 umowie ubezpieczeniowej sformułowanie „heavy weather”, czyli „nadzwyczajne warunki pogodowe na danym akwenie, o danej porze roku, których wykwalifikowany żeglarz, marynarz nie jest w stanie przewidzieć”. Według danych uzyskanych przez PZU pogoda panująca w czasie uszkodzenia żaglowca, nie wyczerpywała definicji owego sformułowania - warunki na morzu nie były łatwe, ale na pewno nie można ich nazwać ekstremalnie sztormowymi - mówili przedstawiciele towarzystwa. Żeglarze, w tym szef Szkoły Pod Żaglami, kapitan

Krzysztof Baranowski, za „heavy weather” uważali po prostu warunki sztormowe. Co więcej, 7 grudnia ubiegłego roku, *Fryderyk Chopin* został aresztowany jako poręczenie, z powodu roszczeń kapitana jednostki holującej. Pod koniec grudnia EWSPiA wydało oświadczenie, że na remont jednostki przeznaczy pieniądze z własnego budżetu. Jednocześnie wysłało kolejne pismo do ubezpieczyciela o ponowne rozpatrzenie wniosku o wypłatę odszkodowania. Znalazły się nowe fakty i dowody świadczące na korzyść armatora.

- Na nasz wniosek brytyjski Urząd Meteorologiczny sporządził specjalny raport, który dowodzi, że w dniu wypadku prędkość wiatru w okolicach Falmouth wynosiła ok. 60 węzłów, czyli 11 stopni w skali Beauforta - tłumaczyła Małgorzata Wirtek z EWSPiA. - PZU twierdziło, że siła wiatru wynosiła wtedy tylko 8 stopni, więc nie był to sztorm, ale opierali się na danych z okolic Londynu (czyli kilkadziesiąt kilometrów dalej od miejsca zdarzenia - red.) - dodała Wirtek.

- Przyszłą, pierwotna decyzja ubezpieczyciela wywołała wiele emocji - mówił Dariusz Czajka, kanclerz EWSPiA. - Ostatecznie sprawa rozstrzygnęła się dla nas pomyślnie, a ubezpieczyciel dotrzymał słowa, że nowe okoliczności zdarzenia mogą przyczynić się do zmiany decyzji. PZU skonkretyzował przesłanki swojej odpowiedzialności, dlatego też postanowiliśmy, że w dalszym ciągu będziemy ubezpieczać żaglowiec w PZU.

Maszty prawie odbudowane

PZU wypłaci kwotę, która pokryje koszt remontu oraz zapłatę za holowanie. Żadna ze stron nie chce ujawnić jej wysokości. Remont armator ocenia na około 260 tysięcy funtów, holowanie na 70 tysięcy funtów.

- Dla nas to bardzo dobra wiadomość, napełniła nas wielkim optymizmem - mówił dla portalu eLondyn, kapitan *Chopina* Ziemowit Barański. - Generalnie nic jednak dla nas, tu na pokładzie, się nie zmienia. Dalej mamy dużo pracy związanej z remontem, który planujemy zakończyć na początku kwietnia.

Wiadomo, że *Chopin* nie popłynie przed latem na Karaiby, a jedynie zrobi małą pętlę po Atlantyku, razem z dziećmi, które musiały wcześniej opuścić statek.

- Szkoda, że tak późno - skomentował decyzję PZU na swoim blogu kapi-

tan Baranowski. - Armator stracił kontrakty, dzieci nadzieję na rejs atlantycki, a wszyscy dużo zdrowia, szczególnie kapitan przejmujący się losem żaglowca. Prócz niewielkiej satysfakcji, że racja była po naszej stronie (uwzględniono sytuację pogodową), moja Fundacja musi zacząć wszystko od początku - zabiegać o finansowanie kolejnego rejsu, namawiać kolejnych wolontariuszy, przekonywać, że wychowanie morskie potrzebne jest polskiemu społeczeństwu.

Baranowski opisuje też prace przy jednostce w stoczni w Falmouth, skąd wrócił w połowie lutego: „*Maszty Chopina już prawie odbudowane - grot skończony, przy fokiu zostało już niewiele prac. Teraz zabierają się do bukszprytu i nad dziobem powstaje dziwna konstrukcja-rusztowanie, która umożliwi pracę na miejscu. Przedstawiciel Polskiego Rejestru Statków czuwa, żeby wszystko było zgodne z formalnymi wymaganiami. Reje są w komplecie, mimo obaw, że w czasie awarii jedna czy dwie się utopiły; te które były uszkodzone już są naprawione i czekają na pomalowanie. (...) Żaglownia Sail Service (Tadeusz Wójtowniczy) dotrzymała słowa - wszystkie żagle naprawione, a które były kompletnie zniszczone zostały uszyte od nowa - wszystko za darmo! Specjalny transport organizowany przez Fundację dowiózł też liny do obsługi rei i żagli”.*

Czesław Romanowski
Zdjęcia: Facebook/sts Fryderyk Chopin



PZU przyznało, że maszty Fryderyka polamały się w sztormie.

Okręt MW wypłynie w 2015!

Gawron

coraz większy



Fot. Stocznia Marynarki Wojennej w Gdyni.

Korweta wielozadaniowa typu „Gawron” nabiera ciała. Na budowany w Stoczni Marynarki Wojennej w Gdyni okręt wstawiono część nadbudówek. Do końca prac jednak jeszcze daleko. Wejście jednostki do służby planowane jest na 2015 rok.

Wyposażony częściowo kadłub *Gawrona* zwodowano jesienią 2009 roku. Zaraz po uroczystości trafił znowu do hali. Zaczęto plotkować, że prace stanęły. Postanowiliśmy sprawdzić, czy tak jest rzeczywiście.

Było to możliwe dzięki uprzejmości Romana Kraińskiego, prezesa Stoczni Marynarki Wojennej w Gdyni. Na miejscu okazało się, że budowa okrętu powoli, ale systematycznie posuwa się do przodu.

Miesiąc temu korweta wyjechała nawet z hali, aby można było wstawić na nią część nadbudówek, której to operacji

Gawron zaczyna przypominać okręt.

Fot. Stocznia Marynarki Wojennej w Gdyni.



nie dało się zrobić wewnątrz hangaru. Dzięki temu sylwetka jednostki zaczęła przypominać okręt.

Po wstawieniu nadbudówek *Gawron* kolejny raz wrócił pod dach. Następnym razem wyjedzie na powietrze za rok. Dostanie wtedy maszt i resztę nadbudówek. Do tego czasu na okręcie zostaną zamontowane wszystkie najważniejsze, a potrzebne do prawidłowego funkcjonowania systemy. Po wszystkich okręt zostanie na zewnątrz, będzie już bowiem za wysoki, aby wrócić do hangaru.

Jeśli wszystko pójdzie z planem, za dwa lata trafi na wodę i zacznie się jego uzbrajanie. Jak nam powiedział dyrektor Jerzy Wawrzyniak, szef programu budowy *Gawrona*, nie wiadomo jeszcze jaki system walki otrzyma korweta. Negocjacje trwają. W grę wchodzi sprzęt o niebagatelnej wartości ponad stu kilkudziesięciu milionów euro.

Tak czy owak, przewiduje się, że jednostka wejdzie do służby jesienią 2015 roku, zatem dopiero za cztery lata. Czy -

budowana od dziesięciu lat - nie będzie już wtedy przestarzała?

- Oczywiście, że nie - zapewnia Wawrzyniak. - Powiem nawet więcej. Dzięki uzbrojeniu będzie okrętem bardzo nowoczesnym.

Jest jeszcze inny problem, że zanim rozpocznie się eksploatacja *Gawrona*, niektóre zamontowane na nim urządzenia mogą stracić gwarancje.

- Staramy się uniknąć takiej sytuacji - mówi Wawrzyniak. - Rozmawiamy w tej sprawie z producentami.

Krytyka budowania

Korweta wielozadaniowa typu „Gawron” jest w tej chwili jedynym, pierwszym od kilkunastu lat, budowanym od podstaw dla polskiej Marynarki Wojennej okrętem. Z roku na rok MW wycofuje ze służby kolejne jednostki i jeśli nie odnowi floty, większość okrętów za kilka lat nie będzie miała żadnej wartości bojowej.

Niestety, budowa *Gawrona* nie ma

dobrej prasy. Krytykuje się ją za koszty (w sumie pochłonęła już ponad 400 milionów złotych, a suma ta zostanie co najmniej podwojona), tempo budowy (dziesięć lat, a ma być piętnaście) jak i w ogóle podważa sens całego projektu (początkowo miała być budowana seria okrętów tego typu, teraz nie ma o tym mowy).

Największe ciężki zbiera Stocznia Marynarki Wojennej w Gdyni, choć trzeba uczciwie zaznaczyć, jest chyba najmniej winna. Budowa finansowana jest z budżetu Ministerstwa Obrony Narodowej i to ono ponosi odpowiedzialność za stan inwestycji, ograniczając na nią nakłady i nieregularnie płacąc za pracę.

Ale i w samej stoczni panuje obecnie dosyć nerwowa atmosfera. Zadłużony po uszy zakład próbuje się ratować zwalnając pracowników i zapowiadając kolejne cięcia. Jak zapewnia Wawrzyniak, nie ma to jednak wpływu na postępy przy budowie jednostki.

- Jeśli wszystko pójdzie dobrze, termin oddania okrętu do służby zostanie dochowany - zapowiada dyrektor.

Korweta wielozadaniowa typu „Gawron” (będzie nosiła nazwę *Ślązak*) ma 95,5 metra długości, 13,2 metrów szerokości i nieco ponad 2 tysiące ton wyporności całkowitej. Jak mówią jej budowniczowie, będzie mogła rozwijać prędkość 30 węzłów. Okręt ma być silnie uzbrojony. Będzie mógł zwalczać cele w promieniu 200 kilometrów.

Tomasz Falba

Fot. Tomasz Falba



Korweta w hali.

Gawron w budowie.



Korweta w hali.

Fot. Stocznia Marynarki Wojennej w Gdyni.

Rodzinna wyprawa
po marzenia

Będzie surówka
na pokładzie.

Domek na jachcie

Czterech żeglarzy przez dwa lata przemierzało jachtem morza, rzeki i kanały Europy. Nie jest to jednak zapowiedź tekstu o kolejnej ekstremalnej wyprawie, a o rodzinnym rejsie, którego najmłodszy uczestnik miał zaledwie półtora roku.

Załoga: Sebastian Banasik, lat 32, tata, uprawnienia żeglarskie - sternik jachtowy; Magdalena Banasik, lat 33, mama, także sternik jachtowy; Igor, lat 4, syn i Ida, 1,5 roku, córka. Tak prezentowała się rodzina Banasików w chwili rozpoczęcia swojego niezwykłego rejsu. Na pierwszy rzut oka – przeciętna polska rodzina.

I tak by zapewne pozostało, gdyby nie pasja żeglarska, marzenie o wielkiej rodzinnej wyprawie po Europie i chęć ucieczki od zwariowanego pędu współczesnego świata. Sebastian pracował

w branży informatycznej, Magdalena w turystycznej, mieszkali pod Warszawą.

- Bardzo trudno było nam odsyłać dzieci na całe dni do przedszkola i żłobka, żeby spędzić samemu dzień w wawa@work - wspomina Magdalena Banasik. - Ta masakryczna machina wysysająca z ludzi człowieczeństwo, ostatecznie zaważyła i postanowiliśmy wyrwać się z niekończącej się spirali potrzeb.

Marzenia Banasików o rejsie pojawiły się osiem lat wcześniej. W tym czasie doskonalili żeglarskie umiejętności pływa-

Wśród najlepszych

Rejs Banasików dostrzegło jury najbardziej prestiżowej polskiej nagrody żeglarskiej Srebrny Sekstant 2010 honorując ich podróż wyróżnieniem, jako „przykład sposobu na życie opartego na żeglarskiej przygodzie”. To samo jury pierwszą nagrodę i tytuł Żeglarza Roku przyznało **Jerzemu Radomskiemu** za 32-letnie żeglowanie na jachcie *Czarny Diament*. Druga nagroda przypadła **Bronisławowi Radlińskiemu** za pokonanie Przejścia Północno-Zachodniego na jachcie *Solanus*. Trzecią nagrodę otrzymał **Janusz Kurbiel** za wyprawę „Borealis 2009-2010”, na wodach arktycznych, jachtem *Vagabond'elle*. Poza Banasikami honorowe wyróżnienie otrzymał również **Zbigniew Jałocha** za powołanie i działalność Stowarzyszenia Concept Saling realizującego na jachcie *Nashachata* – wyprawę żeglarską pod hasłem „Od Kopca Kościuszki do góry Kościuszko”. Jacht zatonął w czasie tej wyprawy. Zginęło dwóch żeglarzy. Zaś nagrodę specjalną Polskiego Związku Żeglarskiego otrzymał **Polski Klub Żeglarski** w Nowym Jorku za 20 lat działalności.

jąc na pokładzie własnoręcznie zbudowanego jachtu, po polskich wodach śródlądowych i morskich.

Kiedy uznali, że są gotowi do wymarzonego rejsu, kupili jacht klasy Dufour 2800. Zbudowana we Francji w 1980 roku łódka ma nieco ponad 8 metrów długości, prawie 3 metry szerokości, 1,6 metra zanurzenia i silnik o mocy 13 KM. Solidna konstrukcja, bez luksusów, bez większych problemów pomieściła ich 4-osobową rodzinę.

Przygoda życia

Bimsi, bo taką nazwę (od inicjałów nazwiska i imion załogi) jacht otrzymał,



Kotwicowisko na Moseli.



Zdobywcy klifów.

wyruszył z Górek Zachodnich pod Gdańskiem 14 czerwca 2008 roku. Banasikowie popłynęli wzdłuż polskiego wybrzeża do Travemünde (patrz mapka), potem kanałami i rzekami Niemiec i Francji dotarli do Morza Śródziemnego. Dalej popłynęli wzdłuż wybrzeża francuskiego i hiszpańskiego na zachód. Potem zawrócili na wschód i przez Majorkę, Sycylię i Sycylię oraz wybrzeże Włoch i Korsykę, robiąc pętlę, znowu wpłynęli na rzeki i kanały Francji. Tam też, w lipcu ubiegłego roku, podróż została zakończona. W sumie trwała 757 dni, czyli 2 lata i 27 dni. W tym czasie *Bimsi* przebyła 3050 mil morskich i 2650 kilometrów po śródlądziu.

Nie oznacza to, że Banasikowie płynęli non stop. Zimą 2008/2009 spędzili w hiszpańskim porcie Club Nautico de Altea, a 2009/2010 we francuskim St. Laurent du Var. W tym czasie, pracując dorywczo, starali się uzupełnić braki w budżecie wyprawy. Ile w sumie kosztował ich rejs?

- Hmm, ciężkie pytanie, bo trudno podać konkretną kwotę - mówi Magdalena Banasik. - Może powiem inaczej, koszt życia podczas rejsu był dużo niższy niż w Warszawie. Miesięcznie była to mniej więcej jedna trzecia kosztów życia miejskiego, bez zbytnich szaleństw, w Polsce. Żyliśmy bardzo ekonomicznie, bo środki były ograniczone, nie wydawaliśmy na ubrania, lekarstwa (bo na szczęście nikt nie chorował), niewiele na zabawki, właściwie główny koszt to było jedzenie, w zimie porty, bo latem kotwica nas nic nie kosztowała, trochę paliwo i niezbędne rzeczy do utrzymania jachtu.

Rejs okazał się podróżą życia rodziny Banasików. Sami ustalali tempo płynięcia, byli z dziećmi, poznawali nowych lu-



Świąteczne pierniki.



Śniadanie wielkanocne.

dzi, zaprzyjaźniali się z nimi, no i zwiedzali (szczegółową relację znaleźć można na stronie internetowej www.bimsi.home.pl). Rejs zaliczyć można do spokojnych i bezpiecznych. Obyło się bez większych wypadków, także zdrowotnych. Nie znaczy to jednak, że przez cały czas była tylko sielanka. Uciążliwe było pokonywanie choćby francuskich kanałów.

„46 śluz było w górę, a potem 47 w dół, bo przeszliśmy już wododział i teraz wszystkie wody spływają do Morza Śródziemnego.” - zapisali Banasikowie w relacji z podróży. „Nasz rekord jednego dnia to 17 śluz, dosłownie wychodziliśmy z jednej i już następna zaczęła się włączać”.

Zimową porą na Lazurowym Wybrzeżu.



- Zawsze trudne były też pierwsze chwile w nowym kraju i na nowym akwenie, na przykład Ren pod prąd, Morze Śródziemne na początku, zwyczaje w Hiszpanii, niepisane reguły obowiązujące w portach, itp. - dodaje Magdalena Banasik. - Bywało, że tęskniliśmy bardziej za rodziną, chociaż niektórzy odwiedzali nas w trakcie rejsu. Baliśmy się też, kiedy trafiała się kiepska pogoda na morzu. Dzieci co prawda w większości nie zdały sobie sprawy z takich sytuacji, ale my byliśmy wtedy przerażeni podwójnie, a nie mogliśmy tego okazać.

Kształtowanie charakterów

Dzieci nadspodziewanie dobrze zniosły rejs. Niestraszne były im zarówno częste ślizgowania na śródlądziu, jak i zła pogoda na morzu. Pobyt na jachcie nie był tylko zabawą. Chociaż bowiem były jeszcze w wieku przedszkolnym, Banasiko-



Szkoła pod żaglami.



Testowanie kamizełek na Moseli.



Spokojne niemieckie kanały.



ilustr. ImageEdit

wie starali się nie zaniedbywać ich, szeroko rozumianej, edukacji.

- Sama podróż była kopalnią wiedzy, doświadczenia, wspomnień - przekonują Banasikowie. - Poza tym mieliśmy mnóstwo zeszytów z kolorowanymi dla Idy, zadaniami dla Igora, cały zestaw dla cztero- i pięciolatka stosowany w przedszkolach, uzupełnialiśmy to na trasie o lokalne wydania, głównie francuskie. Poza tym bajki. Mieliśmy ich mnóstwo do słuchania i czytania. Nie wiemy oczywiście ile nasze dzieci zapamiętają z tej podróży, ale mamy nadzieję, że czas spędzony z nami i to w tak różnorodnych warunkach, pozostawi pozytywny ślad w ich charakterach.

Ich rejs udowadnia, że żeglownictwo z dziećmi, nawet kilkulatkami, nie jest jakimś szaleństwem, że to znakomita forma wypoczynku, a nawet sposób na życie. Najbardziej bezcenny w tym pomysł wydaje się czas, który rodzice poświęcają dzieciom w czasie takiej wyprawy, a który często trudno wygospodarować w innych warunkach. Nie ma się zatem co dziwić, że powrót z takiej podróży bywa niełatwy. Banasikowie tego doświadczyli. Tak o tym opowiadają:

- Teraz trochę pracujemy, bo inaczej się nie da, życie na lądzie nie jest takie tanie jak na jachcie. Jesteśmy w trakcie

pisania książki o naszej podróży - może coś z tego kiedyś wyjdzie, jak nam starczy samozaparcia. Igor poszedł do zerówki, a Ida do przedszkola. Łatwo nie jest. Pamiętam jak nam opowiadali inni żeglarze spotkani na trasie, z kilku lub kilkunastoletnim stażem ciągłego pływania, że jak wrócimy, to już nigdy nie będzie tak samo. Wtedy im nie wierzyliśmy, ale teraz po siedmiu miesiącach od powrotu widzimy, że mieli rację.

Banasikowie przyznają, że rejs ich zmienił. W tej chwili, mniej niż kiedykolwiek, odpowiada im praca za biurkiem. Chcieliby także ponownie wyruszyć w podróż podobną do tej, jaką dopiero co zakończyli.

- Marzenia o kolejnych rejsach nie opuszczają nas ani przez chwilę, ale na razie musimy je odłożyć, dać dzieciakom trochę odetchnąć od włóczęgi - mówi Magdalena Banasik. - Muszą nacieszyć się babciąmi, dziadkami, nowym, stałym gronem znajomych szkolnych i przedszkolnych. Wiemy, że poza obowiązkiem edukacji potrzebują także tego. Ale czy damy radę wytrwać bez kolejnego, długiego rejsu aż do emerytury? Wątpię.

Tomasz Falba

Zdjęcia: Archiwum rodziny Banasików

Śmiertelnie ranny, odbudowany...

Największy!

Fot. Piotr B. Starończak



W lutym do Bałtyckiego Terminalu Kontenerowego (BCT) w Gdyni, zawinął największy jak dotąd kontenerowiec - *MSC Fortunate*. Przyjęcie tak dużego statku stało się możliwe m.in. dzięki realizacji I etapu rozwoju Portu Gdynia - pogłębieniu portu do 13,5 metra.

MSC Fortunate przyплыł w nocy z soboty na niedzielę - 27 lutego 2011 r. z niemieckiego portu Bremerhaven, a opuścił Gdynię późną nocą 28 lutego, wyruszając w dalszą podróż do Kłajpedy.

To największy, jak napisano w oficjalnym komunikacie, statek MSC na Bałtyku (ładowność *MSC Fortunate* to ponad 5700 TEU*). Trzeba jednak zauważyć, że

MSC Fortunate w Gdyni.



Fot. Piotr B. Stareńczak

Sterówka.

znacznie większe pojemniowce (o ładowności przekraczającej 8000 TEU) zawijają i to regularnie, co tydzień od początku 2010 r., do Gdańska.

Port jest gotowy

Obecność *MSC Fortunate* byłaby wydarzeniem donioślejszym dla portu

i terminalu, gdyby inaugurowała regularne zawinięcia podobnie dużych statków. Tymczasem ta wizyta to na razie incydentalne zawinięcie, coś w rodzaju eksperymentu. Jak wiemy z relacji załogi - statek ostatnio pływał między Dalekim Wschodem a Ameryką Południową oraz między Indiami a Morzem Śródziemnym.

Przewozowy trend

Jeszcze 15-20 lat temu, typowe pojemniowce dowozowe miały 300-400 TEU ładowności. Wzrost wielkości *feederów* postępował, a w ostatnich latach nawet przybrał na sile. Do tego stopnia, że dzisiaj w wielu serwisach dowozowych zatrudniane są statki, które gdy były wprowadzane do eksploatacji, należały do dużych lub największych pojemniowców i jednoznacznie zaliczane były do kontenerowców oceanicznych - zasilają długodystansową (zatrudnioną na szlakach międzykontynentalnych) flotę. Przykładem są zawijające ostatnio regularnie do Gdyni *MSC Lugano* i *MSC Finland*, zbudowane w 1988 i 1986 r. - statki o nośności 42 795 i 40 928 ton oraz ładowności - odpowiednio 3032 i 2878 TEU, które przez wiele lat od wprowadzenia do eksploatacji pływały na szlakach oceanicznych, a nie jako „dowozowe”.

Niemniej, okazało się, że BCT, dzięki niedawnemu pogłębieniu portu do 13,5 metra, może przyjmować i sprawnie obsługiwać tak duże statki (choć rekordowy kontenerowiec nie był w pełni załadowany i jego zanurzenie na wejściu do Gdyni wynosiło ok. 11,7-11,8 m).

- Mam nadzieję, że to pierwszy etap rozwoju portu, jeżeli chodzi o jego możliwości hydrotechniczne i w następnych latach Zarząd Portu zrealizuje prace pogłębienia do 15 m - powiedział przy okazji zawinięcia *Fortunate* do Gdyni Krzysztof Szymborski, prezes BCT. - Ten bardzo ważny projekt został przeprowadzony przez Zarząd Portu z pomocą publicznych środków, w ostatnich 2 latach. Dla BCT to szczególny moment, gdyż terminal wchodzi do grona portów, które mogą obsługiwać duże jednostki, w przyszłości również w bezpośrednich zawinięciach oceanicznych, z pominięciem innych portów europejskich. Jesteśmy dobrze przygotowani, z bardzo doświadczoną i świetnie wyszkoloną załogą, największym w Polsce potencjałem przeładunkowym, w tym 6 suwnicami nabrzeżowymi i 800-metrowym nabrzeżem.

Płonie

Hyundai Fortune



Fot. Archiwum

Charakterystyka

MSC Fortunate ma prawie 275 m długości całkowitej, 40 m szerokości, charakteryzuje się wysokością boczną („głębokością” kadłuba) 24,20 m i zanurzeniem do 14,02 m. Na jego pokładzie zmieściłby się np. leżący Pałac Kultury i Nauki (230 metrów wysokości). Nośność kontenerowca przekracza 68 tys. ton, co oznacza, że teoretycznie, mógłby przewozić np. ponad 1000 współczesnych czołgów, takich jak Leopard 2 czy Abrams. Prędkość eksploatacyjna statku wynosi 19 węzłów (ok. 37 km/h).

Na obserwatorach z zewnątrz *MSC Fortunate* nie zrobiłby pewnie wielkiego wrażenia, gdyby porównywali go z innymi kolosami odwiedzającymi Gdynię. Jako większe odbieramy na ogół statki dłuższe i trudniej nam dostrzec różnice w szerokości kadłuba, czy jego wysokości. *Fortunate* to jednostka *post-panamax* (pierwszy pojemnikowiec tego rodzaju w porcie Gdynia), czyli o szerokości większej, niż pozwalająca na przejście przez śluzę Kanału Panamskiego. Poprzedni rekordziści w Gdyni, to *panamaxy* - statki o szerokości 32,20 m, które mimo mniejszej ładowności, były znacznie dłuższe - o ok. 20 m. Tak więc, *MSC Fortunate* to kontenerowiec największy pod względem ładowności (liczonej w ekwiwalencie kontenerów 20-stopowych - TEU) i pod względem nośności, natomiast nie najdłuższy... I od jednego z poprzednich rekordzistów - *MSC Bremen* - bardzo nieznacznie większy tonażowo.

Wizyta *MSC Fortunate* odbiła się szerokim echem w polskich mediach. Pomi-



Fot. Piotr B. Stareńczak

CMK (centrum manewrowo-kontrolne) w siłowni.

nięto tam jednak ciekawy epizod z historii statku, dzięki któremu jego poprzednia nazwa - *Hyundai Fortune* - znana jest prawie wszystkim w branży morskich przewozów kontenerowych, ratowania mienia na morzu i ubezpieczeń morskich oraz ubezpieczeń ładunków.

Pożar i eksplozja

Wypadek statku - szeroko omawiany w prasie branżowej - stał się groźnym memento i jednym z podręcznikowych, negatywnych przykładów nieprawidłowej deklaracji zawartości kontenerów przez załadowców, właścicieli ładunku, spedytorów lub agentów bukujących. Na przewóz ładunków niebezpiecznych w kontenerach obowiązują wyższe stawki frachtowe. Statki, na których dopuszczono przewóz takich ładunków, np. łatwopalnych czy potencjalnie wybuchowych, mają ściśle określone miejsca, w których mogą je przewozić. Jest to na ogół pokład otwarty, rzadziej ładownie, czyli - na kontenerowcach - w części dzio-



Fot. Piotr B. Stareńczak

Siłnik napędu głównego.

bowej statku. Zdarza się niestety, że nadawca ładunku fałszywie deklaruje zawartość kontenera. Linie żeglugowe nie mają możliwości prawnych i techniczno-organizacyjnych, by sprawdzać każdy kontener. Podobne oszustwa wychodzą na jaw zazwyczaj podczas wyrwykowych kontroli celnych czy antyterrorystycznych, którym poddawane są niektóre kontenery, albo... gdy dojdzie do wypadku. Na szczęście w wypadku, o którym za chwilę, nikt nie zginął.

MSC Fortunate należy obecnie do greckiej firmy i jest czarterowany przez MSC. Gdy należał do innego armatora - Hyundai Merchant Marine i był w czarterze APL pod nazwą *Hyundai Fortune*, został poważnie uszkodzony przez eksplozję i pożar, który wybuchł na nim 21 marca 2006 roku. Statek był w drodze z Chin, Hongkongu i Singapuru, do Kanału Sueskiego i dalej do portów europejskich, z ładunkiem ponad 5100 kontenerów. Przewoził m.in. płyty DVD, części traktorów, rozpuszczalniki i wartą pół miliona dolarów powietrzną (nadmuchiwaną) barierę bezpieczeństwa używaną w samochodowych wyścigach Grand Prix, a także siedem kontenerów z fajerwerkami z Hongkongu i to najprawdopodobniej one, w kontenerze o nieprawidłowo zadeklarowanej zawartości, spowodowały wypadek.

Pożar wybuchł, gdy statek znajdował się w Zatoce Adeńskiej, ok. 120 mil morskich na wschód od Adenu i ok. 60 mil morskich od wybrzeża Jemenu. Następujące w jego wyniku eksplozje spowodowały, że za burtą znalazło się do ok. 90 kontenerów. Jeden spoczął na szczycie komina statku. Gdy okazało się, że załoga nie będzie w stanie opanować pożaru, podjęto decyzję o ewakuacji. 27-osobową załogę podjął - przebywający w pobliżu - holenderski okręt HNLMS *De Zeven Provinciën* (F802) wspierający tam operację Enduring Freedom. Na szczęście nie było ofiar śmiertelnych, jeden członek załogi kontenerowca został ranny.

Pożar, zanim go ugaszono - zdążył zniszczyć kontenery również w ładowni przed siłownią i nadbudówką. Eksplozje spowodowały też ogromną wyrwę w burcie statku na wysokości ładowni na rufie - za siłownią i nadbudówką.

Drugie życie kontenerowca

Gdy kadłub jeszcze nie ostygł - w chwili gdy na świeżo komentowano wy-



Siłownia.

padek w prasie fachowej, obserwatorzy i eksperci szacowali, że związana z nim wypłata odszkodowań ładunkowych może osiągnąć najwyższy w historii poziom dla szkód związanych z jednym obiektem i wypadkiem. Wartość całego ładunku różne źródła określały rozmaicie, ale często pojawiała się kwota 225 mln USD. Każdy pojedynczy kontener (na szczęście więcej niż połowa przetrwała) ubezpieczony był przynajmniej na kwotę 35 tys. USD, a niektóre nawet na 1 mln USD. Wartość ubezpieczeniowa statku wynosiła ok. 80 mln USD. Ostatecznie, przykładowo, towarzystwo reasekuracyjne - Munich Re (tylko jedno z dotkniętych sprawą) kosztował aż 35 mln USD.

Wrak dopalał się przez kilka dni, a pożar ostatecznie opanowały jednostki firmy ratowniczej Wijsmuller Salvage B.V. Później jej holowniki przeholowały „śmiertelnie ranny” kontenerowiec do Chin, gdzie - w stoczni Cosco Zhoushan - przeszedł gruntowny remont, a właściwie odbudowę. Ale najpierw odstawiły go do najbliższego portu. Jedną z większych w historii operacji przeglądu statku i ładunku oraz oceny szkód została przeprowadzona w omańskim porcie Salalah, gdzie wylądowano także ok. 3300 ocalałych kontenerów.

Statek był bliski zakwalifikowania jako „constructive total loss” i oddania na złom. Uratował go grecki armator. Firma Goldenport Holdings skierowała go do stoczni remontowej na odbudowę dając mu drugie życie. Całkowicie odbudowana i wyposażona (łącznie z silnikami głów-

nym i pomocniczymi) musiała być siłownia, a także nadbudówka. Goldenport zapłaciła 13 mln USD za wypalony kadłub na aukcji u ubezpieczyciela. Potrzeba było jeszcze 30 mln USD na remont statku.

W lutym lub marcu 2009 roku, około trzy lata później, ex *Hyundai Fortune* o ładowności 5550-TEU rozpoczął swój kolejny czarter, czteroletni, przy dziennej stawce 38 000 USD, tym razem w barwach Mediterranean Shipping Co. (MSC), już jako *MSC Fortunate*. I pod tą nazwą, ze znakiem armatorskim MSC na kominie (ale z burtami w barwach poprzedniego armatora - niebieskimi, bo sam MSC na ogół maluje kadłuby swoich statków na czarno), statek zawitał do Polski jako największy dotąd kontenerowiec w historii gdyńskiego portu.

O innych rekordzistach - największych statkach różnych typów, jakie odwiedzały polskie porty - opowiemy już wkrótce „*Naszym MORZU*”.

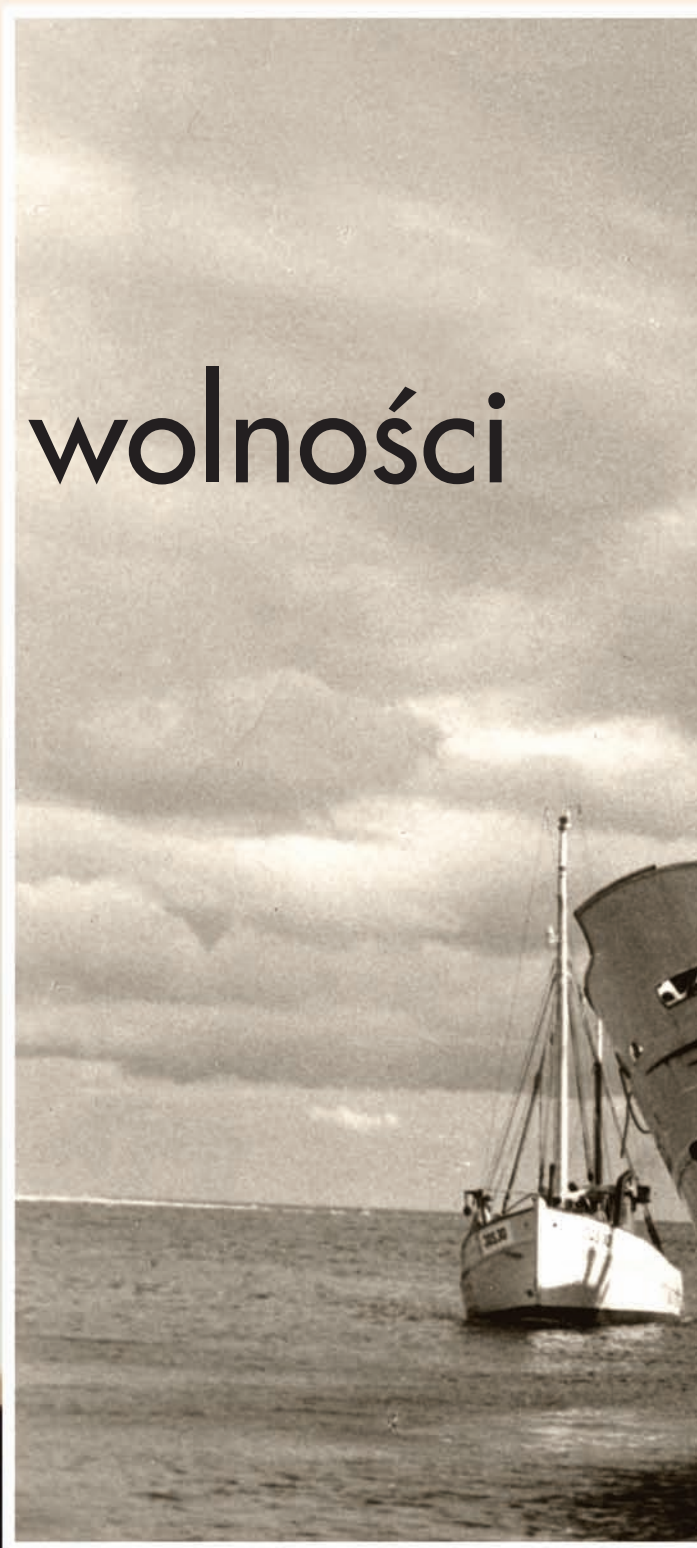
PioSta, rel

i

* Jego wielkość mierzona w kontenerach 20 stopowych to, według różnych źródeł, 5711 lub 5551 TEU - 2603 w ładowniach i 2948 na pokładzie (ładunek homogeniczny kontenerów „statecznościowych” @14 t, to 4225 TEU). Statek posiada sporą liczbę gniazd dla kontenerów chłodzonych - 390.

Bałtyk

bramą do wolności



Z doktorem Arnoldem Kłonczyńskim z Uniwersytetu Gdańskiego o morskich uciezkach Polaków do Szwecji rozmawia Czesław Romanowski

W 1958 roku aż sto osób
opuściło Mazowsze.
Na zdjęciu statek w 1962 r.



- Panie doktorze, dla ilu Polaków po drugiej wojnie światowej Bałtyk był bramą do wolności?

- Odpowiedź na to pytanie nie jest łatwa. Nielegalnie dostawali się do Szwecji ci, którzy przybywali tam drogą morską lub lotniczą, ale bywało, że ci, którzy dotarli tam najzupełniej legalnie, pozostawali w kraju nielegalnie. Do tej drugiej

grupy zaliczają się między innymi marynarze, którzy zdezerterowali z okrętów wojennych, czy też nie wrócili na statki cywilne.

Szwedzka Polonia w znakomitej większości przybyła do tego kraju nielegalnie. W sumie emigracja – legalna i nielegalna – do końca lat siedemdziesiątych liczyła około 25 tysięcy osób. Ujmując rzecz hi-

storycznie, z obozów koncentracyjnych w Niemczech trafiło do Szwecji 15 tysięcy Polaków, później niemal połowa wróciła do kraju. W latach 40. i na początku 50. przybywało nielegalnie do Szwecji od dwustu do czterystu obywateli naszego kraju rocznie.

- Do Szwecji było stosunkowo łatwo się dostać.

- Tak, wydawała się celem możliwym do osiągnięcia. Granice morskie, szczególnie w latach 40., były najsłabiej strzeżone.

- Czy ucieczki zaczęły się zaraz po zakończeniu wojny, w 1945 roku?

- Udokumentowane są z roku 1946. Rok 1945 nie pozwalał jeszcze zorientować się, co niesie ze sobą nowy ustrój.

- Kim byli ludzie, którzy zdecydowali się na taki krok?

- Na początku wojskowi, ale nie była to duża grupa. Znakomitą większość stanowili obywatele, którzy nie mogli się znaleźć w nowej Polsce z powodów gospodarczych. A więc przedsiębiorcy, ludzie, którym upadały firmy, albo je zamykano i nie mogli działać. Dlatego szukali dróg wyjazdu. Bardzo często kupowali bądź dzierżawili jednostki pływające, zapisywali się do jacht klubów lub odnawiali swoje członkostwo, od razu planując ucieczkę. I to z rodzinami, nawet z małymi dziećmi.

- Czyli były to ucieczki bardziej z powodów materialnych niż politycznych.

- Myślę, że oba były istotne. Utrata praw własnościowych oraz brak możliwości ich odzyskania, warunkowały w dużej mierze decyzje o emigracji. No i zapewne orientowali się, w jaki sposób organizuje się nowe państwo, z całym systemem kontroli społeczeństwa. Wśród pozostających w Szwecji zaczęły się pojawiać także dyplomaci. Najczęściej wówczas, gdy byli odwoływani do Polski, bali się powrotu, utraty pracy, może represji... Wśród nich był poseł Czesław Bobrowski, konsul Marian Börtzell - Szuch. Zostawali też rybacy, członkowie jacht klubów, marynarze, czyli ci, którzy najłatwiej mogli zdobyć transport.

- Jaka część obywateli polskich uciekających do Szwecji była narodowości żydowskiej?

- W latach 40. stanowili nawet 70 procent uciekinierów. To bardzo trudne do udokumentowania historie, ponieważ nie ma źródeł, które by podawały konkretne przypadki. Widać to dopiero we wspomnieniach spisywanych po latach i w prasie szwedzkiej, że było ich aż tylu. Powodem był przede wszystkim strach o własne życie po pogromie kieleckim. Wówczas co miesiąc uciekało po kilkadziesiąt osób.

- Po 1968 roku również nastąpił wzrost.

- Tak, ale były to już wyjazdy legalne. Wyjechało wówczas około 3,5 tysiąca obywateli polskich narodowości żydowskiej.

- A okres Solidarności i stanu wojennego?

- W roku 1981 wyjechała legalnie spora grupa, która do tej pory jest tam silnie zintegrowana. Około 5 tysięcy osób w ciągu dwóch lat. W znakomitej większości była to jednak emigracja ekonomiczna, mimo, że solidarnościowa.

- W jaki sposób ludzie uciekali?

- Największa grupa, jak wspomniałem, to ludzie związani z morzem. Np. członkowie jacht klubów, którzy porywali jednostki, by przedostać się do Szwecji. Symulowali uszkodzenia, co w związku z prawem morskim dawało im możliwość zawinięcia do najbliższego portu. A tak się składało, że był to któryś z portów szwedzkich. Potem był problem ze zwrotem tych jednostek, jeżeli należały do jakiejś instytucji, najczęściej jednak wracały do kraju. Byli też rybacy, najliczniej uciekali w latach 50. i 60. Decydowali się na porwanie swoich kutrów szczególnie, gdy pogoda była niesprzyjająca, wówczas łatwiej było umknąć systemom kontroli granicy morskiej. W przypadku jednostek rybackich porwania organizowane były przez pojedyncze osoby – reszta załogi dowiadywała się już w trakcie. Część zostawała w Szwecji, ale niektórzy wracali, przedstawiając się jako ofiary porwania. Ciekawe są losy tych, którzy wrócili... Byli stawiani przed sądem, skazywani za współudział. Nie dostawali wysokich kar, był to rodzaj straszaka dla innych, by się wzajemnie pilnować. Na marginesie – znalazłem w IPN przypadek rybaka, którego podejrzewano, że chce uciec. Nazywał się Kazimierz Robak, młody człowiek, na którego ktoś napisał donos. Ale on nie uciekł, wrócił z połowu do portu. Sprawdzano później motyw – okazało się, że nie miał powodów do ucieczki, jego żona była w ciąży. Szukano też au-

tora donosu. Akcja trwała dwa lata! Rybak był zawieszany na kilka tygodni, nie mógł pracować, nawet jego rodzina z Gdyni była poddana inwigilacji. Przebadano grafologicznie ponad 20 osób z jego otoczenia. I nie znaleziono autora.

- Kto jeszcze uciekał?

- Studenci, którzy pływali na jachtach szkoleniowych. To pojedyncze przypadki. I bardzo trudno znaleźć motyw. To byli młodzi ludzie, nie mieli jeszcze rodzin, albo dopiero je zakładali. I z jakichś osobistych przyczyn, może chęci przygody, albo zmiany miejsca zamieszkania, decydowali się na taki krok. Z pewnością przyczyną nie były represje, nie byli opozycjonistami. Takie przypadki zanotowano w latach 60. A w następnej dekadzie można było legalnie wyjeżdżać do Szwecji do pracy sezonowej, np. przy zbiorze truskawek, dlatego wyjeżdżających młodych pracowników naukowych nazywano truskawkowymi docentami. Mnóstwo młodych ludzi, łącznie z obecnym premerem, Donaldem Tuskiem, czy byłym prezydentem Aleksandrem Kwaśniewskim, wyjeżdżało do takiej pracy. I część tam zostawała. Już nie musieli organizować dramatycznych ucieczek, wystarczyło wsiąść na prom *Gryf* ze Świnoujścia płynący do Szwecji.

- Przykłady najbardziej spektakularnych ucieczek?

- W listopadzie 1947 roku, po sfałszowanych wyborach do Sejmu i represjach wobec opozycji, na taki krok zdecydował się działacz PSL Stefan Korboński z żoną Zofią. Korbońscy przyjechali do Gdyni pod koniec października tego roku. Zostali skontaktowani z Karlem Nilssonem, Szwedem mieszkającym niedaleko portu i mającym dobre kontakty ze szwedzkimi marynarzami. Po pierwszej, nieudanej próbie ulokowania małżonków na statku *Kjel*, zostali ukryci na promie *Drottning Victoria*, odbywającym regularne rejsy między Gdynią i portami południowej Szwecji. Uciekinierom nie wolno było zabrać żadnego bagażu. Noc spędzili w jednej z kajut, a rano zostali zamknięci w schronie przeciwlotniczym statku. 5 listopada o godzinie 10 prom wypłynął zabierając nielegalnych pasażerów otoczonych opieką dwóch szwedzkich marynarzy. Po ujawnieniu ucieczki, Karl Nilsson został aresztowany i spędził kilka lat w polskim więzieniu. Władze wykorzystały to wydarzenie i szeroko nagłośniły w prasie. Oficjalne protesty strony polskiej dotyczyły nie tylko postępowania załóg jednostek pływających,

Dr Arnold Kłonczyński

Adiunkt na Wydziale Historycznym Uniwersytetu Gdańskiego. Zajmuje się historią Skandynawii i stosunków polsko-skandynawskich w XX wieku, dziejami Polaków w Szwecji oraz zagadnieniami współczesnej dydaktyki historii.

ale również faktu, że z pomocą w organizacji ucieczek przychodzili często obywatele szwedzcy, którzy nie ponosili za to, zdaniem władz, żadnych konsekwencji. Okazją do wytoczenia tego argumentu miała być kolejna pomoc szwedzka udzielona pięciu Polakom, którzy przedostali się do Szwecji na statku *Frigg*, 25 stycznia 1949 roku.

- Czyli Szwedzi pomogli nie tylko Korbońskim?

- Nasilenie zainteresowania nielegalnymi wyjazdami po 1946 roku było tak duże, że powstawały całe grupy organizujące przeprawy. Jeden z kanałów przetrzutowych o kryptonimie „Hydra” działał w Gdańsku. Przemycali ludzi za ustaloną opłatą - 300 koron od osoby.

- Czy Szwedzi, w wypadku ujawnienia takiego procederu, ponosili na to odpowiedzialność?

- Tak, byli skazywani na więzienia. A kilku po prostu zaginęło gdzieś w Polsce, nie wiadomo, co się z nimi stało.

- Mówił pan o wykorzystywaniu złej pogody przez uciekinierów...

- W tym samym roku co Korbońscy, zbiegła do Szwecji załoga jachtu *Cirrus*. Jacht wypłynął 6 sierpnia z Gdyni obierając kurs na port w Helu, ale załoga wykorzystała złą pogodę i przekazała informację, że jacht zaginął z powodu trąby powietrznej. Trzy dni później był już w Karlskoronie. Na pokładzie znajdowało się 12 osób, w tym inicjator ucieczki inż. Tadeusz Łempicki z żoną oraz dwaj inni marynarze z rodzinami. Łempicki był zapalonym żeglarzem, przed wojną działał w akademickim związku morskim we Lwowie i co najmniej dwukrotnie odwiedził Szwecję: w 1936 roku na jachcie *Jurand* i po wojnie, w 1946 roku na *Generale Zaruskim*. Próbował swoich sił w handlu prowadząc po wojnie firmę „Carbo-Stal”. Z powodu zmian polityczno-ekonomicznych obawiał się o przyszłość swoją i rodziny. Postanowił wraz ze współnikami sprzedać firmę i przygotował plan ucieczki. Nie obawiał się o przyszłość w Szwecji, gdyż należał do Towarzystwa Polsko-Szwedzkiego i znał kierownika szwedzkiej misji charytatywnej w Polsce.

- Słynna była szczególnie sprawa porwania przez załogę okrętu *Żuraw*...

- Tak, bunt na *Żurawiu* wybuchł 1 sierpnia 1951 roku. Przygotowaniami i przebiegiem kierował Henryk Barańczak. Spiskowcy zdobyli broń i aresztowali oficerów i podoficerów. Początkowo skierowali się na Bornholm, ale warunki

oraz brak umiejętności kierowania okrętem spowodowały zmianę planów, udali się więc w stronę Szwecji. Część załogi zaczęła protestować, ale zostali spacyfikowani przez Barańczaka. Po kilku godzinach dotarli do Ystad, gdzie oddali się w ręce policji. Na łódź zeszło dwunastu marynarzy, czterech wraz z okrętem, jeszcze tego samego dnia wróciło do Polski.

- Mówił pan o młodych uciekinierach, studentach, podejmujących ryzyko przedostania się do wolnego świata niekoniecznie z powodów politycznych...

- Jedną z takich eskapad miała miejsce 25 września 1951 roku. Czterech studentów, na czele z Czesławem Pławskim, który, jako jeden z nielicznych pozostawił relację z ucieczki, zdobyli trzymetrową łódź u rybaka na Martwej Wiśle. Już raz próbowali uciekać i byli przekonani, że służba bezpieczeństwa ma ich na oku. Żeby ją zmylić, przetransportowali łódź do Lęborka, a następnie popłynęli nią w dół rzeką Łabą. Aby nie wzbudzać zainteresowania, nocą przenieśli łódź dwa kilometry po wydmach. Najpierw wiosłowali, by nie hałasować, dopiero po jakimś czasie zapuścili motor. Około 40 mil od

brzegu minął ich okręt wojenny płynący do Gdyni. Załoga ich zauważyła, ale nie zareagowała. Gdy zabrakło benzyny, założyli niewielki żagiel. O zmierzchu wzmógł się wiatr. Łódź zauważyli dopiero po 32 godzinach. Pławski wspominał wyprawę jako okropną, mówił że miał wrażenie, iż nigdy nie zdoła pokonać następnej fali. Szwedzka policja przyjęła ich grzecznie i zamówiła im obiad w restauracji. Uciekinierzy noc spędzili w otwartej przez policjantów celi, aby czuli się wolnymi ludźmi. W podobnych okolicznościach odbyła się inna wyprawa. W 1953 roku do Szwecji uciekła czteroosobowa załoga jachtu *Architekt*. Inspiraatorem był Ludwik Zienkiewicz, który z kolegą, Janem Pressuem, opracowali plan przeprawy na Gotlandię. Kontrola wopistów nie wytropiła ukrytej mapy. Pozostali dwaj uczestnicy rejsu próbowali protestować, ale choroba morska ich unieszkodliwiła. W nocy z 30 na 31 września panowały bardzo złe warunki na morzu, wiatr osiągnął 8 stopni w skali Beauforta, porwał jeden z żagli. Wyprawa trwała trzy doby, zanim dotarła do brzegów Szwecji. Jej zmęczeni uczestnicy cudem uniknęli zderzenia z burtą statku handlowego.

W listopadzie 1947 roku na ucieczkę z Gdyni do Szwecji zdecydował się działacz PSL Stefan Korboński z żoną Zofią.

- Opisał pan ucieczki, w których brało udział kilka, najwyżej kilkanaście osób. Czy dochodziło też do ucieczek bardziej masowych?

- Po 1956 roku, na fali optymizmu popaździernikowego spadła liczba nielegalnych ucieczek do Szwecji. Jednak, gdy okazało się, że zmiany są przejściowe, nastąpił ich ponowny wzrost. W tym czasie miały miejsce grupowe zejścia pasażerów ze statków wycieczkowych. W 1958 roku aż sto osób opuściło *Mazowsze*. W następnej dekadzie ta tendencja się utrzymywała. Uciekali przede wszystkim młodzi ludzie, którzy chcieli budować przyszłość w zamożniejszej i zapewniającej wolność Szwecji. W 1960 roku z radzieckiego statku *Estonia* zeszło 10 polskich marynarzy w wieku od 20 do 23 lat. Wszyscy poprosili o azyl, który został im przyznany. W tej dekadzie zmniejszyła się liczba dramatycznych ucieczek przez Bałtyk. Najczęściej wybieranym sposobem pozostania na Zachodzie było odłączenie się od wyjazdu grupowego. Istniały wówczas regularne połączenia promowe, *Gryf* pływał ze Świnoujścia do Ystad, były też wycieczki statkami pasażerskimi. Od sierpnia 1966 roku „Orbis” organizował wycieczki polskim promem do Szwecji. W tym samym roku odbyło się 10 takich rejsów, podczas których 48 osób, czyli aż 10 procent wszystkich uczestników, odmówiło powrotu do kraju. Do listopada 1967 roku odbyło się 13 dalszych podróży, z których nie powróciło 91 osób.

- Jak wiele ucieczek zostało udaremnionych?

- Było ich sporo i są łatwe do odtworzenia, ponieważ były bardzo przez ówczesną władzę nagłośnione w prasie. Na przykład w sierpniu 1947 roku zatrzymano siedmiu pasażerów na szwedzkim statku *Arabert*, a dwa dni później na statku *Cecylia* kolejne dwie osoby. Konsekwencją było zaostrzenie kontroli rodzimych i obcych statków wychodzących z polskich portów. We wczesnych latach 50. odbyło się kilka procesów pokazowych. Nikogo nie skazano za to na karę śmierci, skazywano jednak na wiele lat więzienia, aż 25 - w wypadku studentów Politechniki Gdańskiej. Dostępnie się przygotowali, ale pogoda była paskudna, musieli się cofnąć i trafili na patrol. Część ze skazanych objęła amnestia z 1956 roku. W latach 60. mocniej kontrolowano rybaków, więc gdy któryś z kutrów przekroczył granicę morską i został zatrzymany, załogi były ostro karane. Ciekawa jest rola naszych służb dyplomatycznych, które wszystkich uciekinierów starały się przedstawić jako kryminalistów, dążono do ich deportacji do kraju. I to działało, część społeczeństwa szwedzkiego zaczęła postrzegać uciekinierów jako ludzi, którzy złamali prawo. Nieważne, że było to prawo kraju komunistycznego. Nie było tak, że w Szwecji przyjmowano naszych rodaków gremialnie z otwartymi rękami, uznając za bohaterów. Szwedzi obawiali się także szpiegów, szczególnie w czasie zimnej wojny.

- Czy w jakimś przypadku doszło do deportacji?

- Nie, nigdy. Jedynie wtedy, gdy uciekinier popełnił tam przestępstwo, coś ukradł, kogoś pobił. Dotyczyło to najczęściej marynarzy, którzy się awanturowali w porcie, statek odpływał, a oni zostawali. Były to 2-3 deportacje na kwartał. Generalnie, władze szwedzkie przestrzegały postanowień konwencji genewskiej z 1951 roku, która nakazywała udzielenia azylu. Ludzie kierowani byli do obozu dla uchodźców, gdzie uczono ich języka i otrzymywali prawo pobytu. Trzeba też powiedzieć, że tą drogą polskie służby bezpieczeństwa wysyłały agentów, których rolą była inwigilacja działaczy emigracyjnych. Jeden z nich, o pseudonimie „Wiśniewski”, przerzucony został w maju 1949 roku wraz z pracownikiem kadrowym Ministerstwa Bezpieczeństwa Publicznego, ps. „Słoń”. „Wiśniewski” został wcześniej sprawdzony podczas działań obserwacyjnych szwedzkiej misji charytatywnej w Gdańsku. Jako wiarygodny agent został przeszkolony i przerzucony do Szwecji, gdzie szybko wszedł w struktury organizacji emigracyjnych i przez wiele lat czynił szkody pogłębiając konflikty lokalne i paraliżując funkcjonowanie „Wiadomości Polskich” - pisma emigracyjnego wychodzącego w Sztokholmie. Polonia szwedzka bała się takich wypadków, dlatego nie przyjmowała chętnie do swoich organizacji ludzi, którzy uciekli nielegalnie i nie byli tam nikomu znani.

Mazowsze w porcie Hel.



Fot. J. Surdecki

Profesor Wallenrod

Z prof. Witoldem Andruszkiewiczem, autorem koncepcji największych inwestycji morskich w historii powojennej Polski, rozmawia Tomasz Falba

- A co to jest?
- **Dyktafon panie profesorze. Siedem godzin rozmowy można na niego nagrać.**

- Coś takiego? Muszę sobie taki kupić.
- **Cieszę się, że zastaję pana w świetnej formie. Niektórzy mówią, że jest pan chodzącą legendą polskiej gospodarki morskiej. Czuje się pan legendą?**

- Encyklopedią bardziej. Ale najważniejsze, że jestem zdrowy, pamięć mi nie szwankuje i nadal wykładam, i to na dwóch uczelniach! Jedna z gazet napisała nawet ostatnio, że jestem najstarszym pracującym emerytem w Polsce. Stale też działam w gospodarce morskiej. Jestem członkiem prezydium władz wojewódzkich Polskiego Towarzystwa Ekonomicznego w Gdańsku. Społecznie doradzam Związkowi Miast i Gmin Morskich, Radzie Miasta Gdańska i Civitas Christiana, które co roku organizuje Sejmiki Morskie.

- **Cały czas na pełnych obrotach. Gratuluję! Początkowo nic nie wskazywało, że zwiąże się pan z gospo-**

darką morską. Urodził się pan w Omsku, ważnym rosyjskim węzle kolejowym, ojciec pracował zresztą na kolei. Jak to się stało, że pokochał pan morze? Pamięta pan ten moment kiedy pierwszy raz je zobaczył?

- W pewnym sensie poszedłem w ślady ojca, bo kolej to transport, a ja zostałem transportowcem. Jestem ekspertem dożywotnim Organizacji Narodów Zjednoczonych do spraw portów i transportu międzynarodowego. Morze pociągało mnie od zawsze. Pierwszy raz zobaczyłem Bałtyk jadąc pociągiem do Gdyni, jako harcerz, na obchody Święta Morza. Pomiędzy Sopotem a Gdynią jest takie miejsce, z którego roztacza się widok na morze. Kiedy wysiadłem z pociągu, zaraz poszedłem je zobaczyć. To była okropna radocha. Smakowałem czy woda rzeczywiście jest słona.

- **A jakie wrażenie robiła na panu budująca się Gdynia?**

- Ogromne. Pamiętam czasy, kiedy nie było jeszcze kanału portowego. Można było brzegiem dojść ze wsi Gdynia na

Oksywie do kościoła. Największe wrażenie robiła na mnie wielka liczba zaprzęgów konnych. Samochodów prawie się nie widziało. No i tempo budowy było imponujące. Gdynia zmieniała się z roku na rok. Za każdym razem, kiedy tam jeździłem była inna, większa i piękniejsza. Kiedy w 1938 roku przyjechałem do tego miasta na praktykę studencką, to już był międzynarodowy ośrodek, największy port nad Bałtykiem. Port zresztą był nieogrodzony. Można było chodzić po nabrzeżach obok statków. To było niesamowite.

- **Bywając w Gdyni, m.in. na różnego rodzaju uroczystościach morskich, miał pan zapewne okazję widzieć elitę II Rzeczypospolitej...**

- Pamiętam Piłsudskiego, Mościckiego, Kwiatkowskiego.

- **Do tego ostatniego jeszcze wrócimy. Czy bywał pan też w innych miejscach ówczesnego polskiego wybrzeża?**

- Oczywiście. Poznałem Puck, Wielką Wieś (obecnie Władysławowo – red.), ale

Uczeń Kwiatkowskiego

Prof. Witold Andruszkiewicz ma 94 lata. Urodził się w Omsku w Rosji. Mieszka w Gdańsku. Jeszcze przed wojną rozpoczął studia na Akademii Handlowej w Poznaniu. Był zaangażowany w harcerstwo i organizacje studenckie. Brał udział w wojnie obronnej 1939 roku. Działal w konspiracji – ZWZ, NOW i AK. Po wojnie przyjechał na Wybrzeże. Dokończył studia i kontynuował karierę naukową aż do zdobycia tytułu profesora zwyczajnego. Zajmował wysokie stanowiska w polskiej gospodarce morskiej. Był represjonowany w czasach stalinowskich. Jest autorem koncepcji wielkich budów PRL-u – Portu Północnego Gdańska i Świnoujścia oraz wielu innych, mniejszych inwestycji. Obecnie na emeryturze. Wciąż jednak jest czynnym profesorem. Jest również ekspertem dożywotnim Organizacji Narodów Zjednoczonych do spraw portów i transportu międzynarodowego. W tym charakterze pracował w Kongu.

najbardziej podobało mi się w Jastarni. Dla chłopaka, który przyjeżdżał z głębi łądu była to totalna egzotyka, która pobudzała wyobraźnię.

- Ale studia wybrał pan mało morskie – Akademię Handlową w Poznaniu. Dlaczego?

- Początkowo chciałem studiować na Politechnice Gdańskiej. Ale zmieniło się to po lekturze artykułu w gazecie. Przeczytałem tam mianowicie, że 92 procent milionerów w 1937 roku miało za sobą studia ekonomiczno-biznesowe i handlowe. A ja chciałem zostać milionerem. Mój ojciec zginął w wypadku kolejowym, kiedy miałem 14 lat. Wychowywałem się z czwórką rodzeństwa w skromnych warunkach. Udzielałem korepetycji. Nic dziwnego, że w tej sytuacji chciałem zarabiać duże pieniądze. Postanowiłem zostać milionerem, wzbogacić się dzięki morzu. Stąd taki, a nie inny wybór uczelni. To były wtedy najdroższe studia w Polsce. Sam na nie zarobiłem. Na Politechnice Gdańskiej pojawiłem się już jako profesor. W 1939 roku zabawiłem się w przedsiębiorcę i zorganizowałem letnisko w Jastarni dla 150 studentów i studentek ze swojej uczelni. Trwało przez cały lipiec, sierpień i miało przez wrzesień, ale wybuchła wojna.

- Wojnę przeżył pan z dala od Wybrzeża. Kiedy pan ponownie zobaczył morze?

- Na Wybrzeże przyjechałem pierwszym pociągiem, jaki dotarł tam po odejściu Niemców. Dojechałem do Gdańska, a potem pieszo poszedłem do Gdyni, bo pomiędzy miastami jeszcze wtedy nic nie kursowało. Po drodze zatrzymałem się w tym samym miejscu, pomiędzy Sopotem a Gdynią, gdzie po raz pierwszy ujrzałem morze przed wojną. Gdańsk był bardzo zniszczony, Gdynia prawie nie ruszona. Doszedłem tam, gdzie dzisiaj jest Urząd Miasta. W głębokim rowie przeciwczołgowym znalazłem niemieckie, wojskowe mapy portu gdyńskiego. Zebrałem je odruchowo i poszedłem dalej. Zniszczyłem je kilka lat później, w czasach stalinowskich, ze strachu, że znajdzie je bezpieka. W Gdyni poszedłem od razu do portu, który był bardzo strzaskany. Nabrzeża były wysadzone, a poszarpany falochron wyglądał jak wielka, betonowa piła osadzona w morzu. Wszystko to robiło przygnębiające wrażenie. Zastanawiałem się - kiedy my to wszystko odbudujemy? Pewnie zajmie to wiele lat. Okazało się, że pierwsze statki zawinęły do Gdyni w połowie 1945 roku. Polacy to jednak niezwykle zdolni i dzielni ludzie.

- Już po wojnie miał pan okazję poznać Eugeniusza Kwiatkowskiego, który był pańskim kolegą z tej samej uczelni, obaj bowiem wykładaliście w Wyższej Szkole Handlu Morskiego w Sopocie. Jakim go pan zapamiętał?

- Znajomość z Kwiatkowskim miała dwa oblicza. Pierwsze to takie, że w przerwach pomiędzy zajęciami on chętnie rozmawiał z młodszymi kolegami, w tym ze mną. Zbieraliśmy się w pokoju profesorskim i zasypywaliśmy go pytaniami, na które bardzo chętnie udzielał odpowiedzi. Kwiatkowski miał niezwykłą zdolność rozmowy z ludźmi. Wystarczyło chwilę go znać, a miało się wrażenie jakby ta znajomość trwała co najmniej trzydzieści lat. Oblicze drugie, to znajomość poprzez prof. Bolesława Kasprowicza, który był moim mentorem, a który się uważał za „człowieka Kwiatkowskiego” i tak o sobie mówił w czasach, kiedy za takie słowa można było trafić do więzienia.

- No właśnie. Nie mogę nie zadać tego pytania. Pan – przedwojenny

- Tylko w Szwecji jest 800 tysięcy jachtów. Pan wie jaką forszę można zarobić jeśli tylko część z nich przyplynie, wiedzona ciekawością, na Zalew Wiślany?



harcerz, żołnierz wojny obronnej 1939 roku, członek Związku Walki Zbrojnej, Narodowej Organizacji Wojskowej, porucznik Armii Krajowej, represjonowany w czasach stalinowskich – dlaczego pan się zaangażował w budowę gospodarki morskiej Polski Ludowej, niesuwerennego komunistycznego państwa?

- Niektórzy mogą się z tego śmiać, ale dla mnie wzorem był wtedy Konrad Wallenrod. Uważałem, że należy robić tak jak on, służąc prawdziwej Polsce na tyle, na ile to było możliwe w realiach PRL-u. Kwiatkowski rozumował i mówił podobnie. Jego zdaniem trzeba było postępować tak, aby nie rzucać na siebie światła, a jednocześnie robić coś dla przyszłej, wolnej Polski.

- Słowem, czuł się pan Konradem Wallenrodem?

- Trochę na pewno tak. Przez całe życie podejmowałem działania i realizowałem projekty z myślą, by można je było wykorzystać po upadku komunizmu.

- A wierzył pan, że on upadnie? W latach pięćdziesiątych?

- Oczywiście. Kwiatkowski mówił nam, że jak to się stanie, to trzeba sprowadzić do Polski wszystkich, którzy zostali na Wschodzie, umożliwić im powrót. Tak samo wszystkim polskim żołnierzom z armii na Zachodzie. Zwrócić zabrane mienie tym, którym zostało zabrane. Rozdać majątek pozostawiony przez rodziny niemieckie na tzw. Ziemiach Odzyskanych w zamian za to, co Polacy utracili na Kresach. Do tej pory nie zostało to zrobione. Wstyd i hańba!

- Lista pańskich osiągnięć w gospodarce morskiej jest ogromna. Właściwie gdzie się człowiek nie obejrzzi, tam zawsze trafi w końcu na prace Andruszkiewicza. Będę po kolei wymieniał pańskie najważniejsze osiągnięcia, a pan niech spróbuje ocenić, czy przetrwały próbę czasu. A więc. Największe pańskie dzieło to opracowanie, z pańskiej inicjatywy, koncepcji budowy Portu Północnego Gdańska.

- Miałem niesamowite szczęście, że ten projekt udało się zrealizować, bo bez tego całe to moje opowiadanie o Wallenrodzie byłoby funta kłaków warte. Nadal uważam, że była to budowa na miarę portu w Gdyni. Kiedy powstawał Port Północny, był najgłębszym portem do przeładunku ropy naftowej na Bałtyku. Mogliśmy tam przyjmować statki o nośno-



Fot. Czesław Romanowski

Port Północny dzisiaj.

ści 150 tysięcy ton! W 1974 roku otworzyliśmy Port Północny dla węgla. Rok później dla paliw płynnych. I to wbrew stanowisku Rosjan, bo zezwolenie z Rady Wzajemnej Pomocy Gospodarczej było jedynie na budowę tzw. RPTM - Rejonu Przeładunku Towarów Masowych, a więc na węgiel, zboże, kamienie czy fosforyty, a nie na ropę naftową. Kiedy się zorientowali, już nie udało się nam dokończyć budowy. Do dzisiaj nie powstały bowiem zbiorniki do składowania ropy, a obliczyłem, że trzeba by takich mogących przyjąć 450 tysięcy ton tego surowca. Port Północny stoi do teraz na jednej nodze.

- To była jedna ze sztandarowych budów nie tylko epoki gierkowskiej, ale i całego PRL-u. Podobnie jak np. Nowa Huta. Nie ma pan wrażenia, że jej znaczenie było głównie propagandowe?

- Absolutnie nie. Budowa Portu Północnego była potrzebna Polsce jak krew do żył, bo uniezależniła nasz kraj od rurociągów Związku Radzieckiego. Do dzisiaj nie jest to wykorzystane. Podobnie przecież było z bazą rudową w Porcie Północnym, do dzisiaj nie uruchomioną. To są dowody, że inwestycje te nie miały tylko propagandowego wymiaru.

- Jest pan też autorem koncepcji budowy portu głębokowodnego w Świnoujściu. To też była wallenrodowska inwestycja?

- Podobnie jak Port Północny. Ze względu na położenie, mógł służyć do

zaopatrywania nie tylko zachodniej części Polski, ale i Niemiec. I to się do dzisiaj sprawdza. Przez ten port przechodzą przecież ładunki do Berlina. 60 procent całego funduszu inwestycyjnego na porty polskie, przed wybudowaniem Świnoujścia, szło na pogłębianie podejścia do portu w Szczecinie. Dlaczego? Ze Szczecina było Sowietaom, planującym trzecią wojnę światową, bliżej na Zachód niż ze Świnoujścia. A myśmy to podważali.

- Jest pan też autorem koncepcji zagospodarowania wielu mniejszych polskich portów: Pucka, Krynicy Morskiej, Tolkmicka czy Darłowa. Jaką funkcję pan dla nich przewidywał?

- To jeden z efektów mojej pracy jako kierownika Zakładu Portów Instytutu Morskiego w Gdańsku, na którym to stanowisku przepracowałem 31 lat. Dla tych wszystkich portów najważniejszą funkcją jaką przewidywałem była turystyka. Do



Fot. Zbigniew Kosycarz / KFP

Budowa Portu Północnego - 1972 rok.

dzisiaj to nie zostało zrealizowane. Polska pod tym względem ciągle jest zapóźniona. Zbiera żniwa myślenie kategoriemi ekonomiki socjalistycznej, której dogmatem był priorytet produkcji materialnej nad usługami. Tymczasem to usługi są najważniejszą częścią gospodarki. I cały świat potrafi na tym zarabiać, tylko nie my. W usługach jest ogromny deficyt. Wymyśliłem np. port turystyczny na Jeziorze Jamno koło Koszalina. Kilka wieków temu był tam zresztą port. Do dzisiaj moja koncepcja nie została zrealizowana, a tam są pieniądze do wzięcia.

- Był pan pierwszym człowiekiem w Polsce, który zaczął mówić o Trans-europejskiej Autostradzie Północ-Południe. Było to na początku lat siedemdziesiątych. Polska część, jako autostrada A-1, nadal nie jest zbudowana. Jak to pan skomentuje?

- To jeden wielki skandal. Tylko polska część tej trasy nie jest zbudowana. Ale jest jeszcze większy problem. To nawet, co zbudowano, zbudowano bez sensu. Autostrada A-1 zawsze miała być powiązana z portem w Gdańsku. Tymczasem zaczyna się nie tam, tylko we wsi Rusocin pod Gdańskiem. To kompletny absurd. I niby wszyscy to wiedzą, ale nikt z tym nic nie robi. Powiem panu jeszcze więcej. Dlaczego ja optowałem zawsze za budową Transeuropejskiej Autostrady Północ-Południe? Bo to jest droga w polskim interesie. To zawsze Rosjanie byli przeciw tej trasie. W ich interesie są drogi wschód-zachód. Przez dwadzieścia lat Polski niepodległej takie narodowe myślenie nie może się przebić.

- Podobnie jest z budową kanału przez Mierzę Wiślaną. Także i tym tematem się pan przecież zajmował. Już pół wieku temu badał pan opłacalność tej inwestycji. To, że kanał nie powstał, to także efekt rosyjskich zabiegów?

- Na pewno nie jest w ich interesie. A kanał jest potrzebny. I nie chodzi o przewóz ładunków. Elbląg to peryferyjny port i takim pozostanie, niezależnie od tego czy kanał powstanie czy nie. Tu chodzi o turystykę, o rozruszanie obszaru

Zalewu Wiślanego. Kanał umożliwi dostęp do niego turystom nie tylko z Polski, ale i z zagranicy. Cały ten region może dzięki temu rozkwitnąć. To będzie turystyczne El Dorado.

- Nie przesadza pan?

- Tylko w Szwecji jest 800 tysięcy jachtów. Pan wie jaką forszę można zarobić jeśli tylko część z nich przyplynie, wiedziono ciekawością, na Zalew Wiślany?

- To życzeniowe myślenie panie profesorze.

- Niech pan nie będzie moskiewską tubą.

- Zapewniam, że nie jestem. Jestem tylko zwolennikiem sensownej argumentacji. Poza tym może lepiej dogadać się z Rosjanami w sprawie żeglugi przez Cieśninę Piławską? Ugodzić jakieś zasady.

- Nie myśmy wymyślili kanał. Kanał wymyślili Niemcy w czasach, kiedy w Królewcu nie było Rosjan i przez Cieśninę Piławską można było pływać bez ograniczeń. Oni widzieli jego ekonomiczny sens niezależnie od tego. Gdyby nie wojna, kanał by zapewne powstał. Prawda jest taka, że ta inwestycja jest nie w smak Moskwie. I tyle.

- Jak pan ocenia stan dzisiejszej polskiej gospodarki morskiej?

- Nie ma o czym mówić. Podstawowy problem jest ten, że władze nie widzą jej potrzeby.

- A może jesteście zwyczajnie za biedni na rozdmuchaną gospodarkę morską?

- Zawsze byliśmy za biedni. A jednak potrafiłmy stworzyć wielkie dzieła. I przed wojną i po niej. Dlaczego w wolnej Polsce tego nie potrafimy? Obliczyłem, że w samym Gdańsku można wygenerować 4 miliardy dolarów rocznych przychodów z turystyki. Trzeba z portu i miasta Gdańska zbudować autostradę, to jest od węzła transportu morskiego i lądowego, a nie od Rusocina. Przy tym odcinku powinno być wybudowane miasteczko turystyczne z hotelami, klubami, atrakcjami różnego rodzaju. Powinna powstać dzielnica międzynarodowej turystyki morskiej. To ona będzie generować zyski dla miasta. Należałoby to połączyć z Portem Wschodnim Gdańska, którego koncepcję wymyśliłem przed laty, a która nie została zrealizowana. Niech powstanie największe nad Bałtykiem centrum turystyczne z 14 milionami turystów rocznie. To jest wizja co?

- Raczej szaleństwo. To się nie uda.

- Uda się. Jeszcze pan zobaczy, że Andruszkiewicz miał rację.

- Niektórzy mogą się z tego śmiać, ale dla mnie wzorem był wtedy Konrad Wallenrod. Uważałem, że należy robić tak jak on, służąc prawdziwej Polsce na tyle, na ile to było możliwe w realiach PRL-u.

Bergensfjord na pięknej trasie



Fot. Piotr B. Sierenczak

Bergensfjord*	9058995	OUZ12	Dania (DIS)**	<i>Bergen / Duchess of Scandinavia, Atlantic Traveller, Bedrgensfjord</i>					
imię statku	nr IMO	call sign	bandera	zbudowany jako / kolejne nazwy					
Fjord Line Danmark AS, Dania			Fjord Line AS, Norwegia			Fjord Skibsholding A/S, Dania			
operator i armator zarządzający			armator / właściciel / grupa kapitałowa			armator zarejestrowany			
Hirtshals - Stavanger - Bergen			1993	52	Fosen Mek. Verk. AS, Rissa, Norwegia ***		Fosen MV		
linia			rok budowy	nr budowy	stocznia		projektant		
134,40	122,40	24,00	13,20	5,60	spalinowy	11 520 (15 662)	2 śruby konw., nastawne	19	
LOA [m]	LBP [m]	B [m]	H [m]	T [m]	rodzaj napędu	moc napędu [kW / KM]	pedniki główne	prędkość [w.]	
840	519	212	350	b.d.	650 m (wg innych źródeł - 720 m)				
liczba pasażerów	miejsz w kabinach	liczba kabin	samochodów osobowych	samochodów ciężarowych	linia ładunkowa ro-ro				
pasażersko-samochodowy, nocny				2	6	16 794	3318	650 m	
rodzaj promu				pokłady ro-ro	pokłady pasażerskie	GT	nośność [t]	pas ro-ro [m]	

* statek nosi tę nazwę od początku 2008 roku; ** port macierzysty - Hanstholm;

*** główny kontraktujący i stocznia wyposażająca: Fosen Mek. Verksteder AS, Rissa, Norwegia, kadłub: Bruces Verkstad AB, Landskrona, Szwecja.

Statek, oddany do eksploatacji w 1993 roku przez norweską stocznnię Fosen Mekaniske Verksteder AS (obecnie grupa Bergen Yards), jest jednym z ciekawszych w bryle architektonicznej i zdaniem wielu, jednym z ładniejszych promów spotykanych na szlakach północnej Europy.

Nie ma jednostki siostrzanej. Jego prawy profil nieco zepsuła dodatkowa prostopadłościenna nadbudówka z kabinami, która zasłoniła częściowo komin z logiem armatora.

Statek należy do armatora norweskiego, ale zarządzany jest technicznie przez jego duńską spółkę zależną. Większość oficerów stanowią Duńczycy i obywatele

duńscy z Wysp Owczych, a załoga złożona jest z kilku narodowości, w tym Polaków.

Prom *Bergensfjord* ma dość bogatą historię różnych linii, które dotąd obsługiwał. Zatrudniony był m.in. na trasach:

- Bergen - Stavanger - Egersund - Hanstholm oraz Bergen - Egersund - Hanstholm (a w miesiącach letnich i w weekendy przez pozostałą część roku tylko: Egersund - Hanstholm) - od 1993 do r. w barwach Rutelaget Askøy-Bergen A / S, Bergen, Norwegia, a od 1997 - u operatora Bergen Nordhordland Rutelag ASA, Bergen (w tym roku dobudowano na statku sklep wolnocłowy);

- Cuxhafen (Niemcy) - Harwich (Wielka Brytania) - od 2003 roku do listopada 2005 roku, w czarterze DFDS, pod nazwą *Duchess of Scandinavia* (w międzyczasie zmienił właściciela na Bergensfjord KS, Bergen, a następnie na North Atlantic Line Operation A/S);

- Bergen - Haugesund - Egersund - Hanstholm, od 2005 roku do początku 2008, pod nazwą *Atlantic Traveler*;

- Hanstholm - Kristiansand - przez część roku 2008, już pod nazwą *Bergensfjord* (w marcu przerejestrowany na firmę Fjord Line Skibsholding A/S);

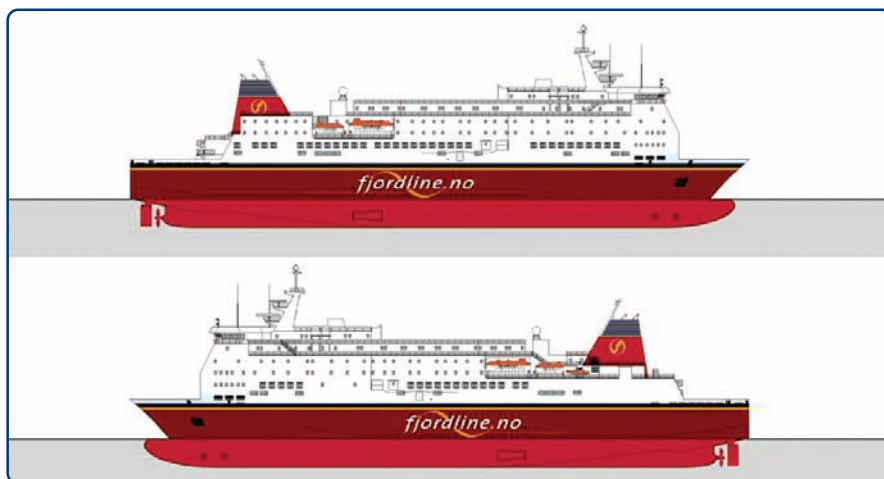
- Hirtshals - Risavika (Stavanger) - Bergen - do chwili obecnej (luty 2011).

W 2012 roku (w maju i listopadzie) Fjord Line otrzyma dwa nowe promy. Ich częściowo wyposażone kadłuby zbuduje Stocznia Gdańsk. W związku z tym może dojść do przetasowań na liniach Fjord Line. Mówi się m.in. o prawdopodobnym zatrudnieniu albo *Bergensfjorda*, albo jednego z nowych promów na reaktywowanej linii Bergen - Aberdeen.

Obecnie prom kursuje na trudnej nawigacyjnie i manewrowo, ale bardzo malowniczej i atrakcyjnej dla pasażerów, linii Hirtshals (północna Dania) - Stavanger - Bergen (zachodnia Norwegia). Oto odległości: Hirtshals - Stavanger 184 Mm / 341 km, Stavanger - Bergen 105 Mm / 194 km Hirtshals - Bergen 289 Mm / 535 km).

Pomiędzy skrajnymi portami zatrzymuje się na niedługi postój w Tananger (koło Stavanger), w nowym terminalu Risavika. W Bergen cumuje bardzo blisko centrum miasta, a w Hirtshals - w terminalu nieco oddalonym od centrum tego niewielkiego, rybackiego i turystycznego miasteczka.

Trasa pomiędzy Bergen a Stavanger to bardzo atrakcyjne dla obserwujących otoczenie z pokładu promu, przejście przez fiordy i wzdłuż skalistego wybrzeża regionów Hordaland i Rogaland, w tym wąskim fiordem obok miasta i portu Haugesund. Linia promowa Fjord Line, na której eksploatowany jest *Bergensfjord*, zapewnia zarówno niezapomniane wrażenia miłośnikom natury, ale i *shiploverom* i *shipspotterom*, ze względu na ruch różnego rodzaju ciekawych jednostek pływających w tym rejonie, m.in. licznych serwisowców *offshore*, promów fiordowych, w tym największych dotąd w świecie promów napędzanych LNG, a także statków do



Rys. Fjord Line

Sylwetka promu od strony lewej i prawej burty nieco się różni. Na prawej znajdują się dwie łodzie ratunkowe, a także (na wysokości komin) dobudowany blok z kabinami oddzielony od zasadniczej części nadbudówek z kabinami (i częściowo zasłaniający komin). Na lewej burcie mamy dwie łodzie ratunkowe i jedną szybką łódź ratowniczą (MOB).

przewozu żywych ryb i innych jednostek do obsługi farm akwakulturowych.

Charakterystyka *Bergensfjord*

Konstrukcja: statek o konstrukcji stalowej, spawanej; posiada 7 pokładów (w tym 6 dostępnych dla pasażerów, a w tym z kolei - dwa samochodowe); ma dwa pokłady ciągłe i 13 grodzi poprzecznych; charakteryzuje się wydatną gruszką dziobową i rufą pawężową, i dwiema płetwami - otulinami wałów śrubowych (*twin skeg*); statek posiada jedną rufową furtę i jednopanelową rampę osiową oraz jedną furtę i dwupanelową rampę na dziobie, z przyłbicą (fragmentem konstrukcji dziobu otwieranym do góry); ma szwedzko-fińską klasę lodową FS Ice Class 1B.

Wymiary główne, tonaż, pojemność:

długość całkowita 134,40 m, długość między pionami 122,40 m, szerokość konstrukcyjna 24 m, według klasyfikatora i bazy danuch IHS Sea-Web zanurzenie 5,70 m (według armatora - konstrukcyjne 5,20 m, maksymalna 5,60 m), wysokość boczna 13,20 m, wysokość całkowita 35 m, wysokość do poziomu pomostu nawigacyjnego 25 m; nośność 3318 t, wyporność 10 446 t; tonaż pojemnościowy brutto 16 794, tonaż pojemnościowy netto 6082 (niektóre źródła podają GT/ NT/ DWT 16 551/ 6082 / 3318 - przed przebudową i 16 794/ 6082 / 3200 po przebudowie).

Zdolność przewozowa:

maksymalna liczba pasażerów według materiałów armatora 840, liczba kabin według armatora 212, pasażerów bez kabin (według IHS Sea-

Fot. Piotr B. Stareniczak



Web) - do 363, liczba kabin (według IHS Sea-Web) 207, liczba miejsc w kabinach (według IHS Sea-Web) 519, załoga (według IHS Sea-Web) 54 osoby; ładowność samochodów osobowych - 350 (gdy nie ma na pokładzie ciężarówek) lub 160 (przy załadunku promy samochodami ciężarowymi i autokarami); długość linii ładunkowej ro-ro dla ciężarówek (szerokość 4,5 m) - 650 m (wg innych źródeł - 720 m); pojemność zbiorników balastowych statku wynosi 4360 m³.

Wyposażenie pokładowe i sterowe: dwa stery o wysokiej efektywności; dwa stery strumieniowe, dziobowe, Brunvoll, typu FU 80 LTC 2250 - każdy po 1015 kW (1380 KM); rampa ro-ro dziobowa, dwupanelowa 4.80 × 7.00 m (wysokość światła furty x szerokość rampy); rampa ro-ro rufowa, jednopanelowa 4.90 × 11.00 m.

Napęd i jego osiągi oraz wyposażenie maszynowe: napęd główny stanowią dwa silniki wysokoprężne napędzające (przez linię wałów ze sprzęgłami, sprzęgłami elastycznymi i pojedynczymi przekładniami redukcyjnymi Ulstein typu 2500 AGC-KP), dwie nastawne śruby napędowe (Wichmann) o prędkości obrotowej do 140 obr./min.; łączna moc napędu głównego, to 11 520 kW (15 662 KM); silniki napędu głównego: 2 × Sulzer 8ZA40S wyprodukowane przez Wärtsilä Diesel Oy - Finlandia, 4-suwowe, rzędowe, 8-cylindrowe (400 × 560 mm), każdy o MCR 5760 kW (7831 KM) przy 510 obr./min. Statek osiąga prędkość 19 węzłów (wg niektórych źródeł - 18.50 w.).

Elektrownia okrętowa: prądnice zawieszane (PTO) 2 × 1110 kW oraz zespoły prądotwórcze: 3 × 560 kW oparte na silnikach wysokoprężnych Mitsubishi S6 R2; awaryjny zespół prądotwórczy - Mitsubishi APU MHI S 6 B MPTA; zbiorniki na paliwo ciężkie - 363 tony. Dobowe zużycie paliwa - 53 tony; prędkość eksploatacyjna 19 węzłów (36 km/h).

Klasyfikacja: Det Norske Veritas.

Notacja klasy: 1A1 ICE-1B Car Ferry A General Cargo Carrier RO/RO E0.

Pomieszczenia ogólnodostępne dla pasażerów

- Restauracja Scandinavian Buffet - bogate, smaczne posiłki (obiady / kolacje) z bufetem - 150 miejsc, w przedniej części pokładu nr 3,
- Restauracja / bar Little Italy - smaczne posiłki w rodzaju pizzy czy amerykańskich steków i burgerów - 48 miejsc, w środkowej części pokładu 3,



Kabina kategorii A2.



Kabina kategorii D2.



Kabina kategorii F2.



Kabina kategorii FC.



Kabina kategorii FCb.



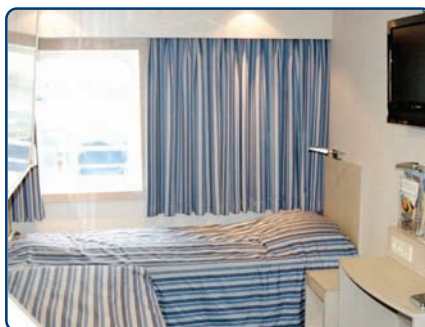
Kabina kategorii I4.



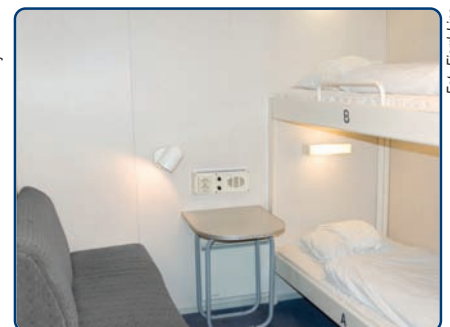
Kabina kategorii L2T.



Kabina kategorii N2.



Kabina kategorii N3.



Kabina kategorii T2.

Kabiny

- Kafeateria Café EasyMeal - kanapki, przekąski, dania dnia, ciasta, kawa, herbata, etc. - 50 miejsc, w środkowej części pokładu 3,
- Klub nocny Vikingfjord Night Club - klub, dyskoteka, także muzyka na żywo - 160 miejsc - w części środkowej i tylnej pokładu 3,
- Skybar - bar / kiosk na otwartym pokładzie (część stolików pod dachem) -

znakomite miejsce na drinka, piknik przy jednoczesnym chłonięciu pięknych widoków fjordów... Bar czynny jest od ok. połowy maja do połowy września, w zależności od warunków pogodowych - pokład nr 7.

Na statku znajdują się też oczywiście niewielki rejon zabaw dla dzieci, sale konferencyjne, pub i dość obszerny, dobrze zaopatrzony sklep.

Mimo, że *Bergensfjord* to prom stosunkowo nieduży, oferuje bogaty wybór kabin różnych standardów i konfiguracji. Wszystkie ulokowane są na pokładach nr 4 i 5, i mają łazienki z prysznicem i WC. Pomieszczenia ogólnodostępne (m.in. bary i restauracje oraz sklepy) dostępne są na pokładzie nr 3.

Fot. Piotr B. Stareńczak



Recepcja.

Fot. Piotr B. Stareńczak



Kafeateria.

Fot. Piotr B. Stareńczak



Główna restauracja znajduje się w części dziobowej statku.

Fot. Piotr B. Stareńczak



Klub nocny.

Fot. Piotr B. Stareńczak



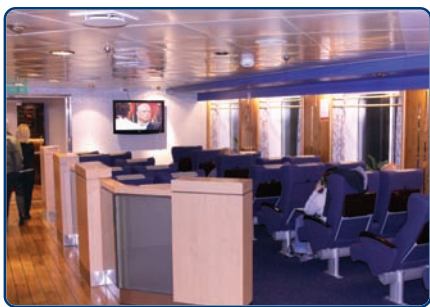
Promenada łącząca recepcję m.in. ze sklepem, pozwala kontemlować piękno krajobrazu trasy promowej, zwłaszcza między Bergen a Tananger.

Fot. Piotr B. Stareńczak



Restauracja Little Italy nie oferuje szerokiego asortymentu dań, ale jakościowo - w pełni satysfakcjonuje.

Fot. Piotr B. Stareńczak



Jedno z dwóch miejsc na promie z fotelami lotniczymi, znajduje się przy przejściu między recepcją, a główną restauracją. To zarazem rodzaj świetlicy TV.

Fot. Piotr B. Stareńczak



Prom kursuje z Norwegii do Danii, więc pasażerowie mogą skorzystać z naprawdę atrakcyjnych ofert w sklepie wolnocłowym...

Klasa komfort

- 2-osobowa kabina klasy Comfort (De Luxe) z widokiem na morze (**L2T**), 12 m², 1 łóżko i 1 sofa rozkładana do spania, miejsce na łóżeczko dla dziecka, TV i mini-bar;
- 2-osobowa kabina klasy Comfort (Fjord Class) z podwójnym łóżkiem i widokiem na morze (**L2D**), 12 m², 1 łóżko podwójne, miejsce na łóżeczko dla dziecka, TV i mini-bar.

Kabiny klasy komfort usytuowane są przy przedniej ścianie nadbudówki z widokiem przed dziób statku oraz w przedniej części nadbudówki po stronach obu burt.

Klasa economy

- 2-osobowa kabina z widokiem na morze, nad siłownią (**A2**), ok. 4,5 m², łóżka (koje) piętrowe - najmniejsza kabina na promie, słyszalna siłownia - nie dla mających problemy z zasypianiem;
- 2-osobowa kabina bez okna, nad siłownią (**D2**), cechy - jak wyżej, tylko bez okna;

• Sleeperette (**SL**) - fotele lotnicze, najtańsza opcja przejazdu promem *Bergensfjord*, koce można wypożyczyć za kaucją w recepcji;

- kabina 3 lub 4-osobowa, nad klubem nocnym (**G4**), ok. 7 m², dwa zestawy łóżek piętrowych, ograniczony widok na morze, lokalizacja na śródkręciu nad klubem nocnym - kabina (w godzinach działania nightclubu), nie dla mających problemy z zasypianiem - najtańsza opcja dla 3 lub 4 osób;

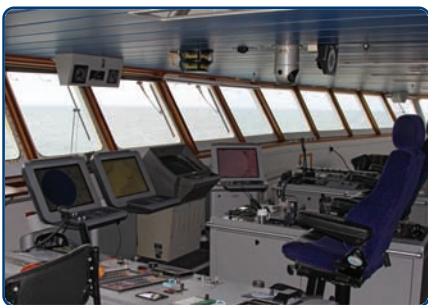
• kabina 3 lub 4-osobowa bez okna (**E4**), ok. 7 m², dwa zestawy łóżek piętrowych, brak okna lub w niektórych kabinach tego typu - ograniczony widok na morze, lokalizacja na śródkręciu, w pobliżu drzwi z korytarza na pokład zewnętrzny, więc czasami w kabinie może być słyszalny odgłos zamykanych / otwieranych drzwi;

- kabina 3 lub 4-osobowa nad klubem nocnym (**B4**), bez okna, ok. 7 m², dwa zestawy łóżek piętrowych, kabiny zlokalizowane są na śródkręciu, nad klubem nocnym, jedna z najtańszych opcji dla 3 lub 4 osób.

Klasa Fjord Class

- kabina kategorii Fjord Class, obszerna kabina z widokiem na morze, ok. 20,5 m², dla dwóch osób dorosłych lub dla 2 do-

Fot. Piotr B. Stareńczak



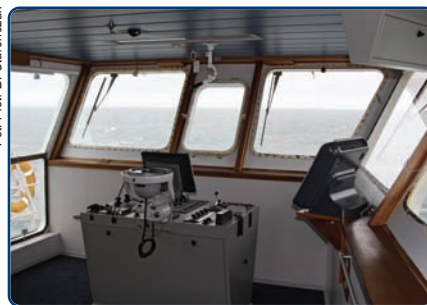
Fragment obszernej sterówki z głównym stanowiskiem nawigacyjno-manewrowym (z miejscem dla dwóch nawigatorów).

Fot. Piotr B. Stareńczak



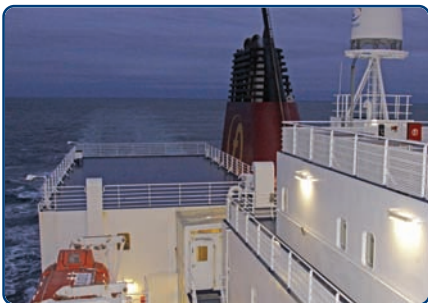
Z miejsca dostępnego dla pasażerów na otwartym pokładzie można zobaczyć (przez okna sterówki), co dzieje się przed promem.

Fot. Piotr B. Stareńczak



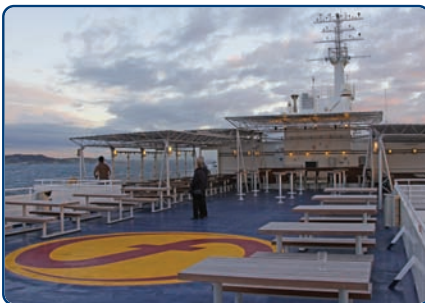
Stanowisko manewrowe z repetytorami urządzeń i wskaźników nawigacyjnych oraz manewrowych i manetkami nastaw napędów i sterów na skrzydle pomostu nawigacyjnego.

Fot. Piotr B. Stareńczak



Blok dodatkowych kabin dobudowany na nadbudówkach między kominem a prawą burtą proma.

Fot. Piotr B. Stareńczak



Bar na górnym pokładzie widokowym. Jest to zarazem pokład, na którym znajduje się pomost nawigacyjny (sterówka).

Fot. Piotr B. Stareńczak



Fragment dostępnego dla pasażerów pokładu na lewej burcie. Widoczna łódź ratownicza.

rosłych i dziecka, TV i minibar, podwójne łóżko i sofa rozkładana do spania, usytuowana w przedniej części pokładu 5.

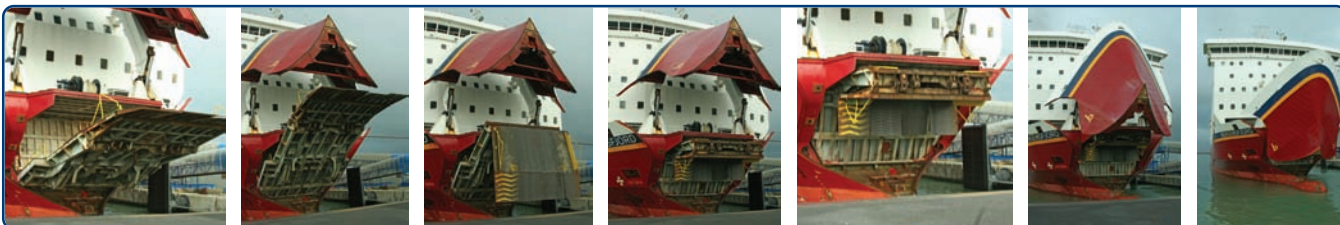
Klasa Standard

- 2, 3 lub 4-osobowa kabina z widokiem na morze (F2/F4), standardowa kabina, powierzchnia ok. 7m², dwa zestawy łóżek piętrowych, lokalizacja od śródkręcia do części dziobowej pokładów 4 i 5;
- 2, 3 lub 4-osobowa kabina bez okna (I2/I4), standardowa kabina bez okna dla 4 osób, ok. 7 m², dwa zestawy łóżek piętrowych, na śródkręciu lub w części dziobowej na pokładach 4 lub 5;

- standardowa kabina bez okna (T2), dla 1-2 osób, ok. 6 m², 1 zestaw łóżek piętrowych, mała sofa, na śródkręciu na pokładach 4 lub 5, niektóre z tych kabin mają TV;
- 2-osobowa kabina z ograniczonym widokiem na morze, nad klubem nocnym (N2), dla 1-2 osób, 9 m², łóżka piętrowe, położona na śródkręciu na pokładzie nr 4, TV / DVD, kabina może być używana w połączeniu z kabiną kategorii N2D;
- kabina z podwójnym łóżkiem i ograniczonym widokiem na morze, nad klubem nocnym (N2D), dla 1 lub 2 osób, 12 m², na śródkręciu, na pokładzie 4 - nad klubem

- nocnym na pokładzie 3, TV / DVD; kabina może być połączona z kabiną N2;
- 2-osobowa kabina z częściowo ograniczonym widokiem na morze, nad klubem nocnym (N3), dla od 1 do 3 osób, 10 m², łóżka piętrowe i jedno łóżko oddzielne, lokalizacja na śródkręciu, na pokładzie 4, nad klubem nocnym, TV i DVD; kabina może być używana w połączeniu z kabiną kategorii N2.

**Opracował:
Piotr B. Stareńczak**



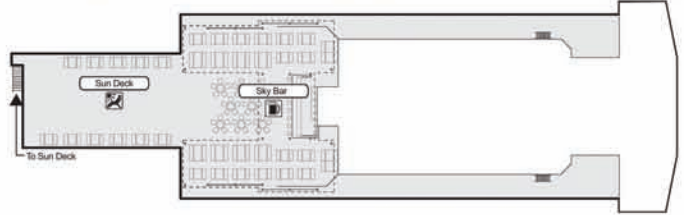
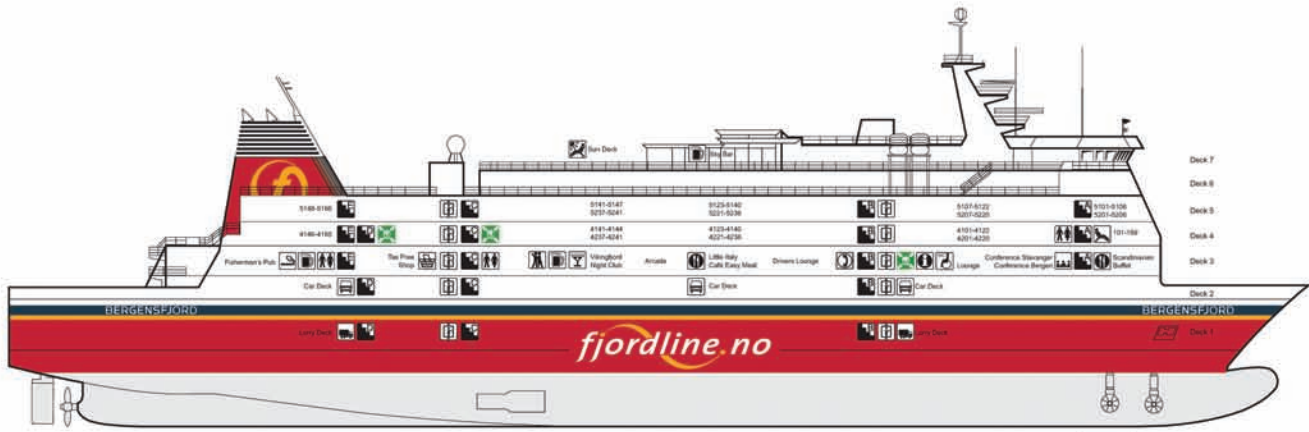
Sekwencja zamykania rampy i przyłbicy dziobowej. Na zdjęciu pierwszym za składaną rampą dziobową widoczna już w pozycji zamkniętej wewnętrzna furta wodoszczelna (biały panel w pozycji pionowej).

Kategorie kabin

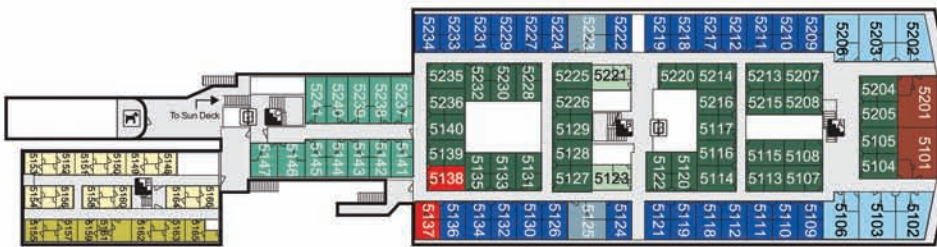
- FC** duża kabina („suite”) klasy Fjord Class z podwójnym łóżkiem
- L2** kabina zewnętrzna klasy De Luxe z dwoma łózkami
- N2 N3 N2D** kabiny z dwoma lub trzema łózkami lub z łóżkiem podwójnym
- F2 F4** kabiny zewnętrzne z dwoma łózkami lub 4-miejscowe
- I2 I4** kabiny wewnętrzne z dwoma łózkami lub 4-miejscowe
- H4** 4-miejscowe kabiny zewnętrzne (dla niepełnosprawnych)

- G2** 2-miejscowa kabina zewnętrzna
- T2** 2-miejscowa kabina wewnętrzna
- A2** 2-miejscowa kabina zewnętrzna
- D2** 2-miejscowa kabina wewnętrzna
- G4** 3 i 4-miejscowe kabiny wewnętrzne
- E4** 3 i 4-miejscowe kabiny wewnętrzne

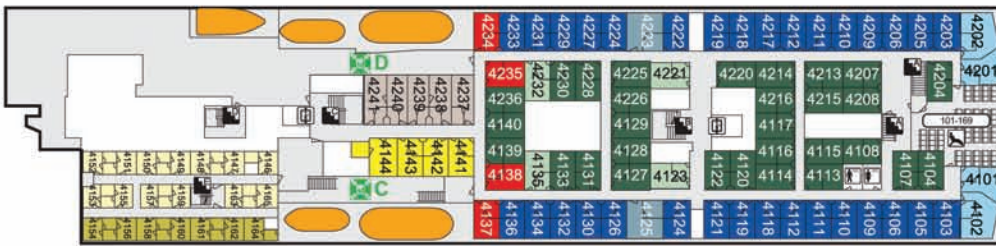
Fot. Piotr B. Stareńczak



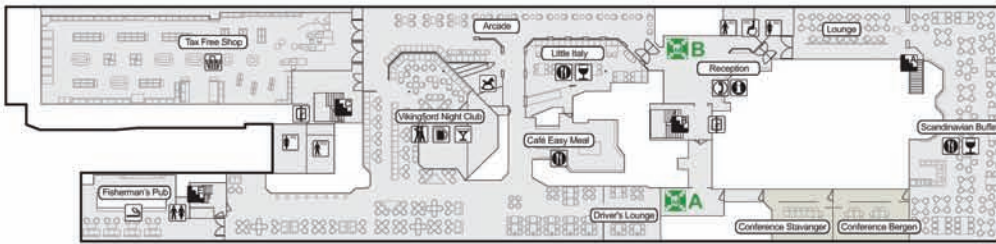
Deck 7



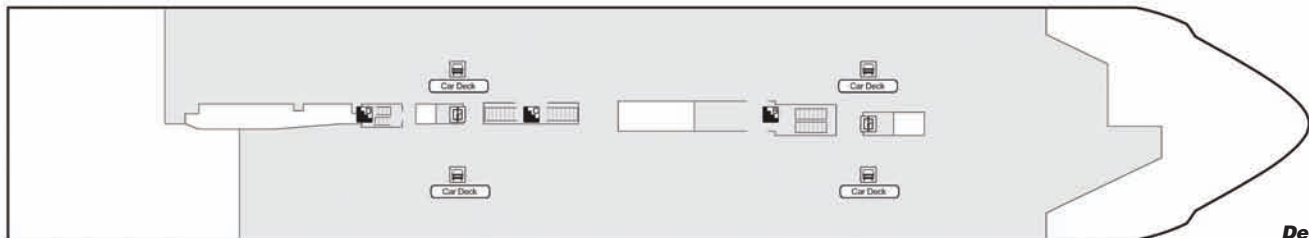
Deck 5



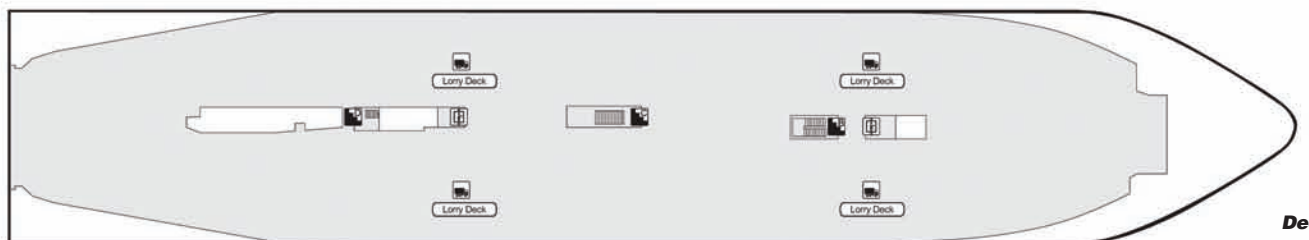
Deck 4



Deck 3



Deck 2



Deck 1

Duże sektory małej floty

Jak pokazał nasz przegląd stanu posiadania i udziałów czołowych państw w żegludowym świecie opublikowany w poprzednim wydaniu „Naszego MORZA”, Polska nie zmieściła się nawet w pierwszej trzydziestce państw kontrolujących największe floty handlowe. Są jednak sektory i nisze żegludowe, w których jesteśmy mocni.



Ostatnia w „top 30” Szwecja dysponowała ostatnio flotą niespełna 300 statków o łącznej nośności nieco ponad 6 mln ton, czyli ponad dwukrotnie większą, niż flota polskich armatorów. Trudno określić jednoznacznie naszą pozycję, gdyż dostępne opracowania jej nie pokazują. W statystykach znajdujemy się na ogół w kategorii „reszta świata”.

Według danych Związku Armatorów Polskich, opublikowanych we wrześniu 2010 roku podczas Powszechnego Zjazdu Ekonomistów, Menedżerów, Prawników i Historyków Morskich w Gdyni, flota kontrolowana przez polskich armatorów składała się ze 121 statków, o łącznej nośności ok. 2 614 500 ton i tonażu pojemnościowym brutto rzędu 1 935 300 jednostek (patrz ramka). Na polskich statkach i w rezerwie, zatrudnionych było w 2010 roku ok. 5000 osób, w tym ok. 1200 marynarzy. Ocenia się (szacunki BIMCO oraz ISF), że światowa populacja

zatrudnionych w międzynarodowej żegludzie morskiej to ok. 470 tys. oficerów i ok. 720 tys. marynarzy. Sądząc po wielkości zatrudnienia - nasza flota stanowi ok. 0,4 proc. floty światowej.

W kategoriach łącznej nośności (cały świat to ok. 1,2 mld ton) - nieco ponad 2,5 mln ton w statkach kontrolowanych przez polskich armatorów to zaledwie około 0,2 proc. światowej floty. Nie ma się czym chwalić. Udział około 1 procenta w światowej flocie, pod względem nośności, mają dopiero kraje znajdujące się w światowym rankingu na pozycjach między drugą a trzecią dziesiątką (Belgia, Arabia Saudyjska, Malezja, Iran). Nam do miejsca 30. daleko...

Czwarte miejsce PŻM

By zobaczyć Polskę w rankingach „klasyfikowanych” państw morskich, musimy zajrzeć do statystyk wycinkowych i sek-

torowych. Warto wspomnieć o naszej pozycji w mniejszym gronie, np. wśród krajów Unii Europejskiej, czy w ramach określonego sektora żeglugi. Tu na niektórych polach mamy się nawet czym pochwalić. Tak się składa, że głównie dzięki największemu polskiemu przedsiębiorstwu żegludowemu, obchodzącej w tym roku 60-lecie działalności, Polskiej Żegludzie Morskiej ze Szczecina.

Jak wynika z nowego raportu bankowej grupy DVB, opublikowanego we wrześniu 2010 roku, PŻM jest czwartym na świecie armatorem, pod względem posiadanych statków typu *handy-size*, czyli średniej wielkości masowców.

Handy-size to podgrupa jednostek do przewozu ładunków masowych, w przedziale wielkości 15 000 - 40 000 ton nośności. Są to dość często jednostki udźwigowane. Według DVB, na świecie pływało w II połowie 2010 roku 2305 statków tego typu, o łącznej nośności 66 mln

Światowa flota siarkowców na początku 2011 roku

Nr IMO	Imię statku	Nośność [t]	Rok budowy	Armator	Łączna nośność floty [t]	Ranking
9187497	Aurora	24 668	2000	PCS Phosphate	24 668	2
9077044	Sulphur Enterprise	21 649	1994	International Shipholding Corp	21 649	4
9154294	Mitrope	15 866	1999	Polska Żegluga Morska P.P.	46 535	1
8908856	Kalioppe	15 340	1995			
8908870	Penelope	15 329	1996			
9124938	Sulphur Global	11 872	1996			
9511789	Sulphur Genesis	4252	2011	Daiichi Tanker Co Ltd	23 728	3
9552678	Grace Sulphur	2999	2011			
9072862	Sulphur Glory	2999	1993			
9088225	Tenshinmaru	1606	1994			
9114452	Eastern Dragon	5088	1995	Sansho Kaiun Co Ltd	15201	5
9172741	Eastern Tiger	5088	1997			
9552692	Eastern Phoenix	5025	2011			
9336488	Hestiana	3599	2011	Fuji Shipping	10021	6
8914178	Irisiana	3237	1991			
7102716	Estrellita	3185	1971			
9562817	Koyomaru	4310	2011			
9100516	Kokamaru No. 8	2999	1994	Kokuka Sangyo Co Ltd	8534	7
9009839	Sulphur Mercator	1225	1990			
9172492	Kohshinmaru	4287	1998	Abo Shoten Ltd	8286	8
9124251	Sulphur Espoir	3999	1995			
9209013	Sulphur Spirit	4965	1999	Mitsubishi Chemical Logistics	6121	9
9118989	Sulphur Tripper	1156	1995			
9036557	Namhae Pioneer li	2999	1991			
9115107	Toryo Maru	1605	1995	Yamane Shipping Co Ltd	4604	10
9114634	Koa Maru	2999	1995	Nagai Kaiun Kaisha Ltd	2999	11
9036571	Ryuhō Maru	1704	1992	Iino Gas Transport Co Ltd	1704	12
8410433	Fu Yuan Yu F32	692	1984	China Govt	1319	13
7394668	Eika Maru No. 2	627	1974			
9103465	Saiwai Maru	364	1993	Saiwai Kisen	364	14
9544853	S. Leader	4931	2011	b.d. / pozostali	17 941	-
9577393	Sekwang Ulsan 1210	3600	2011			
9262261	Morning Sea	2998	2011			
9036569	Munakata Maru No. 25	1702	1991			
9003627	Saehan Sulphur	1605	1990			
8972120	Shan Lian Hua 1	1333	1990			
9047324	Taisei Maru No. 32	1322	1992			
9159206	Toko Maru No. 10	450	1996			

Źródło: baza danych statków Sea-Web (IHS)

ton. Były rozproszone wśród 850 zarejestrowanych armatorów.

Biuro Analiz i Strategicznego Planowania Grupy DVB - mocno angażującej się w inwestycje żeglugowe - podaje w swoim wrześniowym raporcie, iż trzy pierwsze miejsca, jeśli chodzi o światowy ranking posiadanego tonażu *bandy-size*, zajmują państwowe chińskie przedsiębiorstwa żeglugowe. Na pierwszym miejscu znalazła się China Shipping Group Co. z 94 statkami typu, o łącznej nośności 2,7 mln ton. Średni wiek tej floty to jednak aż 27 lat. Drugie miejsce zajmuje nieokreślony chiński właściciel rządowy (może to być flota wielu armatorów kontrolowanych przez państwo), czyli pozycja w rankingach określana jako „China Government” z 98 statkami o łącznym tonażu 2,5 mln t. Także i w tym przypadku jest to

stara flota, o średniej wieku 27 lat. Wysoką średnią - 24 lat - legitymuje się armator zajmujący trzecie miejsce rankingu - firma COSCO. Posiada 74 masowce „podręcznej” wielkości, o łącznym tonażu 2,3 mln ton.

I wreszcie miejsce czwarte - należy do Polskiej Żeglugi Morskiej P.P., która posiada 55 statków typu *bandy-size* (w omawianej wielkości 15-40 tys. ton), o łącznym tonażu prawie 2 mln ton. Zwróćmy przy okazji uwagę, że jest to zarazem około 70 proc. całej polskiej floty. Flota PŻM to nie tylko *bandy-size*, spora część jej łącznej nośności kryje się w ładowniach flotyli *panamaxów*. Średni wiek floty to 14 lat, a więc znacznie mniej niż u czołowej chińskiej trójki w tym rankingu. W portfolio zamówień PŻM było pod koniec roku 2010 17 kolejnych statków omawianego typu, które będą wchodzić do eksploatacji w ciągu następnych dwóch lat. Po odebraniu ich ze stoczni, szczyński armator umocni się na jednym z czołowych miejsc wśród światowych armatorów statków typu *bandy-size*, a wiek tej floty ulegnie dalszemu obniżeniu.

Średnie masowce są odpowiedzialne za przewóz ok. 20 procent ładunków, dostępnych w handlu światowym. Aż 72 proc. z nich, to tzw. *minor bulk*, a więc „drobna masówka”, na którą składają się takie ładunki masowe i pół-masowe (*break-bulk*), jak stal, produkty rolnicze i leśne, nawozy sztuczne, minerały, złom itd. To grupa statków, które docierają do mniejszych portów, w tym takich, które nie mają własnej infrastruktury. Dlatego



Fot. Adam Wozniak

Jedynym armatorem morskich statków towarowych, który konsekwentnie rejestruje pod polską banderą kolejne jednostki zasilające jego flotę, jest szczyński Baltramp.

tak ważne jest wyposażenie tych jednostek we własne dźwigi. Ze względu na różne warunki operowania, wiele z masowców typu *bandy-size* posiada również stery strumieniowe, które znacznie ułatwiają ich manewrowanie na węższych akwenach portowych.

Klasa masowców *bandy-size* od lat uważana jest przez analityków za najbardziej bezpieczną finansowo grupę statków. Wprawdzie w hossie rynkowej nie zarabiają tyle, co ich więksi krewniacy, a więc jednostki typu *panamax* oraz *kamsar-max* (60-80 tys. ton nośności), czy *cape-size* (powyżej 100 tys. ton), jednak z drugiej strony, w bessie również tracą najmniej.

Dodatkowo, jak potwierdzają analitycy z grupy bankowej DVB, jest to tonaż, który ma najlepsze perspektywy wśród masowców, jeśli chodzi o równowagę pomiędzy popytem a ich popytem. Wprawdzie w tym roku ma wejść do eksploatacji na całym świecie jeszcze 258 statków typu *bandy-size* (w okresie od stycznia do lipca 2010, zbudowano ich 114, kolejne 281 zaplanowano na 2011 oraz 107 w 2012), jednak średni wiek istniejącej floty tego typu, to w skali globalnej 18 lat, natomiast aż 45 proc. z pływających obecnie masowców typu *bandy-size* ma ponad 25 lat. Jasnym jest, że ogromna ich część powędruje w najbliższych latach na złom, zwłaszcza w obliczu coraz bardziej restrykcyjnych przepisów odnośnie bezpieczeństwa i w ten sposób na rynku znajdzie się miejsce dla jednostek nowobudowanych.

Porównując dzienne stawki frachtowe uzyskiwane na masowcach typu *bandy-size* oraz ich koszty eksploatacji, uzyskamy uśredniony bilans dodatni w wysokości kilku czy kilkunastu tysięcy dolarów per statek. W okresie najwyższych historycznie frachtów w światowej żegludze, w lecie 2008 roku, „podręczne” masowce zarabiały dziennie powyżej 32 tysięcy dolarów. Potem, wraz z wybuchem globalnego kryzysu finansowego, przyszedł dramatyczny spadek do poziomu niecałych 7 tysięcy USD za dzień czarteru. Do końca 2010 roku stawki czarterowe na „średniaki” ustabilizowały się na średnim poziomie 15 tysięcy USD.

- Jest to pułap, który pozwala dobrze zarządzanym armatorom tego typu statków, na uzyskiwanie stabilnych i w miarę godziwych zysków - podkreśla Krzysztof Gogoł, doradca dyrektora naczelnego ds. mediów w PŻM.

Co prawda Baltic Dry Index odzwierciedlający stawki frachtowe spadł praktycznie we wszystkich sektorach morskich przewozów masowych, ale ostatnio wzrasta. Wydaje się również, że dla tonażu typu *bandy-size* nie zabraknie w najbliższym czasie ładunków na rynku. W ubiegłym roku średnimi masowcami przewieziono na całym świecie 620 mln ton ładunków. W tym roku liczba ta ma wzrosnąć do 656 mln.

Gorące siarkowce

Jest jeszcze jeden rynek, znacznie mniejszy, bardzo niszowy i hermetyczny w skali globalnych przewozów wszelkich rodzajów ładunków, ale lukratywny, na którym Polska Żegluga Morska zajmuje pozycję światowego lidera. To rynek przewozów płynnej siarki (utrzymywanej podczas transportu w wysokiej temperaturze). Ponieważ światowa flota siarkowców jest mała - możemy przedstawić ją w całości. W tabeli pokazujemy najpierw kilka największych chemikaliowców świata, w kolejności niezależnej od łącznej wielkości floty siarkowców posiadanej przez ich armatorów. Zaś od pozycji piątej do końca uszeregowaliśmy największych armatorów, niezależnie od wielkości statków, jakimi dysponują. Z analizy danych w tabeli jednoznacznie wynika, że Polska Żegluga Morska jest zdecydowanym liderem pod względem wielkości floty (łącznej nośności statków) w tym wysoce wyspecjalizowanym sektorze żeglugi. Istnieją jedynie dwa statki większe od tych, którymi dysponuje PŻM. Co ciekawe, jeden z nich, największy siarkowiec na świecie - *Aurora*, choć należy do armatora północno-amerykańskiego, pozostaje w zarządzie technicznym i załogowym PŻM. Co więcej - kanadyjsko-amerykańskie konsorcjum PCS Phosphate powierzyło losy *Aurory* od strony techniczno-eksploatacyjnej, uznanym na tym rynku fachowcom z PŻM już od jej narodzin, czyli technicznego, armatorskiego nadzoru nad budową największego w świecie siarkowca.

Sytuacja na rynku jest dynamiczna. Są armatorzy, którzy wypadają, inni się łączą, tworząc niezupełnie nową jakość, ale zmieniając kolejność wśród liderów. Na tym tle trudno ułożyć jednoznaczny i oparty na spójnych kryteriach ranking największych armatorów świata, nawet tylko w ramach suchych i płynnych lub tylko suchych ładunków masowych. Jednak Polska Żegluga Morska to na pewno

jeden z największych w Europie przewoźników suchych ładunków masowych. Udział armatora w globalnym rynku przewozowym tego sektora szacuje się na ok. 0,5 proc., co daje firmie miejsce w drugiej lub w najgorszym wypadku w trzeciej dziesiątce największych armatorów na świecie.

Polska flota masowców to praktycznie niemal wyłącznie statki PŻM. Do pol-

Polska Flota

Należy zwrócić uwagę na fakt, iż nie jest łatwe jednoznaczne określenie wielkości floty danego kraju, a szacunki i wyliczenia w tym zakresie mogą się różnić w zależności od przyjmowanych kryteriów. Niektóre źródła zawierają ewidentne błędy lub nieuzasadnione pominięcia. Przypomnijmy, z materiału o polskiej flocie z wydania 7/2010 „*Naszego MORZA*”, że morska flota transportowa polskich armatorów i operatorów na koniec 2009 r. liczyła, według danych Głównego Urzędu Statystycznego, opublikowanych w kwietniu 2010 - 120 statków stanowiących polską własność lub współwłasność, o łącznej nośności ok. 2,66 mln ton i pojemności brutto (GT) 1950,8 tys. Przed rokiem - 123 statki o łącznej nośności 2613,7 tys. ton i tonażu pojemnościowym brutto GT 1930,8 tys. Dane GUS nie do końca się zgadzały z naszymi szacunkami wielkości polskiej floty. Wynikało to zapewne z pominięcia przez Urząd części armatorów i ich statków. Według naszego szczegółowego zestawienia, które opublikowaliśmy w lipcowym wydaniu, flota polskich armatorów liczyła na koniec roku 2009 i na początku 2010 przynajmniej 168 jednostek pływających (158 - jeśli przyjąć do obliczeń tylko „polską połowę” floty Chipolbroku). To dość znaczące odstępstwo od liczby 120 statków wg GUS. I jeśli nawet od naszego wyniku odejmiemy pojedyncze jednostki specjalne i nietowarowe, np. dwie pływające, samopodnośne platformy Petrobaltiku, to i tak okaże się, że GUS musiał pominąć pewnych armatorów i ich statki transportowe.



Fot. Piotr B. Starzeńczak

Siakowiec Kaliopie Polskiej Żeglugi Morskiej - 1/3 największej w świecie (pod względem łącznej nośności) floty zbiornikowców do przewozu płynnej siarki skupionej u jednego armatora.

skiej floty statków tego typu mogą być zaliczane jeszcze nieliczne małe statki uniwersalne, określane czasem jako minimasowce, o marginalnej łącznej nośności. Dla pełniejszego obrazu można wspomnieć o 21 pozycji, jaką zajęła Polska wśród państw kontrolujących największe floty masowców w rankingu (według stanu z 1 stycznia 2010 roku) renomowanego, znanego ośrodka analitycznego ISL (Institut für Seeverkehrswirtschaft und Logistik) z Bremy (przegląd przynależności światowej masowców do poszczególnych państw według ISL z początku bieżącego roku zostanie opublikowany dopiero w lipcu 2011). Wspomniany ranking wykazał w polskiej flocie masowców tylko 59 statków o łącznej nośności 2,068 mln ton. Prawdopodobnie mamy tu do czynienia z małym błędem ISL, lekkim niedoszacowaniem wielkości polskiej floty masowców z początku minionego roku. Tak podana wielkość floty oznaczała, wg danych opublikowanych przez ISL, ok. 0,47 procenta udziału polskich masowców w światowej flocie statków tego typu, pod względem nośności (świat: ok. 438,4 mln ton łącznej nośności). Na tle floty krajów Unii Europejskiej udział polskich masowców wyniósł 1,543 procent.

Na tle statków Unii

Są sektory żeglugi i rodzaje statków, w których nie istniejemy na *shippingo-*

wej mapie świata. Poza żegluga promowa praktycznie nie ma w Polsce liniowych operatorów. Niektóre statki pływają w regularnych serwisach, ale ich polscy właściciele występują tylko jako właściciele czarterujący a nie operatorzy tych linii. Szczecińską Euroafrikę trudno uważać za armatora polskiego, po rejestracji firmy na Cyprze. Z uprawiania żeglugi liniowej na własną rękę, wycofał się też POL-Lewant.

Żaden polski armator nie ma choćby jednego chłodniowca, czy gazowca. Są w polskiej flocie semi-kontenerowce, są chemikaliowce, ale nie ma statku należącego do grupy jednostek, na której opierają się globalne przewozy morskie, a więc i światowy handel produktów średnio i wysoko przetworzonych. Mowa oczywiście o pojemnikowcach. Polska miała kiedyś kilka typowych kontenerowców. Wszystko wskazuje na to, że w tym roku znowu pojawi się we flocie polskiego armatora pojemnikowiec komorowy. Ma na to szansę POL-Euro, które czeka na odbiór ze szczecińskiej Gryfii SA statku niedokończonego przez Stocznnię Szczecińską Nową. Jednostka, której dokończenie budowy i wyposażenie zleciła spółka Aranda (jako właściciel statku), kontrolowana przez Agencję Rozwoju Przemysłu, będzie prawdopodobnie eksploatowana przez POL-Euro w długookresowym czarterze, a wejdzie do eksploatacji najprawdopodobniej w maju lub czerw-

cu br. Ta jednostka to kontenerowiec o symbolu budowy B 178-I/23, nośności prawie 42 tys. ton i ładowności 3100 TEU.

Ranking państw kontrolujących największe floty statków pasażerskich i towarowo-pasażerskich ISL (według stanu z 1 stycznia 2010 roku, w oparciu głównie o dane z baz danych statków IHS Fairplay) wykazywał Polskę na 26 pozycji (awans z 27 w 2009 r.) z ośmioma statkami o łącznej pojemności brutto 156 000 jednostek. Powinny być sklasyfikowane przynajmniej promy Unity Line i Polskiej Żeglugi Bałtyckiej w liczbie dziewięciu: *Polonia, Skania, Gryf, Wolin, Galileusz, Pomerania, Scandinavia, Wawel, Baltivia*, a może nawet jedenastu, przy uwzględnieniu *Kopernika i Jana Śniadeckiego*, ale chyba przynajmniej jeden umknął analitykom opracowującym dane opublikowane przez ISL. Wszystkie promy kontrolowane przez polskich armatorów, podobnie jak praktycznie wszystkie polskie masowce, pływają pod obcymi banderami.

Flota pod polską banderą w kontekście globalnym jest znacznie mniejsza i liczy się mniej niż flota kontrolowana przez polskich armatorów. Dla przykładu, ISL sklasyfikował flotę zarejestrowaną pod banderą RP na przedostatnim miejscu wśród 24 państw bandery w Unii Europejskiej. Polska wyprzedziła, wg danych opisujących stan z 1 stycznia 2010 roku, jedynie Austrię. Polskiemu rejestrowi po-

liczono 15 statków o jednostkowej pojemności brutto 1000 jednostek lub więcej, o łącznej nośności 43 000 ton.

Choć, jak wspominaliśmy, flota kontrolowana przez polskich armatorów nie łąpie się do trzech pierwszych dziesiątek w rankingu światowym, znaczy nieco więcej w samej Unii Europejskiej. Sklasyfikowana jest, w rankingu stanu posiadania floty handlowej, mniej więcej w środku stawki - na 12 pozycji wśród 26 państw Unii. Według opracowania ISL, Polska miała na początku 2010 roku 13 statków pod banderą narodową i 98 pod obcymi banderami, o łącznej nośności odpowiednio - 38 000 i 2 410 000 ton oraz zdolności przewozowej kontenerów około 1 i około 6 tys. TEU. Razem, pod polską i obcymi banderami, na kontrolowaną przez polskich armatorów flotę składało się, według ISL, 111 statków o łącznej nośności 2 448 000 ton. Wśród tych 111 było kilka lub kilkanaście drobnicowców uniwersalnych o łącznej ładowności ok. 7000 TEU. Średni wiek całej polskiej floty wynosił nieco ponad rok temu 18,9 lat (pod polską banderą - 27 lat, pod obcymi 17,8 lat).

Według kryterium łącznej nośności floty, wyprzedzaliśmy w Unii Europejskiej Finlandię, Łotwę, Portugalię, Słowenię, Rumunię, Estonię, Bułgarię, Litwę, Irlandię, Luxemburg, Malte, Austrię, Słowację i Czechy, natomiast mieliśmy flotę mniejszą niż zdecydowani liderzy: Grecja i Niemcy oraz Dania, Wielka Brytania, Włochy, Belgia, Cypr, Szwecja, Francja, Holandia i Hiszpania. Flota kontrolowana przez polskich armatorów była, pod względem łącznej nośności, ok. 76 razy mniejsza niż grecka i niemal 43 razy mniejsza niż niemiecka. Flota kontrolowana przez trzecią w rankingu Danię była już tylko ok. 13 razy większa od tej w posiadaniu polskich armatorów i kapitału.

Pokazaliśmy już, że są sektory, w których flota kontrolowana przez polskich armatorów liczy się na rynku światowym. Ale nawet w tych przypadkach, statki pływają pod obcymi banderami. Czy to jest problem? Na pewno lepiej byłoby, gdyby np. wysokojakościowa flota PŻM czy lubiane promy Unity Line pływały pod polską banderą. Nie zmienimy jednak realiów ekonomicznych i rynkowych światowej żeglugi. A noszenie bandery

„wygodnej”, czy „otwartego rejestru”, na pewno nie powinno być już kojarzone ze złą sławą „tanich bander” sprzed kilkudziesięciu lat, bo...

Nie taka bandera straszna

Informacje o statkach pojawiają się w mediach sporadycznie, najczęściej w kontekście negatywnym czy sensacyjnym. Poza kolizjami, wejściami na mieliznę, rozlewami ropy czy innych substancji zanieczyszczających środowisko, wspomina się czasami o jakimś nowym, wspinałym statku pasażerskim, który właśnie opuścił stocznię. Tak rzadkie poruszanie spraw morskich na łamach gazet i czasopism prowadzi do wielu błędów spotykanych w informacjach dotyczących statków. Do podstawowych i najczęściej popełnianych należą te wynikające z nieumiejętności określenia przynależności państwowej jednostki pływającej. Słyszymy często mylące określenia „liberyjski”, „panamski”, „singapurski”, „maltański”, „cyprijski”. Tymczasem, w przytłaczającej większości przypadków, statki te noszą tylko liberyjską, singapurską, maltańską



Masowce handy-size, jak widoczne na zdjęciu, udźwigowane Kujawy PŻM, stanowią bardzo ważną część światowej floty handlowej, w której polski armator zajmuje wysokie, czwarte miejsce w świecie.

Polscy armatorzy tęsknią do własnej bandery. Polska Żegluga Morska manifestuje polską przynależność floty w naszywanych w narożu flagi armatorskiej, noszonej na topmaszcie, małej flagi RP. Na zdjęciu - flaga na promie Gryf zarejestrowanym pod banderą Wysp Bahama.

Fot. Piotr B. Stareńczak



czy cypryjską banderę, a należą do floty niemieckiej, norweskiej, holenderskiej, czy polskiej...

Nierzadko także zdarza się dziennikarzom podkreślać, na ogół niesłusznie, przyczynowo-skutkowy związek morskiej katastrofy statku pod „tanią banderą” z jej niskimi standardami.

Pewne zastrzeżenia wobec „wygodnych” bander i otwartych rejestrów, np. zbyt silna konkurencja w kosztach pracy i zatrudnianie na statkach kontrolowanych przez armatorów z krajów wysokorozwiniętych, tańszych i mniej wymagających,

ale też słabiej wykwalifikowanych pracowników z innych krajów, czy zaniżanie standardów socjalnych, prawdopodobnie zawsze będą aktualne.

Rejestrów takich, jak Wysp Marshalla nie można kojarzyć w kategoriach „taniach”, czytaj gorszych, bander. Przeciwnie, dzisiaj wiele z największych, najważniejszych otwartych rejestrów plasuje się wśród najlepszych bander.

Banderą Wysp Marshalla od samego powstania rejestru i we wczesnym okresie jego rozwoju powiewała na statkach amatorów utożsamianych z wysoką jakością w *shippingu*. Do pierwszych, największych i najważniejszych klientów tego rejestru należeli, a ich statki stanowiły na początku większość floty zareje-

strowanej pod banderą Wysp Marshalla, tacy armatorzy, jak APL (American President Lines) i... Polska Żegluga Morska. Do dziś bandera Wysp Marshalla używana jest przez renomowanych armatorów, w tym wielu ze Stanów Zjednoczonych i plasuje się na wysokim miejscu wśród najbezpieczniejszych bander.

Według ostatniego, opublikowanego w 2010 r., zestawienia „białej”, „szarej” i „czarnej” listy rejestrów według Paris MOU (Memorandum Paryskie ds. Kontroli Państwa Portu) - za okres 2007-2009, lepiej od polskiej wypadły w statystykach bandery takich krajów, jak Barbados, Antigua i Barbuda, Liberia, Cypr, Malta, Wyspy Marshalla, Wyspy Bahama, Hongkong czy Bermudy. Jednak warto przy okazji przyznać, że polska bandera poprawiła się przechodząc z „szarej” listy (opublikowanej w 2009 roku, obejmującej statystyki z okresu 2006-2008) do „białej” (w zestawieniu z roku 2010).

Nie można zapominać, że na ostatniej „czarnej” i „szarej” liście znalazły się takie narodowe bandery, jak: Gruzja, Ukraina, Egipt, Bułgaria, USA, Łotwa czy Szwajcaria. Dla porównania, na „białej” są m.in., od końca: Chorwacja, Japonia, Turcja, Polska, Hiszpania czy Federacja Rosyjska, w środku stawki np. Litwa, Estonia, Malta, Liberia, Cypr, Gibraltar, Norwegia, Wyspy Marshalla, Bahamy, Singapur, Grecja i Szwecja czy Holandia, a w ścisłej czołówce Niemcy, Finlandia, Wielka Brytania, Francja, Dania, Chiny i na pierwszym miejscu - drugi rejestr Wielkiej Brytanii - Bermudy.

Piotr B. Stareńczak

Fot. Piotr B. Stareńczak



Dzięki promom pasażersko-samochodowym Polska znajduje się w środku stawki państw Unii Europejskiej pod względem wielkości floty statków pasażerskich i pasażersko-towarowych.

Morsy w basenie

Basen Foka leży na północ od Zatoki Hudsona. Czy ma coś wspólnego z liselem? Niezupełnie, choć lisów polarnych w tym regionie nie brak. Luke Fox (niektóre źródła podają również Foxe) był angielskim żeglarzem i odkrywcą. Palił się do odkrycia Przejścia Północno-Zachodniego już w roku 1607, ale sponsorzy nie wyłożyli pieniędzy. Luke wyruszył w odkrywczy rejs dopiero w 1631. Przejścia nie pokonał (przypuszcza się nawet, że nie był zupełnie pewien jego istnienia), jako że lody miały go bronić jeszcze przez ponad dwieście lat. Dopiero w latach 1903-1906 udało się to Roaldowi Amundsenowi. Fox wrócił jednak do Anglii nie straciwszy ani jednego członka swojej załogi, co na ówczesne czasy graniczyło z cudem. Pozostawił po sobie 27 nazw, z których 9 jest wciąż w użyciu i widnieje na mapach tych niedostępnych terenów.

Ludzie zapuszczali się tutaj już dużo wcześniej, ślady człowieka, jakie zostały znalezione na skutych lodem wyspach liczą ponad 3000 lat. Dzisiaj największą osadą jest Sanirajak (Hall Beach), zamieszkała przez około 670 Inuitów. Nazwa oznacza... „płaskie miejsce na wybrzeżu”.

A Basen Foka? Te arktyczne wody są dzisiaj ojczyzną narwala, bielugi i wieloryba grenlandzkiego. Nie brak tu również fok i niedźwiedzi polarnych. Ale najbardziej znanymi mieszkańcami tego lodowatego basenu są morsy: żyje tu ich największe stado na świecie, populacja licząca ponad 6000 sztuk.

Europejski satelita Envisat, nim zniknął w ciemnych odmętach przestrzeni kosmicznej, uchwycił ten wieczorny moment dla czytelników „Naszego MORZA” 2 grudnia 2009 roku.

LW-S

Cała Polska zbiera

75 lat temu polski rząd podpisał umowę z holenderską stocznia na budowę dwóch okrętów podwodnych. Dwa lata później zwodowany został pierwszy z nich - ORP *Orzeł*. Pieniądze, dzięki którym możliwa była ta inwestycja, pochodziły z Funduszu Obrony Morskiej, który rozpoczął działalność w lutym 1934 roku. Zbieraniem funduszy na budowę okrętów dla floty wojennej oraz koordynację działalności poszczególnych instytucji i osób współdziałających w tej akcji powierzono Lidze Morskiej i Kolonialnej, a jej organ, miesięcznik „Morze”, o postępach akcji, która objęła cały kraj, informował na bieżąco.

Idea obrony morza

Rafał Czeczolt, komandor podporucznik w stanie spoczynku, w obszernym

artykule „Mamy morze, zdobywamy oceany. Fundusz Obrony Morskiej” z lipca 1933 roku, tak tłumaczył konieczność ogólnonarodowej zbiórki na cele marynarki wojennej i kierunek, w jakim ma ona podążać:

Już chyba wszyscy Polacy zdają sobie obecnie sprawę z konieczności posiadania przez Polskę potężnej siły zbrojnej na morzu. Poucza nas o tem, między innymi, uważne spojrzenie na politykę naszego zachodniego sąsiada. Bez względu na to, kto rządzi w Niemczech, czy Hitler, czy narodowcy z pod znaku Hugenberga, czy nawet socjaliści, zawsze hasła rewizjonistyczne będą tam żywe, jeżeli nie nastąpi jakaś stanowcza zmiana w umysłowości politycznej społeczeństwa niemieckiego i jeżeli nie zostaną usunięte przyczyny, które dotychczas umysłowość tę utrzymują.

Jedną z tych przyczyn jest brak posiadania przez nas silnej floty wojennej, co jest wysuwane przez propagandę rewizjonistyczną Niemiec jako rzekomy dowód, że interesy nasze na morzu są nikłe. Pozatem ten fakt stwarza dla nich pozory łatwego opanowania naszych wybrzeży. Nie ulega wątpliwości, że gdybyśmy rozporządzali poważną siłą na morzu, polityka Niemiec w sprawie rewizji granic byłaby inna, prawdopodobnie zaś nie byłoby tej polityki wcale. My zaś byłibyśmy w posiadaniu wymownego i niezaprzeczonego argumentu, stwierdzającego na zewnątrz z jednej strony doniosłość naszych interesów morskich, a z drugiej możliwość ich skutecznej obrony, co byłoby zawsze, najlepszym atutem dyplomatycznym. (...)

Te kilka okrętów, które posiadamy, nie są w stanie zapewnić obrony naszych interesów morskich. (...)

Rozbudowa naszej floty powinna iść po innej drodze, mianowicie w kierunku wykorzystania szczególnych warunków geograficznych i wojskowych na Bałtyku, stworzenia floty, przystosowanej do tych warunków lokalnych, które są podczas wojny na morzu czynnikami decydującymi. Taka flota nie będzie nas kosztowała bardzo drogo, dając natomiast gwarancję należytego wykorzystania inwestowanych pieniędzy. Zamiast więc kosztownych jednostek „standardowych”, zupełnie dla nas bezwartościowych, powinniśmy budować jednostki solidne, o dobre przemyślanym elementach, uwzględniających przede wszystkim warunki walki na Bałtyku. Flota rozbudowana na tych zasadach będzie w stanie zapewnić bardziej skutecznie obronę naszych interesów na morzu, niż nawet silniejsza flota, ale zbudowana według wzorów ogólnych.

Od silnej floty zależy skuteczna obrona interesów morskich, od tej zaś obrony zależy niepodległość ekonomiczna i polityczna Polski. Dlatego też sprawa obronności morskiej, w Polsce powinna obchodzić nie tylko Rząd, ale i całe społeczeństwo, cały naród Polski. Nie ulega najmniejszej wątpliwości, że ogromna większość społeczeństwa polskiego gotowa jest do niesienia wszelkich ofiar na cele obrony kraju, jeżeli będzie miała gwarancję, że ofiarowane pieniądze zostaną użyte dobrze. To też już w najbliższym czasie powstanie specjalny Fundusz Obrony Morskiej, na który będzie mógł złożyć ofiarę każdy obywatel Polski, przyczyniając się tem samem do utrwalenia niepodległości ojczyzny. Statut tego funduszu, który po zatwierdzeniu go przez Walny Zjazd Delegatów Ligi Morskiej i Kolonialnej, zostanie ostatecznie zatwierdzony przez Radę Ministrów, ustala, że każdy grosz, złożony na ten



Marzec 1939 r. - oczy wszystkich zwrócone były ku morzu, skąd miał nadejść za chwilę oczekiwany okręt...

Fundusz powinien być użyty na marynarkę wojenną, bez żadnych potrąceń na administrację Funduszu. (...)

Jest rzeczą oczywistą, że marynarki ze składek nie da się zbudować, ale przy naszych szczupłych budżetach morskich każda, nawet nieznaczna kwota z tych składek będzie bardzo pożądanym dodatkiem do państwowego budżetu marynarki. (...) Społeczeństwo polskie jest bezwzględnie gotowe do złożenia swej ofiary na cele obrony morskiej, ale jego dotychczasowe wyniki były rozstrzelone. Płaciło się na różne fundusze, których cele nie były określone dość wyraźnie, co dezorientowało i zniechęcało ofiarodawców. Od chwili stworzenia Funduszu Obrony Morskiej będzie tylko jeden Fundusz i tylko jeden cel – Marynarka Wojenna. (...)

Polska liczy 32.000.000 mieszkańców. Przy wpłacaniu przez nich rocznie po 5.000.000 złotych, każdy obywatel płacić będzie po 18 gr. rocznie, czyli 1,5 gr. miesięcznie, co w żadnym wypadku nie można nazwać wielkim obciążeniem nawet w dzisiejszych czasach.

W majowym numerze z 1934 roku, w zamieszczonym na pierwszej stronie artykule „Naczelny obowiązek”, czytamy o podporządkowaniu wszystkich działań Ligi Morskiej i Kolonialnej akcji zbiórki na fundusz: (...) Po latach nieudanych prób, rozstrzelonych wysiłków, które zniechęceniem osłabiły wydajność społecznej pomocy na rzecz Marynarki Wojennej, Lidze Morskiej i Kolonialnej oddano stałą zbiórkę na F. O. M. Podjęliśmy ją w poczuciu sił i obowiązku, jaki nam powierzono. Rozumiemy, że sprawa obrony morskiej, by wydzwignięta została do znaczenia wielkiego zagadnienia państwowego, wymaga dużego wysiłku społecznego, wymaga czynu. Dlatego postanowiliśmy sobie jako cel do osiągnięcia, zebranie do końca 1934 roku 7.000.000 złotych. Siedem milionów złotych zebrać musimy, zebrać możemy, bo polska ofiarność na wielkie cele niema granic, bo potrzeby naszej obrony morskiej są wielkie i niecierpiące zwłoki. (...)

Nalóg odkładania spełnienia obowiązku do jutra, ociąganie się na ostatnie miesiące, tygodnie, osłabiają zapał, wytwarzają wokół nas nastroj rozgrzeszenia dla obojętnych i opieszalych. Pamiętajmy, że wszyscy członkowie Ligi mają obowiązek, słowem i czynem, przewodzić akcji na rzecz obrony morskiej w Polsce. W obozach czy na wycieczkach, na kursach wykształcenia morskiego, czy na zawodach



Maj 1934 r. - poszczególne powiaty województwa lubelskiego prześcigają się w ofiarności na Fundusz Obrony Morskiej.

wioślarskich, żeglarskich, w pracach nad Świętym Morza, czy Wielkiego sphywu, w trosce o wielką propagandę Dnia Polaków z zagranicy - przyświecać nam musi najważniejsze zadanie, naczelny obowiązek: **Zbiórka na Fundusz Obrony Morskiej.** (...)

Fala narodowego uniesienia ruszyła. Tenże majowy numer „Morza” przynosi między innymi informacje z województwa lubelskiego: Na terenie całego województwa wre praca organizacyjna nad przygotowaniem i usprawnieniem zbiórki na Fundusz Obrony Morskiej. Niezależnie od akcji, prowadzonej przez wszystkie placówki Ligi Morskiej i Kolonialnej, których w województwie jest już przeszło sto, nie licząc kół lokalnych i kół szkolnych, wszystkie powiaty zostały objęte siecią obwodowych mężów zaufania działających w poszczególnych gminach oraz lokalnych mężów zaufania w każdej gromadzie wiejskiej, w każdym mieście.

Mimo ciężkich warunków gospodarczych, idea obrony morza trafia do wszystkich, budząc serdeczny odzew. Poszczególne powiaty województwa lubelskiego prześcigają się w ofiarności na Fundusz Obrony Morskiej, nawet te najuboższe i najciężej dotknięte kryzysem. Przykładem służyć może powiat sokołowski, który zadeklarował 20.000 zł. na F. O. M., przyczem zbiórka objęła tam

dostłownie wszystkie dziedziny życia i wszystkich mieszkańców powiatu. (...)

Dotychczas już przyznały subwencje na FOM, następujące miejscowości: Rada gm. Krzeszów, pow. biłgorajskiego – 15 zł., Rady gminne pow. chełmskiego: Wiszniewice – 50 zł., Bukowa – 50 zł., Rejowiec – 50 zł., Kasa Pożyczkowa gm. Krzwiczki – 25 zł., Zarząd m. Kraśnika – 20 zł., Rada m. Lubartowa – 200 zł., Wydział Powiatowy w Radzyniu – 500 zł., Wydział Powiatowy Sokołów – 500 zł., Zarząd m. Ostrowa Siedleckiego – 250 zł., Zarząd m. Parczewa – 20 zł.

Pozostałe powiaty niewątpliwie wkrótce pójdą za tym przykładem.

Numer z czerwca tegoż roku informował z kolei: Cała załoga kopalni „Eminencja” w Katowicach – Dąbie opodatkowała się po 10 gr. Na głowę w stosunku miesięcznym na FOW. Jednocześnie buta „Eminencja” zwróciła się do buty „Baildon” z wezwaniem wstąpienia w jej ślady. W ten sposób tworzy się łańcuch, który prawdopodobnie nie skończy się na bucie „Baildon”.

Drugi rok zbiórki

Wpłacane sumy były różnej wysokości, od tych liczonych w tysiącach złotych, do... 70 groszy (Malnyk M. – Postolów k/Leska, A Holtkowa – Bezmiechowa k/Leska, i Komenda Straży Granicznej



Fundusz Obrony Morskiej – lipiec 1933 r.

w Krakowie). A jaką popularnością cieszyła się zbiórka na FOM wśród młodzieży szkolnej, świadczył, jak donosiło „Morze” z lipca 1934 r., fakt, że trzej uczniowie Państwowego Gimnazjum w Tarnopolu: Żychowski Zygmunt, Misiągiewicz Zbigniew, Rzepecki Tadeusz, zrezygnowali z przyznanych im nagród za studia i przeznaczyci je na FOM. Fundusz został przez to zasilony dwustoma złotymi.

W tymże numerze Lucyna Kotarbińska, przewodnicząca Oddziału Kobiet L.M.K., pisała z przekonaniem:

Siedem Miljonów złotych polskich zebrać ma społeczeństwo w ciągu bieżącego roku na Fundusz Obrony Morskiej. I zbierze. Zbierze dlatego właśnie, że bieda dokoła, że bezrobocie, że rozpacz, że ludzie chodzą załamani, i że w tej chwili, jeżeli nie będziemy pomagali – sami sobie, jeżeli troska o dobro całego kraju, jeżeli miłość bliźniego nie zgniecie w duszach naszych wszystkich egoizmów – to doprawdy nie będziemy warci – wielkiego daru życia.

Te miliony są niezbędne, aby pomóc państwu w budowie naszej floty. (...)

Kobiety – wielką mogą odegrać w tej pracy rolę, aż do należytego wykonania. Właśnie kobiety. Właśnie my, które doskonale rozumiemy, co znaczy w domu drobna oszczędność. (...)

My, weźmy te pięćdziesięciogroszowe znaczki, które są w obiegu, zmieniamy je na grosze z wiarą, że idą na cel, który jest krajem obroną i dajmy do-

wód, że nie było i nie ma ważnej sprawy, która nie byłaby najważniejszą naszą sprawą, po wszystkie czasy.

Niestety, życzenie przewodniczącej Kotarbińskiej się nie spełniło. Do 1 lutego 1935 roku wpłacono bowiem jedynie 1 883 343 zł 75 gr. Mniejsze od oczekiwanych skutki akcji zauważyło szefostwo Ligi. W marcowym numerze miesięcznika, generał dywizji Kazimierz Sosnkowski, pełniący wówczas funkcję inspektora armii i prezesa zarządu Funduszu Obrony Morskiej, w artykule „Fundusz Bezpieczeństwa i Pracy” pisał: (...) *Jak wygląda to „zabezpieczenie” na morzu? Mizernie, gdyż wśród państw bałtyckich zajmujemy szóste miejsce wyprzedzając tylko Łotwę i Estonję. Tonaż floty wojennej Niemiec wynosi 135.000 ton, Szwecji 74.000, ZSRR 63.000, Danii 20.000, Finlandji 9500, Polski 7800, Łotwy 900, Estonji 230. (...)*

W ciągu sześciu lat zakupiliśmy za granicą 5 jednostek pływających (3 minowce podwodne i 2 niszczyciele) za sumę około 50 milionów złotych. (...) Pragnęlibyśmy, aby pierwszy okręt wojenny, zbudowany na polskiej stoczni, ufundowany był z ofiar społeczeństwa. Dotychczas jednak na koncie F. O. M. figuruje suma około 1.800.000 złotych, podczas gdy dla rozpoczęcia budowy jednego okrętu wojennego, trzeba oddać do rozporządzenia kierownictwa budowy około siedmiu milionów złotych. Ale i tego jeszcze mało, bowiem przygotowanie techniczne produkcji, obliczone tylko na budowę jednego okrętu jest tak kosztowne, że byłoby marnotrawstwem grosza publicznego. Trzeba więc, z jednej strony, zasilać Fundusz Obrony Morskiej pieniędzmi, a z drugiej strony, prowadzić akcję o akt ustawodawczy - ustawę o rozbudowie floty wojennej.

Fundusz Obrony Morskiej wzrasta, ale nie będzie wzrastać, gdy ustanie dopływ pieniędzy ze składek. Tempo wzrostu jest słabe tak, że nie pozwoli na zbudowanie pierwszego okrętu w stoczni polskiej. (...)

Listopadowy numer „Morza” z 1935 roku przynosił informację, iż do 1 października tegoż roku zebrano w gotówce: 2 736 020 zł 25 gr, a w papierach wartościowych: 557 491 zł 50 gr. W tymże numerze miesięcznika znalazł się artykuł „Drugi rok zbiórki na F. O. M.”, w którym komandor porucznik Karol Korytowski, przewodniczący Wydziału Obrony Morskiej L. M. K. pisał:

Zaczynamy drugi rok zbiórki na Fundusz Obrony Morskiej - mamy przed sobą

kilka miesięcy, najbardziej odpowiednich do intensywnej pracy, możemy się więc spodziewać, że i akcja zbiórki da w miesiącach zimowych zwiększone wyniki.

Bodźcem niech nam będą uchwały Walnego Zjazdu Delegatów LMK, zalecające wzmoczenie zbiórki i zebranie sumy brakującej do pokrycia kosztów jednej łodzi podwodnej! (...)

Artykuł z sierpnia 1936 roku przynosi sprawozdanie z zebrania zarządu Funduszu Obrony Morskiej, w tym transmitowane przez radio, przemówienie generała Kazimierza Sosnkowskiego: (...) *Dwa lata działalności Ligi Morskiej i Kolonjalnej na rzecz Funduszu Obrony Morskiej - zamykamy sumą 4.100.000 zł. Osobna zbiórka w szeregach Armii przyniosła do dnia dzisiejszego ponad 2.300.000 zł. Dodając obydwie powyższe cyfry, otrzymamy około 6 i pół miliona złotych, jako wynik dotychczasowej ofiarności publicznej na pomnożenie naszej Floty Wojennej. Wynik ten pozwolił rozpocząć budowę pierwszej łodzi podwodnej, ufundowanej ze składek społecznych. Liczymy, iż do chwili, gdy opuści ona stocznia, brakujące jeszcze kwoty będą z całą pewnością uzbierane. Pragnęliśmy gorąco, by łódź ta, która ma nosić imię Marszałka Józefa Piłsudskiego, została wykonana w polskiej stoczni, z polskich materiałów rękami robotników polskich. Głębsza analiza zagadnienia wykazała jednak konieczność zaniechania tej słusznej w zasadzie myśli; zamówienia otrzymały stocznie zagraniczne (...).*

Aby nasza Flota Wojenna mogła stać się tem, czem ją mieć chcemy, to znaczy, podczas pokoju czynnikiem siły politycznej Państwa, zaś podczas wojny zdatnym narzędziem obrony morskiej, tonaż jej musi być w ciągu kilku lat najbliższych zwiększony conajmniej czterokrotnie. (...)

Łódź imienia Marszałka Piłsudskiego, budowana obecnie z funduszy społecznych, zostanie spuszczone na wodę za kilkanaście miesięcy. Z chwilą, gdy to nastąpi, społeczeństwo polskie będzie mogło stwierdzić, że jedną piątą swej floty podwodnej Polska zawdzięcza ofiarności swoich obywateli. (...)

Moment wielkiej radości

W sumie, w okresie od lutego 1934 do października 1937 r. na FOM zebrano ok. 8 mln zł., które przeznaczono na zakup okrętu podwodnego Orzeł. Artykuły na temat tej jednostki, z oczywistych

względów, pojawiały się na łamach miesięcznika bardzo często. Styczeniowy numer „Morza” z 1938 roku przyniósł więc m.in. materiał „Wielkie dzieło LMK, okręt podwodny Orzeł”. Autor, Władysław Leszczyk, pisał i o okręcie, i o zatrwajającym powolnym tempie rozwoju naszej floty wojennej:

Podczas „Tygodnia Morza”, w obecności Pana Prezydenta, ucielono nowy kontrtorpedowiec ORP „Grom” w skład Floty Wojennej. Dnia 4 grudnia 1937 r. do portu wojennego w Oksywiu przybył drugi kontrtorpedowiec, ORP „Błyskawica”. W styczniu 1938 r. spuszczone będzie na wodę okręt podwodny „Orzeł”, który we wrześniu powiększy stan floty polskiej.

W momentach tej wielkiej radości, zdajmy sobie sprawę nie tylko z naszych postępów, ale również z braków, przede wszystkim zaś z rozbieżności między naszą ambicją czynu, a samym czynem. Flota nasza się powiększyła. Czy jednak powiększa się w tempie należywym? (...)

Rozpiętość, istniejącą między naszymi potrzebami morskimi, a rzeczywistym stanem naszej floty, jest w dalszym ciągu ogromna, zwłaszcza jeżeli weźmiemy pod uwagę szybki rozwój wojennomorski Niemiec i Rosji. Nie chodzi nam tutaj o porównania bezwzględne, raczej o porównanie tempa, w jakim my i nasi sąsiedzi zbroimy się na morzu.

W czasie najgorszej koniunktury gospodarczej, od lutego 1934 r. do września 1937 r. zdołała LMK zebrać wraz z Armią pełną sumę (zł. 8.200.000) na pierwszy okręt podwodny ku czci Marszałka Piłsudskiego. Na dzień 1 grudnia 1937 r. samo społeczeństwo cywilne zebrało w ciągu trzech i pół lat przeszło sześć milionów złotych.

Okręt ten, już w dniu 15 stycznia 1938 r., ma zostać spuszczone na wodę, we wrześniu zaś prawdopodobnie oddany będzie do dyspozycji naszej Floty. (...)

Zapomnijmy już o wybudowanym przez nas okręcie podwodnym. Niech ta sprawa przypomni nam się tylko w momencie święta wcielenia tego okrętu w skład Floty polskiej. Dzieło to jest już zrealizowane, już należy do przeszłości. Myślmy teraz o ścigaczach, które muszą stać się naszą ambicją czynu. Pamiętajmy, że dotychczasowy wysiłek był dokonany tylko przez Ligę. Podważając jej szeregi, podważamy ilość propagatorów idei morskiej, propagatorów FOM-u, gdyż Fundusz Obrony Morskiej z Ligą Morską i Kolonialną stanowią jedną, nierozdzielalną całość.

„Morze” z lutego 1938 roku przynosi natomiast reportaż ze spuszczenia na wodę w holenderskiej stoczni „De Schelde” w Vlissingen, naszego najnowocześniejszego okrętu: (...) *Wyposażony we wszelkie najnowocześniejsze i najbardziej precyzyjne aparaty i przyrządy O.R.P. „Orzeł” jest niewątpliwie nie tylko najpotężniejszą jednostką Marynarki Wojennej, ale i jedną z najlepiej wyposażonych, najgroźniejszych jednostek bojowych tego typu wśród pozostałych flot na Bałtyku. (...)*

Szaro było, ale nie ponuro, bo wszystkim obecnym udzielał się radosny entuzjizm na widok wysmukłej sylwetki okrętu, zarysowującej się wśród lasu wyniosłych masztów i dźwigów stoczni. Od dołu czerwono-brunatny, wyżej staloszary maszynowy kadłub stał na pochylni, wspierany potężnymi klinami. Stoi niby to martwa masa stali, a przecież ma w sobie coś żywego. Może to bije w niej serce ofiarne Polski, może to drgają wzruszone potężne płyty stalowe, drobne nity i gwoździe, ufundowane w darze dla Państwa przez szerokie rzesze obywateli. Stoi widomy znak potęgi patriotyzmu Polski. Stoi gotowy już do splotnięcia okręt, który zdawał się niejako tylko symbolem wielkiej akcji społecznej - zbiórki na F. O. M.

Uroczystości się zaczęły. Ks. Hoffman odmawia modlitwy, święci okręt, błogosławi na pomyślną służbę dla Najjaśniejszej Rzeczypospolitej, Matka Chrześcijańska, gen. Sosnkowska, przecina linę. Na maszcie wykwitła czerwienią i bielą polska flaga państwowa. Ku niebu, rozjaśnionemu nagle wytrysłym spośród chmur słońcem, uderza narodowy hymn polski i holenderski. (...)

„Okręt to niezwykły - mówił gen. Kwaśniewski - bo fundował go nie Skarb Państwa, realizując normalną rozbudowę floty wojennej, lecz funduje go polskie społeczeństwo cywilne, oficerowie i podoficerowie polskich sił zbrojnych z ofiar, zebranych przez naszą Organizację”. (...)

Sprawozdanie z uroczystości wejścia Orła do Gdyni na kilku pierwszych stronach niezwykle barwnie opisuje „Morze” z marca 1939 roku: Oczy wszystkich zwrócone były ku morzu, skąd miał nadejść za chwilę oczekiwany okręt. Pomiedzy betonowymi falochronami portu ukazała się zrazu mglista, potem coraz wyraźniejsza, coraz potężniejsza długa sylwetka O.R.P. „Orla”. Idzie strojny w galę. Jest coraz bliższy, coraz wyraźniej

rysują się szczegóły okrętu. Już podpływa do mola. (...)

General Sosnkowski powiedział m.in.: „Jest rzeczą aż nadto jasną, że flota wojenna nie może powstać ze składek społeczeństwa. Ofiarności publicznej na Fundusz Obrony Morskiej zasługuje na szacunek i uznanie, przyrost tonażu, uzyskiwany na tej drodze, stanowi dla naszej floty pozycję stosunkowo poważną; sprawność organizacyjna Ligi Morskiej i Kolonialnej, która prowadzi zbiórki, stoi na najwyższym poziomie - to wszystko jest prawdą. Jednak prosty rachunek wskazuje, że, przyjmując według wyników dotychczasowych wpływy na F. O. M. w wysokości około 1 i 1/2 miliona złotych rocznie, potrzeba by było kilkudziesięciu lat zbiórki, by zbudować na tej drodze jeden nowoczesny krążownik. Realnie ujmując sprawę, morskie siły zbrojne Polski powstać mogą i powstać powinny w drodze świadczeń z budżetu lub z dochodów nadzwyczajnych Państwa. (...)

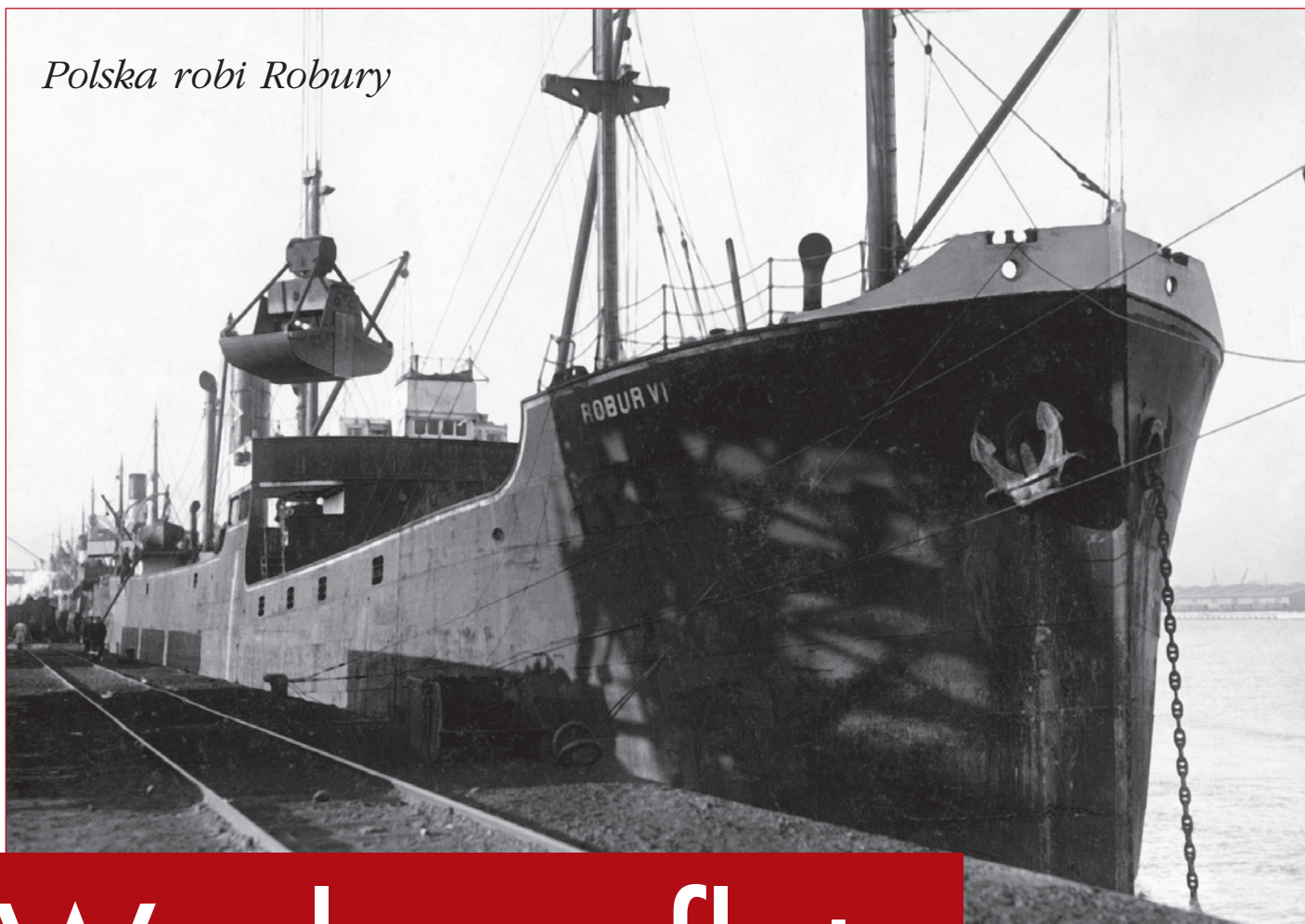
Liga Morska i Kolonialna kontynuować będzie nadal i z coraz większą energią akcję na Fundusz Obrony Morskiej mając przede wszystkim na widoku moralną i propagandową wartość tej akcji. Każda złotówka, złożona na obronę morską, oznacza nie tylko jeden nit w opancerzeniu okrętu wojennego, lecz przede wszystkim ideowe związanie ofiarodawcy z polskim morzem i jego obroną. Sądzę, że praca, prowadzona przez Ligę wśród społeczeństwa na rzecz dozbrojenia morskiego, mogłaby okazać swoją wartość np. wtedy, gdyby Rząd Polski uznał za możliwe i wskazane rozpisac pożyczkę wewnętrzną na cele rozbudowy naszej floty wojennej.

Po zakończeniu zbiórki na Orla, do stycznia 1939 zebrano ok. 2,5 mln zł. z przeznaczeniem na budowę ścigaczy morskich. Z powodu wybuchu wojny nie zdołano tego zrobić.

Opr. Czesław Romanowski

i

Zachowaliśmy oryginalną pisownię. Tytuł i śródtytuły pochodzą od redakcji. Korzystałem z bibliografii numerów „Morza” opracowanej przez Andrzeja Koteckiego. Archiwalne numery „Morza” można znaleźć na stronie: <http://www.magemar.com.pl/>

Polska robi Robury

Robur VI.

Węglowe floty

Śląska

Polska gospodarka przez długie lata zależała od eksportu węgla. Jednym z przedsiębiorstw realizujących przewóz polskiego węgla był „Polskarob” – wzorcowy przykład współpracy prywatnego kapitału z państwem. Współpracy, która przetrwała wybuch wojny i zakończyła się dopiero wraz z powstaniem „żelaznej kurtyny”

Dla śląskiego przemysłu, będącego przed wojną własnością niemieckich koncernów, podział Śląska na część niemiecką i polską oznaczał znaczne utrudnienie w dostępie do dotychczasowego, niemieckiego rynku zbytu. Szczególnie dotyczyło to zakładów, które znalazły się na terenach przejętych przez Polskę. Kłopoty te dotknęły również kopalnie:

w 1913 r. tylko 12 procent produkcji śląskich kopalń sprzedawano na terenach, które po Wielkiej Wojnie złożyły się na odrodzone państwo polskie.

Po odzyskaniu przez Polskę niepodległości, 18 kopalń znalazło się na jej terenie. Ich działalność handlową kontrolo-

wał koncern węglowy „Robur”, należący do niemieckiej spółki „Emmanuel Friedländer”, która już przed I wojną światową zajmowała się sprzedażą węgla z niemieckich kopalń. Dyrektorem naczelnym „Robura” był Alfred Falter – absolwent Politechniki Wiedeńskiej, przemysłowiec, główny akcjonariusz koncernu „Wspólnota Interesów Górniczo-Hutniczych SA”.

Kłopoty kopalń spotęgowane zostały reformą walutową z 1924 r., która ustaliła kurs złotego na wysokim poziomie, niekorzystnym dla eksporterów oraz polsko-niemiecką wojną celną z 1925 r., która praktycznie wstrzymała eksport polskiego węgla do Niemiec. Trzeba było znaleźć nowe rynki zbytu. W sukces przyszedł strajk brytyjskich górników rozpoczęty w maju 1926 r. i paraliżujący brytyj-

skie kopalnie do końca roku. Ich dotychczasowi klienci zaczęli szukać nowych źródeł zaopatrzenia. Skandynawia zwróciła uwagę na kopalnie polskie – znajdujące się blisko, z dobrym gatunkowo węglem.

Jedynym problemem był transport.

Towarzystwo „Żegluga Wisła – Bałtyk”

Otwarcie skandynawskiego rynku zbiegło się z trwającymi od kilku lat staraniami o stworzenie portu morskiego w Tczewie, z wykorzystaniem zestawów dużych, pełnomorskich barek prowadzonych przez silne holowniki. Taki skład dawał możliwości ładunkowe porównywalne z niewielkim statkiem, a jednocześnie pozwalał na pokonanie licznych, wiślanych płyczn.

Pełnomorskie barki z polskim węglem wychodziły z Gdańska już w 1920 r., a od 1925 r. - również z Gdyni. 18 marca 1926 r. do Tczewa zawinęły pierwsze barki, które po załadowaniu polskim węglem popłynęły z holownikiem *Angora* do Kopenhagi.

21 czerwca tego roku zarejestrowano spółkę Towarzystwo „Żegluga Wisła – Bałtyk”. Jego głównymi udziałowcami były kopalnie Zagłębia Dąbrowskiego. Towarzystwo jeszcze w listopadzie 1926 r. nabyło od hamburskiego armatora Bugsier-, Reederei- und Beergungs AG flotę 14 pełnomorskich barek i 6 holowników. W 1926 r. w Tczewie przeładowano na barki 230 tys. ton węgla.

Następny rok był już mniej udany. Na rynek zaczęli wchodzić nowi przewoźnicy (w tym armatorzy polscy – „Żegluga Polska” i „Polskarob”), do tego doszły kłopoty z żeglownością na Wiśle, szykany celne w Gdańsku i zmiany kadrowe w kierownictwie Towarzystwa. Wyniki finan-

sowe okazały się dość mierne. Równie ciężki okazał się następny rok, a do tego doszły dwie poważne awarie: w listopadzie 1927 r. w sztormie zatonął między Stilo i Rozewiem holownik *Górniki* szalandy *Broniek* i *Felek*. Druga miała miejsce pod koniec maja 1928 r., gdy podczas sztormu uszkodzeniu uległy holownik *Rybaki* i lichtuga *Stefek*.

Po nieudanym sezonie 1928 r. decyzja o likwidacji Towarzystwa zapadła szybko i w sierpniu tego roku większość floty była już sprzedana, z dużą stratą. Jeden holownik i pięć lichtug trafiło do Polskiej Marynarki Wojennej, pozostałe jednostki poszły pod obce bandery. Ostatnie z nich złomowano dopiero w latach osiemdziesiątych.

„Polskarob”

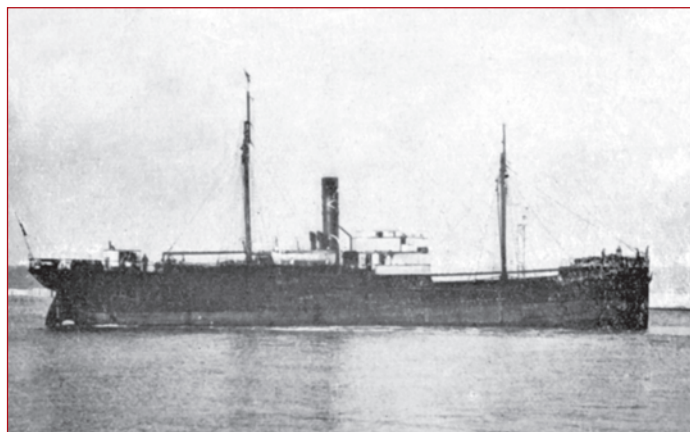
W 1927 r. w Gdyni na budowanym moło węglowym (obecnie Nabrzeże Szwedzkie) zaczęto wydzierżawiać place i odcinki nabrzeża. Ówczesny minister przemysłu i handlu, Eugeniusz Kwiatkowski, chcąc zachęcić prywatny kapitał do inwestowania w rozwój floty handlowej pod polską banderą, zaproponował znaczne ulgi w opłatach dla firm węglowych, które zdecydują się na zbudowanie w Gdyni infrastruktury i uruchomienie na własny koszt statków do przewozu polskiego węgla.

Jako pierwszy propozycję przyjął śląski koncern węglowy „Robur” i 9 maja 1927 roku podpisał umowę ze Skarbem Państwa RP na wydzierżawienie placu i nabrzeża w porcie Gdynia, jednocześnie zobowiązując się do uruchomienia przed 1 maja 1929 roku floty statków o łącznej nośności nie mniejszej niż 10 tys. ton. Zwalniało to firmę z podatku obrotowego oraz – na 5 lat – od podatku dochodowego.

W listopadzie tego samego roku w Katowicach została założona spółka akcyjna „Polskarob” - Polsko-Skandynawskie Towarzystwo Transportowe SA w Gdyni, której większościami udziałowcem był koncern węglowy „Robur”. Celem spółki była obsługa eksportu węgla pochodzącego z kopalń tego koncernu. Założycielami byli: „Robur” - Związek Kopalń Górnośląskich sp. z o.o. w Katowicach, Rybnickie Gwarectwo Węglowe w Katowicach, Gwarectwo Węglowe „Charlotte” w Katowicach, Friedenshütte SA w Nowym Bytomiu oraz Gwarectwo Waterloo - Kopalnia Węgla „Eminencja” w Katowicach-Dębie. Dyrektorem naczelnym został Alfred Falter. Faktycznym jednak właścicielem spółki była berlińska firma „Effco” Emmanuela Friedländera. Więcej pisał o tym Jan Hołowiński, przed wojną prokurent „Polskarobu”:

Firma Emmanuel Friedländer & Co. była kontrolowana przez Friedländer-Fuldsche Zentralverwaltung. Te własności Friedländerów i Fuldów były zlepkiem przedsiębiorstw różnych branż, w których były zaangażowane ich kapitały. Pewne ślady prowadzą do domu bankowego Warburga w Hamburgu. Ten Warburg to twórca i wieloletni prezes Rady Nadzorczej przedsiębiorstwa armatorskiego „Norddeutscher Lloyd” i znaczny udziałowiec „Hapagu”, a więc kontrolujący poważną część niemieckiej floty. Tych bankierów Warburgów było trzech, podobno braci: jeden w Hamburgu, drugi w Londynie, trzeci w Nowym Jorku. Wszyscy trzech należeli do grupy banków Morgana, ze specjalizacją w żegludze.

Nas w początkach istnienia kontrolowało „Effco”. Było to przedsiębiorstwo czysto handlowe, zajmujące się na prawach wyłączności sprzedażą węgla z kilkudziesięciu kopalń w przedwojennych (to znaczy sprzed I wojny światowej)



Robur I.



Robur II w Gdańsku.

Niemczech. Po wojnie część tych kopalń znalazła się w Polsce.

Dodajmy, że udziały „Effco” były systematycznie wykupywane od wdowy po Friedländerze przez Alfreda Faltera, który około 1936 r. został faktycznym właścicielem koncernu „Robur” i „Polskarobu”. Dyrektorem spółki „Polskarob” został Napoleon Bronisław Korzón (wcześniej dyrektor ruchu w gdańskiej DOKP).

Kierownictwo „Polskarobu” (nazwę tę gdynianie interpretowali jako „Polskarób”), przystąpiło do rozpoczęcia działalności z wielkim rozmachem. W 1929 r. na dzierzawionym nabrzeżu położono 6 torów kolejowych i zainstalowano pierwsze żurawie chwytakowe. Mając prawie nieograniczone poparcie finansowe banku Warburga, „Polskarob” postawił na jakość – ludzi, sprzętu i usług. Zatrudniono najlepszych dostępnych w Polsce fachowców, sprowadzono doświadczonych doradców i rozsądnie kupowano sprzęt, co najmniej dobrej jakości.

Dobrym przykładem takiego podejścia była sprawa zakupu żurawia chwytakowych. Kulisy ich zamówienia opisuje J. Hołowiński:

Za najlepszą firmę uchodził „Demag” z Duisburga i choć była najdroższa (a może właśnie dlatego) na nią padł wybór. Dyrektor Korzón powiedział sobie: ja się na tym nie znam, z powodu paru tysięcy złotych nie mogę ryzykować nieudania się i dlatego zamawiam u firmy najpewniejszej.

Takiemu podejściu sprzyjało duże zaufanie udzielone dyr. Korzónowi. Przydało się przy zamówieniu wywrotnicy wagonów, również zbudowanej przez „Demag” – jak się potem okazało, pierwszej tego typu w Europie. Umożliwiła podniesienie do góry całego wagonu, jego przechylenie i wsypanie do ładowni całej zawartości; jej wydajność wynosiła

20 wagonów na godzinę i zastępowała pracę 5 żurawi, przy znacznie niższych kosztach eksploatacji. W latach trzydziestych była dumą i symbolem gdyńskiego portu. Zniszczyli ją dopiero wycofujący się w 1945 r. Niemcy.

Równie starannie dobierano kadry. Zwracano uwagę na fachowość, chęć poszerzania kwalifikacji, obycie i znajomość języków. W „Polskarobie” zatrudniono kilku Szwedów, a wielu z Polaków ukończyło szkoły za granicą, w Skandynawii, Szwajcarii, Anglii, Belgii, a nawet – jak mgr Tadeusz Madeyski – we Włoszech. Znajomość języków obcych była też normą u niższego personelu, np. stenotypistek (musiały znać stenografię polską, angielską i niemiecką) oraz wśród robotników portowych, choć ci ostatni – w większości Kaszubi – posługiwali się raczej „bałtyckim esperanto”, powszechnie zrozumiałym, choć mającym niewiele wspólnego z literacką wersją któregośkolwiek ze znanych języków. Normą była samodzielność i inicjatywa, co niekiedy prowadziło do zabawnych sytuacji. Znow głoś zabierze J. Hołowiński:

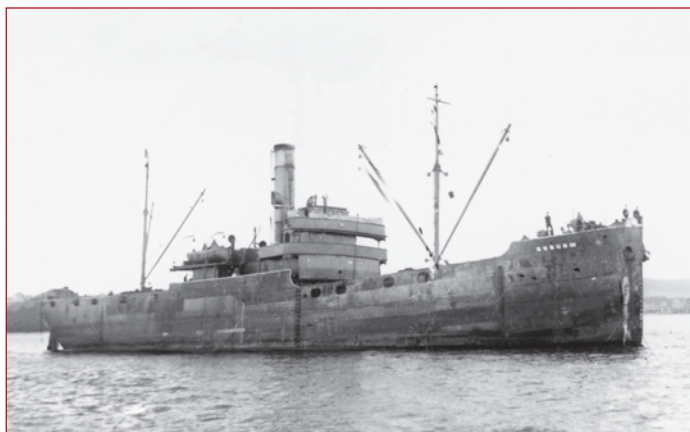
Pewnego razu o godzinie 8 rano PAM zgłasza jako makler naszej spedycji przybycie statku KRAKÓW po ładunek węgla. Dyżurny dyspozytor rzucił okiem na plan, gdzie w ogóle KRAKÓW nie był wpisany, i odburknął, że nic o takim statku nie wie. Mała awantura, skarga do szefa, ale tymczasem się tym KRAKOWEM zainteresowano i stwierdzono, że przyszedł poprzedniego dnia wieczorem. Jako statek polski wszedł on bez pilota, podszedł do naszego nabrzeża i przycumował na wolnym miejscu. Był też i węgiel, tak że po odprawie celnej z naszym klarkiem (bo klarka PAM-owskiego nie można było osiągnąć) zaczęto ładować, a przed godziną 7.00 sta-

tek, też przez naszego klarkę wyklarowany i przepisowo odprawiony, wyszedł z portu. Nocny dyspozytor wymazał go z listy i dlatego nikt o jakimś KRAKOWIE nie chciał rozmawiać. Tyle zdołano na czas stwierdzić, bo za chwilę był już telefon od naczelnego dyrektora z zapytaniem, co to kiepskie żarty sobie stroją z zaprzyjaźnionej firmy PAM. Śmiechu u nas, a wstydu w PAM-ie, było potem co niemiara.

Na zakończenie tego przydługiego, choć bardzo niepełnego opisu należy wspomnieć o zabezpieczeniu socjalnym. Do dyspozycji pracowników postawiono dobrze wyposażoną łaźnię (wraz z szatnią i przechowalnią rowerów), świetlicę („z meblami rzeźbionymi przez artystę Kwapińskiego”), dobrze zaopatrzone bufet, boisko sportowe i bibliotekę. A pracownicy odpłacali przywiązaniem do firmy. Jesienią 1938 r. dyr. Korzón postanowił podarować srebrny zegarek każdemu pracownikowi z 10-letnim stażem w „Polskarobie”. Znalazło się ich 58 – co oznaczało, że prawie wszyscy zatrudnieni w 1928 r. pozostali w firmie.

„Robury”

Zgodnie z umową z polskim rządem „Polskarob” musiał zakupić statki. Ale „Polskarob” i jego pracownicy nie mieli żadnego doświadczenia w sprawach żeglugowych. Dlatego postąpiono zgodnie z radą „Effco” i Warburga i zatrudniono doradcę – Szweda Römströma, przedstawiciela Friedländera na Szwecję. Ten doradził: na początek kupić tanio stary statek, zaangażować szwedzkiego kapitana i mechanika i uczyć na nim wszystkich, od marynarzy, poprzez oficerów i urzędników, do dyrektorów. Tak zrobiono i od jesieni 1927 r. personel „Polskarobu” rozpoczął naukę, jaką dawał własny statek *Robur*.



Kmicic jako Robur III w czasie wojny.



Częstochowa jako Robur IV w Gdyni.

Robur IV



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

Zbudowano go w 1879 r. w Aberdeen jako *Ballogie*. Nosił potem nazwy *Kate Forster* i *Ragni*, a w 1927 r. zakupiła go szwedzka firma związana z koncernem „Robur” i zatrudniła w przewozie polskiego węgla do Skandynawii pod nazwą *Robur*. Statek miał 1250 ton nośności i po raz pierwszy wyszedł z Gdańska z ładunkiem polskiego węgla do Oskarshamn, pod dowództwem kpt. Erika Mattsona 30 marca 1927 r. Pływał potem regularnie pomiędzy Gdańskiem a portami szwedzkimi.

W lipcu 1927 r. ta sama szwedzka spółka zakupiła drugi statek – węglowiec o nazwie *Corbrook*, zbudowany w 1909 r. w Sunderland i noszący początkowo nazwę *Devereux*. Był nieznacznie większy – jego nośność wynosiła 2050 ton. Również on został zakupiony przez „Polskarob” wiosną 1928 r. i nadano mu nazwę *Robur II*. Dziwnym zrzędzeniem losu, to *Robur II* był pierwszym, który podniósł polską banderę - 7 października 1927 r. w Gavle. Tydzień później pod dowództwem kpt. Stanisława Szworca, jako pierwszy statek koncernu, zawinął do Gdyni.

Ten sam dziwny los sprawił, że *Robur II* był pierwszym statkiem utraconym przez armatora. 18 listopada 1928 r., w czasie rejsu pod dowództwem kpt. Anatola Kniaziewa, ze Skutenhaven do Gdańska, wszedł na mieliznę w Zatoce Botnickiej. Stracił sterowność na skutek uszkodzenia steru, po czym zdryfował na skały w pobliżu latarni morskiej Bjuröklubb i po uszkodzeniu poszycia dna, zaczął nabierać wodę do 3 i 4 ładowni. Zatonął o godz. 23.30 w nocy z 18 na 19 listopada, na przybliżonej pozycji 64°19,5'N i 21°29'E, w odległości 1 mili morskiej od Black Kallen, na głębokości ok. 25 m. Załoga uratowała się w łodzi ratunkowej i wylądowała

pod Lovanger. Po kilkunastu dniach powróciła do Gdyni. Wrak statku zlokalizowano w 1988 r.

Robur I natomiast został formalnie zakupiony przez „Polskarob” w 1928 r. i 30 kwietnia tego roku wyszedł z Gdyni w pierwszy rejs pod polską banderą do Sztokholmu. Wkrótce okazało się, że był nieekonomiczny i bardzo awaryjny, więc – wobec wypełnienia funkcji szkoleniowej – został w lutym 1930 r. sprzedany szwedzkiemu armatorowi, który przemianował go na *Rewa*. Statek nie chciał jednak opuścić Gdańska, okazując się polskim patriotą. Prowadzony przez gdański holownik *Ernst* uszkodził dalby na Martwej Wiśle, następnie odbił się od nabrzeża i tak silnie uderzył cumujący w pobliżu niemiecki frachtowiec *Eschenburg*, że ten musiał natychmiast zostać skierowany do remontu. Żywoć *Robura I* dobiegł kresu w stoczni złomowej w Libawie w 1934 r.

W międzyczasie flota „Polskarobu” powiększyła się o kolejne jednostki. W sierpniu 1928 r. został zakupiony *Robur III*. Był to także klasyczny *collier* zbudowany w roku 1923 – a więc całkiem jeszcze nowy – w Sunderland. Jego nośność wynosiła 2805 ton. Pływał dotychczas pod nazwą *Akenside* pod banderą brytyjską. Od 1924 r. zachodził regularnie do Gdańska po polską tarcicę, a w grudniu 1927 r. zabrał po raz pierwszy z Gdyni ładunek kopalniaków do Hartlepool. Od lutego 1928 r. pływał w czarterze „Polskarobu” i po remoncie w Gdańsku został we wrześniu 1928 r. przejęty w Gdyni przez polską załogę. Odtąd, aż do wybuchu wojny, woził polski węgiel do portów skandynawskich. W sierpniu 1938 r. przewiózł milionową tonę węgla w swojej karierze pod polską banderą.

W kwietniu 1929 r. „Polskarob”, zachęcony przez szwedzkich akcjonariuszy,

zdecydował się na zamówienie w stoczni Lindholmen-Motala w Goeteborgu dwóch siostrzanych statków o nośności po 2960 ton i prędkości 10 węzłów. Pierwszy z nich – *Robur IV* – został ukończony i przekazany do eksploatacji w lipcu 1930 r. Drugi – *Robur V* – odebrano ze stoczni w miesiąc później. Były to jednostki na owe czasy nowoczesne i okazały się bezawaryjne w eksploatacji. 4 lipca przybył do Gdyni *Robur IV* i cztery dni później odpłynął z pierwszym ładunkiem węgla. *Robur V* po raz pierwszy zacumował w Gdyni dopiero 2 września, po wykonaniu rejsu między portami obcymi.

W międzyczasie, na skutek zatonięcia *Robura II*, zaistniała potrzeba znalezienia zastępczego tonażu. Na nowe statki zamówione w Szwecji trzeba było jeszcze poczekać, więc doraźnie ratowano się czarterem, postanowiono jednak kupić statek używany. W lipcu 1929 r. nabyto w Wielkiej Brytanii węglowiec *Pendennis* o nośności 3300 ton. Była to jednostka zbudowana w Holandii w roku 1921. Statek pływał początkowo jako *Straat Soenda* pod banderą holenderską i był już znany portowcom Gdańska. Został odebrany przez polską załogę w Newcastle i przybył do Gdyni już jako *Robur VI*, pod dowództwem kpt. Stanisława Szworca, w połowie sierpnia 1929 roku. W jego polskiej historii odnotowano kilka awarii. W grudniu 1931 r. zderzył się burtami w pobliżu latarni morskiej Stangskjör z niezidentyfikowanym statkiem towarzystwa „Bergenske”, a w styczniu 1938 r. po wyjściu z Gdyni w rejs z węglem do Toefle, już na wysokości Helu, zauważono pożar w trzeciej ładowni. Kapitan Zygmunt Kinast nakazał jak najszybszy powrót do Gdyni, gdzie pożar ugaszono, jednak gródź wodoszczelna uległa

Dane techniczne statków „Polskarobu”

	<i>Robur I</i>	<i>Robur II</i>	<i>Robur III</i>	<i>Robur IV</i>	<i>Robur V</i>	<i>Robur VI</i>	<i>Robur VII</i>	<i>Robur VIII</i>
Rok budowy	1879	1910	1923	1930	1930	1922	1937	1938
Pojemność	959 BRT, 577 NRT	1371 BRT, 798 NRT	1894 BRT, 1138 NRT	1971 BRT, 1081 NRT	1974 BRT, 1073 NRT	2088 BRT, 1252 NRT	895 BRT, 441 NRT	2864 BRT, 1611 NRT
Nośność	1250 t	2050 t	2805 t	2960 t	2962 t	3225 t	1200 t	4265 t
Długość	67,2 pp.	71,6 pp.	84,1 całk.	78,4 pp	78,5 pp	84,0 pp	74,5 całk.	104,6 całk.
× szerokość	× 9,0	× 11,0	× 11,9	× 12,5	× 12,6	× 12,3	× 12,8	× 13,6
× zanurzenie	× 6,6, m	× 5,0 m	× 5,4 m	× 5,4 m	× 5,4 m	× 5,6 m	× 4,1 m	× 6,2 m
Moc maszyn	450 KMi	180 nHP	1060 KMi	900 KMi	900 KMi	1250 Kmi	750 KMi	1200 Kmi
Prędkość	7 w.	8 w.	9 w.	10 w.	10 w.	9 w.	6 w.	9,8 w.
Załoga	14	19	Do 20	22	22	20	10	26



Robur VII w Gdyni.



Robur VII jako Smok.

uszkodzeniu i statek musiał pójść do remontu. Innego rodzaju nieszczęście spotkało statek w październiku 1933 r., gdy w czasie rejsu z Rotterdamu do Gdyni popełnił na nim samobójstwo bosman Władysław Kłosin.

Wobec dynamicznego wzrostu obrotów i pełnego zatrudnienia statków, spółka „Polskarob” zamówiła we wrześniu 1937 r. kolejny nowoczesny węglowiec – tym razem w szkockiej stoczni Burntisland. Statek miał mieć nośność około 4300 ton i osiągać prędkość 10 węzłów. Został zwodowany 30 kwietnia 1938 r. jako *Robur VIII*, a 1 lipca tego roku po raz pierwszy przybył do Gdyni pod dowództwem kpt. Zbigniewa Deyczakowskiego, po drodze zawijając do Kopenhagi. Statkiem tym spółka rozpoczęła planowy eksport polskiego węgla do krajów Europy Zachodniej – pływał do portów francuskich, holenderskich i belgijskich: Amsterdamu, Rouen, Boulogne czy Ostendy. Odnotowano dwa wypadki w okresie jego eksploatacji przed wybuchem wojny. We wrześniu 1938 r. podczas wyładunku węgla w Boulogne na skutek upadku bryły węgla z chwytaka, został poważnie ranny i zmarł następnego dnia asystent pokładowy Jerzy Sachowski. Natomiast w styczniu 1939 r. statek wszedł na mieliznę koło Terschelling nie odnosząc uszkodzeń.

Bunkrowanie

Głównym zadaniem „Polskarobu” miał być import węgla, ale szybko uznano, że równie ważne będzie bunkrowanie statków, czyli zaopatrywanie ich w węgiel. Dział ważne, gdyż znakomita większość ówczesnych statków opalana była węglem. Sprzedaż bunkru pozwalała ominąć ograniczenia narzucone przez

umowy międzynarodowe lub międzykoncepcyjne. Pozwalała też sprzedać nietypowe asortymenty węgla.

Tutaj – podobnie jak w działalności spedycyjnej – dała znać o sobie solidność i uczciwość. Cena bunkru w Gdyni (13,5 szylinga za tonę) była co prawda zbliżona do ceny w portach brytyjskich (14 szylingów za tonę), ale „tona” węgla w porcie angielskim nie przekraczała 900 kg; różnicę w należności rozliczano z mechanikiem, który „nie dostrzegał” niedowagi. Tymczasem tona pobrana w Gdyni nie mogła w praktyce ważyć mniej, niż 980 kg, a składkę „na nowy kapelusz dla kapitana” i 3 pensy prowizji dla mechanika, „Polskarob” i tak dorzucał.

Do tego specjaliści spółki opracowali instrukcje, jaki węgiel nadaje się najlepiej na jakie paleniska – oszczędzając tym samym mechanikom pracy przy czyszczeniu rusztów i kosztów remontów kotłów. Po 1937 r. doszła jeszcze możliwość szybkiego pobierania bunkru na redzie – w sumie doprowadziło to do sytuacji, gdy w 1938 r. 650 tys. ton przeładowanego bunkru stanowiło 16,5 procent węgla eksportowanego przez „Polskarob”.

Od sierpnia 1928 r. spółka zakupiła w Gdańsku niewielkie holowniki *Hala*, *Nida* i *Vega* oraz „szkuty bunkrowe” (barki) do pracy w Gdyni „systemem hamburskim” – holowniki podpływały pod statek wraz z barką (lub barkami), na pokładzie statku ustawiano przenośny bom ładunkowy, którego rener nawijano na windę ustawioną na rufie holownika. Można było w ten sposób podawać na statek jeden kosz (ok. 100 kg węgla) co 3 minuty.

W grudniu 1937 r. do służby w Gdyni weszła nowoczesna, samobieżna stacja *Robur VII*, zbudowana w Holandii. Mogła przeładować na redzie, a więc bez opłat portowych ze strony statku, do 300 ton węgla na godzinę, z pominięciem uciążli-

wych koszy i ręcznego przenoszenia węgla do luków bunkrowych.

Sukces „Polskarobu” spowodował zainstalowanie się w gdyńskim porcie innych śląskich koncernów: „Giesche”, „Fulmin”, „Progress” i „Skarbpopol”, choć w rezultacie żaden nie zdecydował się na zorganizowanie własnej floty. Co prawda minister przemysłu i handlu podpisał w sierpniu 1928 r. umowę z „Giesche SA” oddając koncernowi w dzierżawę na 36 lat do wyłącznej eksploatacji w celu eksportu węgla tereny w porcie w Gdyni (w tym celu założono spółkę zależną „Giesche - Towarzystwo Węglowe z o.o., Gdynia”), ale zobowiązanie koncernu do uruchomienia pod polską banderą statków o łącznej pojemności 10 000 BRT nie zostało nigdy zrealizowane. Pozostałe koncerny wolały płacić wyższe stawki dzierżawne oraz dodatkową opłatę na fundusz inwestycyjny floty. Z czasem „Skarboferme” zbudowało na Nabrzeżu Duńskim taśmociąg do załadunku statków, a sukces *Robura VII* spowodował pojawienie się wiosną 1938 r. podobnych stacji, kupionych „z drugiej ręki” przez firmę „Skarboferme” i „Progress”.

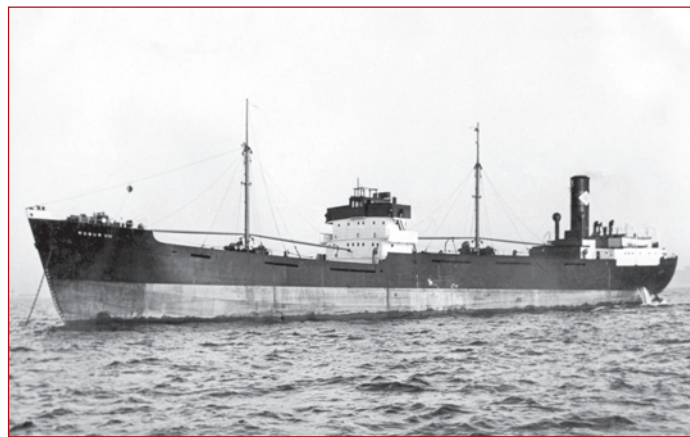
„Polskarob” dysponował również 4 motorówkami. *Janek*, *Jerzyk* i *Polskarob* były jednostkami dyspozycyjnymi, cumowniczymi i transportowymi. Czwarą – *Wanda* – to dawny jacht motorowy dyr. Röströma (potem Korzóna), używana jako jednostka reprezentacyjna.

Wojna!

Latem 1939 r. zdawano sobie sprawę, że wojna może wybuchnąć niespodziewanie. W sierpniu uchwalono przeniesienie siedziby spółki do Warszawy, a w tym samym miesiącu podpisano z londyńską firmą Wm. Cory & Son Ltd. porozumienie w sprawie przejęcia przez tę firmę



Kordecki w barwach wojennych.



Robur VIII.

zarządu armatorskiego statków „Polskarob” w przypadku wybuchu wojny z Niemcami.

Przewidując rozwój wydarzeń, polskie władze nakazały polskim statkom opuszczenie Bałtyku przed końcem sierpnia 1939 r., za wyjątkiem jednostek wyznaczonych do pozostania w Gdyni do dyspozycji władz wojskowych. Dlatego w dniu wybuchu wojny statki pełnomorskie „Polskarobu” znajdowały się poza Bałtykiem. W ciągu września zarząd spółki rozpoczął działalność w siedzibie firmy Wm. Cory & Son w Londynie, zgodnie z wcześniejszą umową.

W Gdyni pozostały: *Robur VII*, barki, holowniki i motorówki. Władze niemieckie w mieście przejęły w listopadzie 1939 r. firmę „Polskarob” w zarząd powierniczy. Budynek mieszkalno-biurowy przy ul. Korzeniowskiego 6/10 został zajęty przez Gestapo, a zagarnięte statki podniosły niemiecką banderę.

23 grudnia 1939 r. statki firmy „Polskarob” znajdujące się na Zachodzie przeszły na własność Alfreda Faltera, który jeszcze we wrześniu 1939 r. opuścił Polskę, po czym towarzyszył rządowi gen. Sikorskiego na uchodźstwie. W jego posiadłości pod Paryżem znajdowała się siedziba polskiego rządu emigracyjnego, a w rządzie londyńskim pełnił funkcję wiceministra finansów. Jako właściciel polskich statków został największym (i chyba jedynym) podatnikiem rządu na emigracji. Przez pewien czas głośno było o zamiarze przeflagowania statków przez Faltera, ale ostatecznie pozostały pod polską banderą. Za to w maju 1940 r. zmieniły nazwy na *Kmicic* (dawny *Robur III*), *Częstochowa* (*Robur IV*), *Kordecki* (*Robur V*), *Zbaraż* (*Robur VI*) i *Zagłoba* (*Robur VIII*).

Wszystkie skierowano do konwojów. *Częstochowa*, *Kmicic* i *Kordecki*

początkowo pływały na drugą stronę Atlantyku, do Kanady, jednak już od 1941 r. znaleźć je można było na wodach brytyjskich, w konwojach przybrzeżnych. Również na brytyjskich wodach pływał *Zbaraż*. Niestety, podczas rejsu w konwoju przybrzeżnym FN.223 z Londynu do Hartlepool, pod dowództwem kpt. Zygmunta Kinasta, został on 15 lipca 1940 r. poważnie uszkodzony przez niemieckie bomby lotnicze, które wybuchły w pobliżu statku. Niesprawny, próbowano odholować do portu, ale zaczął nabierać wodę i został osadzony na mieliźnie w odległości 12 mil morskich od Harwich. Wobec niepowodzenia ściągnięcia z mieliżny, został następnego dnia opuszczony przez załogę, przewrócił się i zatonał 16 lipca 1940 r. Cała załoga została uratowana.

W rok później utracono *Częstochowę*, która w podróży z Londynu do Reykjavíku została storpedowana 20 sierpnia 1941 r. przez niemiecki ścigacz torpedowy *S48* na zachód od Cromer, u wschodnich wybrzeży Wielkiej Brytanii. Śmierć poniósł wówczas III oficer statku Bohdan Senyca.

Najnowocześniejszy i największy *Zagłoba* pływał w konwojach atlantyckich. Jeden z nich – konwój SC.118 z kanadyjskiego *St. John's* do Manchesteru z ładunkiem drobnicy i amunicji, okazał się ostatni. 5 lutego 1943 r. polski statek dowodzony przez kpt. Zbigniewa Deyczakowskiego, utracił kontakt z konwojem w odległości 400 mil morskich na zachód od Inishtrahull, po czym zaginął wraz z całą załogą. Prawdopodobnie następnego dnia został storpedowany przez niemiecki okręt podwodny *U262*.

Alfred Falter podjął w 1944 r. działania zmierzające do uzyskania jednego statku spośród przydzielonych Polsce przez Aliantów jednostek typu Liberty, jako re-

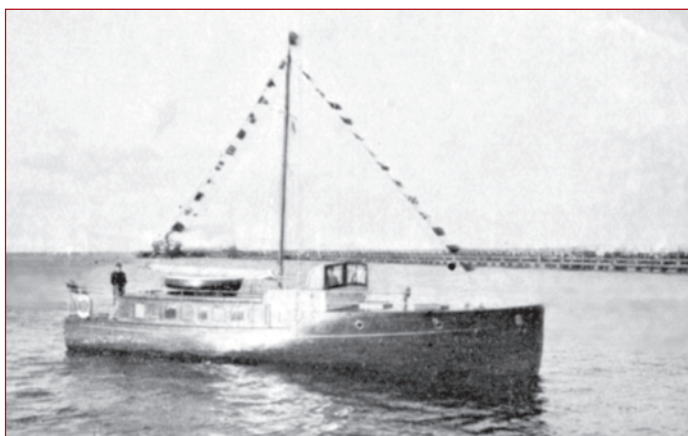
kompensatę za tonaż utracony w czasie działań wojennych. Zamiar Faltera nie został zrealizowany.

„Polskarob” po wojnie

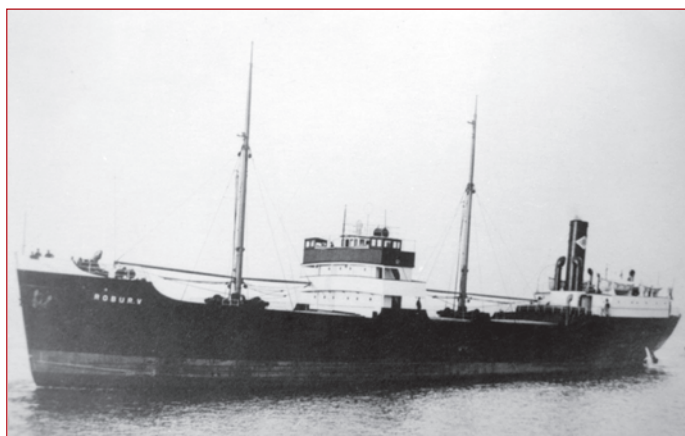
Po wyzwoleniu majątek spółki został przejęty przez państwo. Budynek przy ul. Korzeniowskiego 6/10 przejął Miejski Urząd Bezpieczeństwa Publicznego, wileń dyr. Korzóna (przy ul. Korzeniowskiego 8/10) – Informacja Wojskowa MW i Dowództwo MW, a willeń przy ul. Beniowskiego 8 nieodpłatnie Skarb Państwa.

Co prawda w sierpniu 1945 r. spółka została „przywrócona na majątku” przez Sąd Grodzki w Gdyni, a w maju 1947 r. przywrócono posiadanie przedsiębiorstwa, prawa dzierżawne i prawa do majątku ruchomego, jednak wobec upaństwowienia transportu morskiego, a także pozostawienia floty za granicą, działalność spółki ograniczała się do administrowania i zbywania nieruchomości. Taka sytuacja trwała do 1966 roku, kiedy to spółkę ostatecznie postawiono w stan likwidacji i w sierpniu 1972 r. rozwiązano.

Tymczasem Alfred Falter nadal eksploatował dwa ocalałe z wojny statki. W listopadzie 1946 r. przerejestrował je pod banderę panamską, zmieniając przy okazji ich nazwy: *Kmicic* został przemianowany na *Chopin*, a *Kordecki* - na *Copernicus*. Obydwa statki zostały sprzedane w latach 1948-49, po czym jeszcze kilkakrotnie zmieniały nazwy i właścicieli. Ostatecznie zakończyły swój żywot w stoczniach złomowych – *Kmicic* w 1960 r., a *Kordecki* w 1968 r. W ich miejsce Falter zakupił w marcu 1949 r. będący w budowie drobnicowiec i nadał mu nazwę *Alfa*. Statek wszedł do eksploatacji pod banderą liberyjską, z polską załogą i pływał pod dowództwem kpt. Adama Fiedorowicza. W roku 1952 i ten statek zo-



Wanda.



Kordecki jako Robur V.

Fot. A. Dancan

stał sprzedany. Wielokrotnie zmieniał nazwy, w 1966 r. został bardzo ciężko uszkodzony podczas eksplozji przewożonych chemikaliów, a w 1977 r. trafił do Gadani Beach w Pakistanie, gdzie pocięto go na złom.

Najdłużej pływającym statkiem spółki „Polskarob” okazał się przedwojenny bunkrowiec – *Robur VII*. Zatopiony we

wrześniu 1939 roku na polecenie władz wojskowych u wejścia do portu w Gdyni w celu zablokowania go przed Niemcami, został przez okupanta podniesiony i wyremontowany, a następnie przebudowany na statek ratowniczy *Richard*. Po zakończeniu działań wojennych przekazany Wielkiej Brytanii, przypadł następnie w ramach podziału floty niemieckiej

Związkowi Radzieckiemu. Po uciążliwych zabiegach władze radzieckie oddały statek Polsce w kwietniu 1947 r. Pod nazwą *Smok* służył w Polskim Ratownictwie Okrętowym aż do 1990 roku. Brał udział w większości akcji wydobywania statków przez PRO.

**Bohdan Huras
Marek Twardowski**

REKLAMA



1971
40
LECIE
2011

Z okazji jubileuszu 40-lecia
Centrum Techniki Okrętowej S.A.

ma zaszczyt zaprosić Państwa
do wzięcia udziału w cyklu seminariów
prezentujących dorobek naukowy i projektowy Spółki.
Seminaria odbędą się według następującego programu:

Data	Tematyka seminarium	Data	Tematyka seminarium
31.03.2011	Statki - badania i projektowanie	05.10.2011	Urządzenia badawcze
12.05.2011	Jachty	03.11.2011	Energia odnawialna, offshore
16.06.2011	Inżynieria środowiska	08.12.2011	Inżynieria medyczna

Szczegółowy program seminariów znajduje się na stronie domowej CTO S.A.: www.cto.gda.pl.

Wszystkie seminaria odbędą się w siedzibie CTO S.A., ul. Szczecińska 65, Gdańsk. Udział w seminariach jest bezpłatny. Zainteresowanych wzięciem w nich udziału prosimy o potwierdzenie swojego przybycia najpóźniej na tydzień przed danym seminarium. Zgłoszenia udziału oraz dodatkowe informacje można uzyskać pod nr telefonu: +58 307 46 97 lub e-mailem: anna.jedrzejewska@cto.gda.pl.

Zdarzyło się w polskiej gospodarce morskiej...

10 lat temu

Marzec 2001 r.

1 - W Centrum Ekumenicznym w Gdańsku-Oliwie, którego dyrektorem i gospodarzem był ks. prałat Henryk Jankowski odbyło się posiedzenie Kapituły Medalu Eugeniusza Kwiatkowskiego, z udziałem wielu wybitnych żeglugowców i okrętowców, poświęcone uzdrowieniu polskiej gospodarki morskiej (patrz zdjęcie).



2 - Nagrodę „Rejs Roku” otrzymał Jerzy Wąsowicz - za rejs jachtem *Antica* wokół Ameryki Południowej.

15 - W Ministerstwie Skarbu Państwa podpisano umowę sprzedaży za kwotę 120 mln zł 85 proc. akcji Gdańskiej Stoczni Remontowej SA spółce menedżersko-pracowniczej Invest-Rem SA skupiającej 2300 pracowników stoczni. Pozostała część akcji trafiła do pracowników stoczni bezpłatnie. Umowa uprawomocniła się 29 marca.

17 - Wydział Gospodarczy Sądu Rejonowego w Szczecinie ogłosił upadłość Przedsiębiorstwa Przemysłowo-Usługowego „Transocean” SA w Szczecinie.

- Europejska Wyższa Szkoła Prawa i Administracji przejęła żaglowiec *Fryderyk Chopin*, który dzięki temu mógł kontynuować działalność szkoleniową pod polską banderą.

- Ukazał się 500 numer miesięcznika „Budownictwo Okrętowe i Gospodarka Morska”, którego ostatnim wydawcą była powstała z inicjatywy Centrumu spółka „Okrętownictwo i Żegluga”.

W marcu w polskich stoczniach zwodowano 2 kontenerowce, w tym *CSL Genoa* - prototyp typu 8200.

20 lat temu

Marzec 1991 r.

1 - Podniesiono banderę na trałowcu *Hańcza*.

14 - Statek *Włocławek* udzielił pomocy libańskiemu statkowi *Nawal*, który tonął po kolizji w rejonie Cypru.

18 - Podczas posiedzenia Rady Pracowniczej PLO z udziałem sekretarza stanu w Ministerstwie Transportu i Gospodarki Morskiej dr Jana Kuligowskiego, dyrektor naczelny PLO postawił wniosek o przekształcenie PLO w jednoosobową spółkę Skarbu Państwa, uzasadniając to koniecznością racjonalizacji zarządzania przedsiębiorstwa (m.in. znaczną redukcję zatrudnienia) i wyeliminowanie dualizmu w jego zarządzaniu (chodziło o radę pracowniczą zdominowaną przez działaczy związkowych). Wniosek został pozytywnie rozpatrzony dopiero po ponad ośmiu latach, 11 lipca 1998 r., gdy PLO już praktycznie dogorywało.

19 - Kuter *HEL-136* „wyłowił” rosyjski okręt podwodny o numerze „480”.

25-27 - Z inicjatywy przewodniczącego NSZZ „S” MPH - Gdynia Wiesława Wodyka odbyło się w porcie referendum w sprawie wotum zaufania do Rady Pracowniczej, które doprowadziło najpierw do odwołania rady, a później dyrektora naczelnego Eugeniusza Stencła. Ten ostatni, wbrew szefowi „S”, podjął decyzję o likwidacji portowego radiowęzła, który wykorzystywany był m.in. do prezentowania załodze portu utworów muzycznych w jego wykonaniu.

26 - W Zatoce Adeńskiej u wybrzeży Somali został ostrzelany, zatrzymany i następnie doprowadzony do brzegu, w pobliżu osady Mait statek linii wschodniej Afryki *Władysław Łokietek*. Stał tam do 4 maja, po czym z kompletną załogą został zwolniony.



W polskich stoczniach zwodowano 2 kontenerowce, w tym *Kairo* - prototyp serii B-183 (w Szczecinie).

30 lat temu

Marzec 1981 r.

4 - W Stoczni Gdańskiej rozpoczęto obróbkę blach przeznaczonych dla nowego statku szkolnego Wyższej Szkoły Morskiej, nazwanego później *Dar Młodzieży*, pierwszego i jedyne z serii B-95.

30 - U wybrzeża wyspy Kinaros zatonął drobnicowiec *Manina III*, który wcześniej - jako polski *Djakarta* - stał uwięziony na Jeziorze Gorzkim od czerwca 1967 do maja 1975 r.

31 - W Stoczni im. Komuny Paryskiej rozpoczęto obróbkę blach dla pierwszego masowca serii B-535, który potem wszedł do służby jako *Berge Hellene*.

- Na terenie CSRS, NRD, Polski i ZSRR przeprowadzono ćwiczenia dowódczo-sztabowe wojsk Układu Warszawskiego „Sojuz-81”. Przeprowadzono wspólną operację desantową.

W polskich stoczniach zwodowano okręt hydrograficzny.

40 lat temu

Marzec 1971 r.

9 - W Stoczni im. Komuny Paryskiej w Gdyni rozpoczęto obróbkę blach pod trawler *Otter Bank* - pierwszy z serii B-423, przeznaczony dla francuskiego armatora.

12 - W Stoczni Gdańskiej położono stępkę pod pierwszy transportowiec rybacki

serii B-433, nazwany *Halniak*. Tego samego dnia do portu w Papui Nowej Gwinei - Rabaul zawinął drobnicowiec *Marceli Nowotko* dowodzony przez kpt. Stefana Brąglewicza, pierwszy polski statek w tym porcie.

20 - Z Gdyni wyszedł drobnicowiec *Zawiercie* inaugurując linię z Polski na Wielkie Jeziora Amerykańskie.



30 - Z Gdyni w ostatni rejs wyszedł transatlantyk *Batory* - do stoczni złomowej w Hongkongu.

W polskich stoczniach zwodowano 2 drobnicowce, masowiec, bazę rybacką, okręt naukowo-badawczy i okręt desantowy.

50 lat temu

Marzec 1961 r.

20 - W Puli podniesiono banderę na pierwszym nowoczesnym zbiornikowcu PLO, zbudowanym w Jugosławii i nazwanym *Beskidy*.



23 - W Stoczni Gdańskiej dokonano rozruchu pierwszego silnika zbudowanego w tej stoczni na licencji Burmeister & Wain. Tego samego dnia wodowano zbiornikowiec *Balaklava*, w którym zawarta była milionowa tona nośności statków zbudowanych po wojnie w Stoczni Gdańskiej.

W polskich stoczniach zwodowano 3 drobnicowce, zbiornikowiec, trawler burtowy i zbiornikowiec dla Marynarki Wojennej.

60 lat temu

Marzec 1951 r.

1 - W Stoczni im. Komuny Paryskiej w Gdyni dla armatora radzieckiego rozpoczęto

budowę niewielkiego masowca *Melitopol* - pierwszego statku serii B-53 i pierwszego statku zwodowanego w tej stoczni.

30 - Stoczni Gdyńskiej nadano imię Komuny Paryskiej.

- Zakupiono dla PLO statki *Curie-Skłodowska* (dawniej norweski *Cypria*), *General Bem* (d. włoski *Aniceta*), *Hugo Kollataj* (d. duński *Benny Skou*), *Pokój* (d. duński *Dansborg*), *Przyjaźń Narodów* (d. duński *Marchen Maersk*).



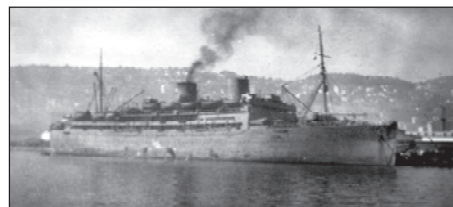
W polskich stoczniach zwodowano drobnicowiec, rudowęglowiec i lugrotrawler.

70 lat temu

Marzec 1941 r.

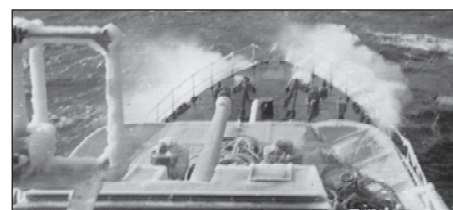
Polska Marynarka Handlowa:

- konwój z/do Kanady/USA: *Lechistan*, *Morska Wola*, *Wista* (26.03 w pobliżu uratował 26 rozbitków z zatopionego kanadyjskiego patrolowca *Otter*), *Zagłoba*;
- konwój z/do Gibraltaru: *Lech*, *Wigry*;
- konwoje na wodach brytyjskich: *Cieszyn* (zatonął 21.03 w rejonie Manacle Point, po trafieniu niemieckimi bombami), *Częstochowa*, *Katowice*, *Kmicic*, *Kraków*, *Kroman*, *Lida*, *Lublin*, *Lwów*, *Poznań*, *Wilno*;
- konwoje „islandzkie”: *Bug*, *Chorzów*, *Hel*, *Puck*;
- konwoje do Tobruku: *Warszawa*;
- na Morzu Karaibskim: *Rozewie*, *Śląsk*;
- postój w portach brytyjskich: *Pułaski* (Gourock), *Kordecki* (Belfast), *Sobieski* (Glasgow), *Stalowa Wola* (Liverpool);
- remont: *Batory* (w Halifaxie, na zdjęciu), *Lewant* (w South Shields, gdzie 21 kwietnia został przejęty w czarter przez Ministry of War Transport), *Narocz* (w Glasgow).



Polska Marynarka Wojenna:

- eskorta konwojów atlantyckich: *Garland*;



- remont w Glasgow: *Błyskawica*, *Burza*, *Ouragan*, *Piorun* (24.03 eskorta konwoju);
- remont w Rosyth: *Sokół* (26.03 wyszedł w I patrol);
- patrole w kanale La Manche: *S-1*, *S-2*, *S-3*,

80 lat temu

Marzec 1931 r.

22 - Do Funchalu na Maderze wszedł niszczyciel *Wicher*, na którym marszałek Józef Piłsudski powrócił z leczenia do Polski.



20 - Na I Zjeździe Delegatów wybrano pierwszy Zarząd Główny YKP. Komandorem YKP został Janusz książę Radziwiłł.

90 lat temu

Marzec 1921 r.

5 - Polska delegacja w Paryżu przedstawiła memoriał w sprawie przyznania Polsce prawa postoju i zaopatrzenia okrętów w Gdańsku.

26 - W Wejherowie utworzono Urząd Marynarki Handlowej.

- Komisyjnie odebrano 4 trałowce ponieemieckiej budowy, które po remoncie przeszły do służby Polskiej Marynarki Wojennej jako *Czajka*, *Jaskółka*, *Mewa* i *Rybitwa*. W Abo podniesiono polską banderę handlową na kanonierce *General Haller*.

Opracowali:
Jerzy Drzemczewski
Marek Twardowski

*Polak Gruzini
dwa bratanki*



**Tralowce w czasie ćwiczeń na morzu.
(udostępnił Jarosław Malinowski)**

Gruzini spod biało-czerwonej

Kontakty polsko-gruzińskie rozwijały się od XV wieku. Wśród nich ważne były powiązania wojskowo-morskie, mające znaczenie dla obu narodów. Szerzej wystąpiły one w pierwszej połowie XVII wieku i w czasie powstania styczniewego, w latach 1863-1864.

W pierwszym okresie kontakty te były związane z operacjami bojowymi flotylli czajek zaporoskich – poddanych króla polskiego, przeciwko imperium osmańskiemu. Flotylle wychodziły z Dniepru na Morze Czarne lub przez system rzeczny i przewłoki na Morze Azowskie, skąd dalej udawały się na Morze Czarne. Blokowały okręty osmańskie w ich bazach morskich, napadały na porty handlowe i przystanie, wysadzały desanty morskie i wielokrotnie zagrażały bezpośrednio stolicy Turcji – Konstantynopolowi. Czajki stanowiły wówczas jedyną realną siłę Rzeczypospolitej na Morzu Czarnym.

W tych czasach przywódcy państw gruzińskich szukali sprzymierzeńców przeciw Osmanom, próbując bezskutecznie zorganizować ligę antyturecką dla

obrony swojej suwerenności. W ten sposób gruzińska polityka antyosmańska przyczyniła się do rozwoju przyjaznych stosunków z Polską, naturalnym sojusznikiem ludów żyjących na Kaukazie. W pewnych okresach Gruzini liczyli również na wsparcie Persji, walczącej o wpływ na Kaukazie, co miało z kolei wpływ na rozwój przyjaznych stosunków polsko-roskich.

Między królem polskim a księżętami gruzińskimi krążyli posłowie, wymieniały listy, rozwijała się wymiana handlowa. Aby ominąć posiadłości tureckie, przez gruzińskie księstwa z Persji do Polski przewożono jedwab, koberce wschodnie i dywany. Powstał dogodny szlak handlowy prowadzący z Persji i Gruzji przez Polskę do krajów zachodnich, który pokonywa-

no w ciągu 20 dni, gdy tymczasem przez Cieśninę Ormuz trwało to od 8 do 10 miesięcy, a przez Morze Śródziemne od 2 do 3 miesięcy.

Obok specyficznego – wschodniego handlu, bardzo ważną rolę w tym czasie odegrała pomoc gruzińska flotyllom czajek w zakresie bazywania, ponieważ Polska nie posiadała nad Morzem Czarnym żadnego portu. Czajki wychodziły na morze w maju, a wracały na Dniepr w wrześniu. Operowały więc na wodach Morza Czarnego niemal przez 5 miesięcy – a to dużo i w tym czasie ich załogi korzystały często z pomocy gruzińskiej. Gruzini opiekowali się rannymi i chorymi poddanych polskiego króla, udzielali im schronienia, stwarzali możliwości do wypoczynku i organizowali zaopatrzenie czajek.

W czasie walk na morzu i w sztormach, wiele czajek ulegało uszkodzeniu, a nawet zatopieniu. Uszkodzone można było naprawiać i remontować tylko w przystaniach gruzińskich, a w ostateczności – wyciągano je na brzeg kaukaski. Gruzini chętnie brali udział przy ich naprawie i przygotowaniu do dalszej wyprawy na morze. Ponadto, ci poddani króla polskiego, którzy nie mogli ze względów zdrowotnych uczestniczyć w dalszych wyprawach, pozostawali w wioskach gruziń-

skich. Opiekowała się nimi miejscowa ludność.

Obojętność Zachodu

Również w XIX wieku współdziałanie polsko-gruzińskie trwało, ale tym razem przeciwko Rosji. Petersburg, przystępując do ekspansji na Kaukaz, dążył do opanowania wybrzeży Morza Czarnego i Kaspijskiego. Brutalnie rugowani ze swych siedzib mieszkańcy Kaukazu, walczyli z Moskalami, szukając pomocy w Turcji, Anglii i Francji. Jednak pomoc nie mogła nadejść, ponieważ wybrzeża kaukaskie były pilnie strzeżone przez rosyjską Flotę Czarnomorską. Okręty wroga bazujące w portach krymskich i przystaniach kaukaskich, stale krążyły na wodach przybrzeżnych, kontrolując wszystkie przepływające przez nie statki, włącznie z łodziami rybackimi. Dlatego każda pomoc od strony morza była skutecznie likwidowana.

Pomagali za to Polacy. Bowiem zarówno Polska, jak Gruzja znalazły się pod panowaniem imperium rosyjskiego i przy każdej nadążającej się sytuacji podejmowały walkę o niepodległość. Już po klęsce Napoleona, około 10 tys. wziętych do niewoli polskich żołnierzy zesłano na Kaukaz. Następnie – po każdym polskim powstaniu, płynęły tam rzesze zesłańców, a Polacy Kaukaz nazywali „ciepłym Sybirem”. Wcielano ich do rosyjskiego Korpusu Kaukaskiego, ale dezertowali – jedni walczyli z Rosjanami u boku oddziałów kaukaskich, zaś inni udawali się do Persji lub Turcji. W ten sposób już w pierwszej połowie XIX wieku rodził się sojusz wojskowy polsko-gruziński. A Polacy byli przyjmowani przez Gruzinów z niezwykłą serdecznością.

Pierwszym z przywódców powstania kaukaskiego, który postanowił wykorzystać Polaków zbiegłych z wojsk rosyjskich był Szamil. Rozkazał, aby opiekować się nimi i odstawić do jego obozu. Miał również do swej dyspozycji oddział przyboczny złożony z polskich ułanów. Jego działania powstańcze skłoniły polską emigrację do prób zorganizowania na Kaukazie legionów złożonych z polskich żołnierzy służących w wojskach rosyjskich i ochotników z kraju. Już w czasie wojny krymskiej próbowano utworzyć na Kaukazie legiony polskie – „Krakusów Kaukazu”. Zamierzano również wysłać generała Józefa Bema, a następnie generała Henryka Dembińskiego jako wodzów powstania kaukaskiego.

Współdziałanie polsko-gruzińskie przybrało szczególnie realny charakter w czasie powstania styczniowego 1863 roku. Rząd Narodowy przy pomocy księcia Władysława Czartoryskiego, czynił starania o utworzenie zespołu okrętów wojennych do operacji bojowych na Morzu Czarnym przeciwko flocie rosyjskiej. Było to ważne dla sprawy polskiej, ponieważ uznanie bandery wojennej na morzu było równoznaczne z przyznaniem prawa stronie prowadzącej wojnę. W ten sposób powstanie zamieniłoby się w wojnę polsko-rosyjską, a działający w podziemiu Rząd Narodowy stałby się legalną polską władzą na arenie międzynarodowej. Sytuacja ku temu była sprzyjająca, ponieważ od wiosny 1863 roku doszło do zaostrzenia stosunków politycznych między Anglią i Francją a Rosją, co dawało nadzieje interwencji w sprawie walczącej Polski. To zaś pozwoliłoby na intensyfikację dostaw wojennych morzem dla oddziałów gruzińskich.

Z inicjatywy Czartoryskiego Polacy kupili 2 nowoczesne statki parowo-żaglowe z przeznaczeniem na ich uzbrojenie – *Samson* i *Princess*, które miały nosić nazwy *Kiliński* i *Kościuszko*. Natomiast do bezpośredniej działalności transportowej na rzecz powstańców kaukaskich, wynajęto niewielki angielski parowiec *Chesapeake*. Przeprowadzono operacyjne rozpoznanie Morza Czarnego, warunków nawigacyjno-bojowych przy wybrzeżach kaukaskich oraz możliwości założenia bazy morskiej w rejonie Gruzji. Przy wsparciu

Francji i Anglii, uzbrojenie dla powstańców kaukaskich miały dostarczać polskie jednostki, a obok nich miano również uzbroić polski ochotniczy legion.

Polską flotą wojenną noszącą wówczas nazwę Organizacja Głównych Sił Narodowych Morskich, dowodził komandor Władysław Zbyszewski (pseudonim Feliks Karp).

Zbyszewski wprowadził polskie znaki okrętowe (banderę wojenną, proporzec i znak dowódcy okrętu) oraz opracował wzór mundurów dla rodzącej się polskiej floty wojennej. Jednak sytuacja polityczna na przełomie 1863/1864 roku uległa radykalnej zmianie na niekorzyść powstania polskiego i kaukaskiego. Rządy Francji i Anglii odmówiły dalszego wspierania powstań, a bez ich techniki wojennej nie sposób było walczyć dalej na Kaukazie. Nie było już możliwości utworzenia tam polskich legionów. Wobec obojętności zachodnich sojuszników powstania upadły, upadły również prace nad dalszą organizacją polskiej floty wojennej na Morzu Czarnym, która miała operować w oparciu o pomoc i porty gruzińskie.

Gruzini na służbie

Po kilkudziesięciu latach Polacy i Gruzini ponownie wystąpili przeciwko wspólnemu wrogowi. W 1918 roku odzyskali niepodległość, Gruzini w maju, a Polacy



Rosyjska Flota Czarnomorska.
(mal. I.K. Ajwazowski)



ORP Gryf.

w listopadzie i od początku szukano sojuszu, jak w poprzednich wiekach. Polska oficjalnie uznała Gruzję 29 stycznia 1919 roku. Od początku nawiązywano przyjazne stosunki i sojusz wojskowy, zgodnie z którym Polska miała przekazać Gruzji broń i amunicję, zaś Gruzini podjąć operacje bojowe przeciwko Armii Czerwonej. Co prawda sojusz nie doszedł do skutku, ponieważ Republika Gruzjińska pod naporem ogromnych mas bolszewickich upadła w marcu 1921 roku i powstała Zakaukaska Federacyjna Socjalistyczna Republika Radziecka. Polska jednak nigdy nie uznała aneksji Gruzji przez Sowieców i utrzymywała kontakty polityczne i wojskowe z gruzińskim rządem emigracyjnym, który powstał w Paryżu.

Rząd emigracyjny starał się zachować wyższe kadry wojskowe i własny korpus oficerski, co napotkało na ogromne trudności. Rząd francuski odmówił pomocy, grecki - po początkowym wsparciu inicjatywy gruzińskiej - również odmówił dalszego wsparcia w kształceniu oficerów z dalekiego Kaukazu.

Sojuszników niemal natychmiast znaleźli w Polsce toczącej wojnę z czerwo-noarmistami. W szeregach wojsk polskich znalazło się wielu Gruzinów, którzy potem pozostawali w Polsce. Ponadto Rzeczypospolita nawiązała ścisłe kontakty z władzami Republiki Gruzjińskiej na wycho-dźstwie, w tym również w zakresie wojskowym. Łączył nas przecież sojusz wojskowy zawarty już wcześniej. Przy wsparciu ministra spraw wojskowych gen. Kazimierza Sosnkowskiego, podchorążych gruzińskich przebywających w Grecji przyjęto do polskich szkół wojskowych, a część oficerów przebywających w Turcji, po przeszkoleniu przyjęto do Wojska Polskiego bez konieczności zmiany obywatelstwa - byli oni nadal obywatelami Republiki Gruzjińskiej, mimo tego, że na Kaukazie panowali bolszewicy. W 1921 roku do polskiej Szkoły Podchorążych w Warszawie przyjęto pierwszych 25 Gruzinów, a ponadto - marszałek Józef Piłsudski wyraził zgodę na służbę gruzińskich oficerów, jako kontraktowych, w Wojsku Polskim.

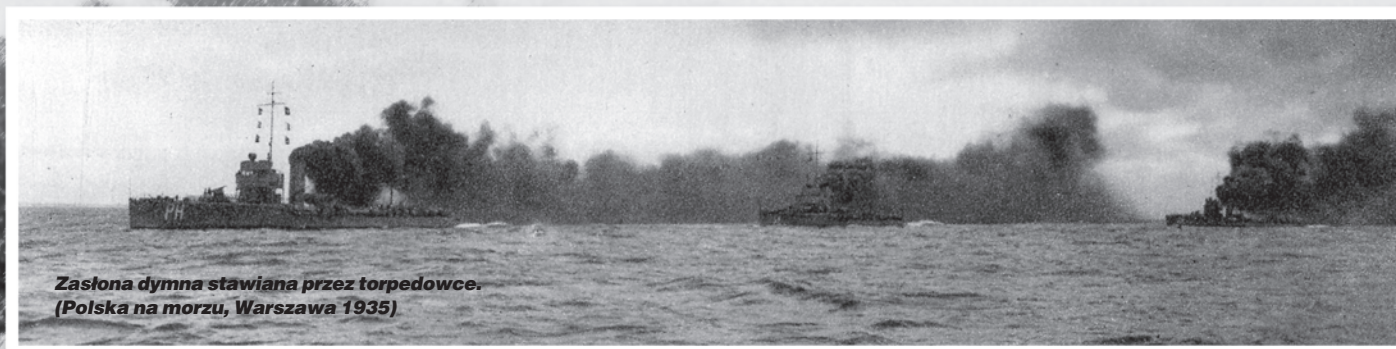
Od jesieni 1922 roku przybyło do Polski około 300 Gruzinów wraz z rodzi-

nami, w tym kolejno - 6 generałów, 36 oficerów i 23 podchorążych. Przechodzili szkolenia adaptujące ich do służby w Wojsku Polskim i uczyli się języka polskiego. Podchorążych kierowano do oficerskich szkół artylerii, inżynierii, kawalerii, piechoty, a nawet do marynarki wojennej. Po ich ukończeniu, otrzymywali stopień podporucznika i byli kierowani do jednostek wojskowych. Część oficerów kierowano do szkół wyższych - Wyższej Szkoły Wojennej, Wyższej Szkoły Inżynierii i do Wyższej Szkoły Intendentury, a pozostałych - do jednostek wojskowych. Ponadto 4 oficerów gruzińskich rozpoczęło staże naukowe w Wojskowym Instytucie Geograficznym.

Wielu Gruzinów zostało oficerami kontraktowymi w Wojsku Polskim, m.in. Wachtang Abaszydze, Artemi Aroniszydze, Jan Bakradze, Walerian Chaładze, Łado Macharadze. Byli świetnymi oficerami i czekali chwili, aby z bronią w ręku wrócić do swojej Ojczyzny. Dwóch oficerów gruzińskich znalazło się również w Polskiej Marynarce Wojennej - Wiktor Łomidze i Jerzy Tumaniszwili i obaj chwalebnie zasłużyli się dla polskiej bandery wojennej.

Wojskowym środowiskiem gruzińskim mocno interesował się sowiecki wywiad, tworząc odpowiednie listy. Dla Armii Czerwonej byli oni śmiertelnymi wrogami nie tylko jako żołnierze, ale również wrogo-wie klasowi i zdrajcy ludu kaukaskiego.

Przed wybuchem drugiej wojny światowej w Wojsku Polskim służyło 51 Gruzinów, w tym jeden generał i 2 oficerów w marynarce wojennej. Potem wszyscy walczyli w kampanii wrześniowej 1939 roku, a następnie w AK, a kilkunastu w Polskich Siłach Zbrojnych u boku zachodnich aliantów. Część Gruzinów walczyło również w Powstaniu Warszawskim, między innymi Artemi Aroniszydze, Micheil Rusziaszwili, Juri Alchazaszwili. Zorganizowano nawet gruziński pododdział powstańczy, który szczególnie dzielnie walczył na Powiślu. W czasie walk po-



**Zasłona dymna stawiana przez torpedowce.
(Polska na morzu, Warszawa 1935)**

wstańczych poległa Irena Schirtlądze pseudonim Irka, córka gruzińskiego kapitana Schirtlądze zamordowanego w Kaptyniu. Urodzona w Polsce w 1928 roku, poszła w ślady ojca i walczyła jako łączniczka w batalionie „Parasol”.

Awanse Wiktora Łomidze

Od września 1939 roku aż do zakończenia drugiej wojny światowej, niemal bez przerwy walczyli pod polską banderą wojenną Wiktor Łomidze i Jerzy Tumaniszwili. Ten pierwszy urodził się 7 lutego 1900 roku w Gandzy na Kaukazie. Został przyjęty do Wojska Polskiego w 1920 roku. Po ukończeniu kursu unitarnego w Szkole Podchorążych Piechoty, został przyjęty do Oficerskiej Szkoły Marynarki Wojennej (potem Szkoła Podchorążych Marynarki Wojennej) w Toruniu, którą ukończył 29 października 1925 otrzymując stopień ppor. marynarki. Od 1 czerwca 1927 roku do 1928 r. był oficerem flagowym Dowódcy Floty. 1 grudnia 1927 roku został awansowany do stopnia por. mar. jako oficer kontraktowy. I od października 1928 roku do maja następnego, ponownie pełnił służbę jako oficer flagowy Dowódcy Floty. 1 stycznia 1935 r. otrzymał awans na stopień kapitana marynarki. Był czasowo pełniącym obowiązki dowódcy dywizjonu okrętów minowych, a od lutego do maja 1936 r. kapitanem portu Komendy Portu Wojennego Gdynia. Następnie, od stycznia 1938 roku do marca następnego roku był słuchaczem na Wyższym Kursie Taktycznym. Kurs ten stanowił odmianę Wyższej Szkoły Wojennej dla Marynarki Wojennej, na bazie którego zamierzano powołać Akademię Marynarki Wojennej. Celem nabycia dalszej praktyki sztabowej latem 1939 roku został oficerem operacyjnym w Dowództwie Obrony Wybrzeża.

Podobnie jak inni młodzi oficerowie marynarki, Łomidze służył na okrętach różnych klas. Początkowo, w latach 1925-1926 był zastępcą dowódcy monitora rzeczno-górnego *Warszawa*. W następnych latach na różnych jednostkach pływających

był albo zastępcą dowódcy, albo dowódcą okrętu. Służył na poławiaczach min (trałowce) *Rybitwa*, *Jaskółka*, torpedowcach *Ślązak* i *Kujawiak*, kanonierce *General Haller*, statku uzbrojonym *Admirał Sierpinek*, okręcie szkolno-transportowym *Wilja* i szkolnym *Iskra*, okręcie hydrograficznym *Pomorzanin* (ex *Mewa*), okręcie pomocniczym *Smok* oraz *Baltyk*. Zaś od 23 lipca do 3 września 1939 roku był zastępcą dowódcy okrętu *Gryf*.

1 września 1939 roku, w czasie bitwy polskich okrętów minowych z niemieckimi samolotami na Zatoce Gdańskiej, gdy poległ dowódca stawiacza min – kmdr ppor. Stefan Kwiatkowski, dowodzenie okrętem przejął Łomidze.

Po zatopieniu *Gryfa*, 3 września w porcie helskim, lekko ranny Łomidze został ewakuowany do szpitala w Gdyni. Tam wziął udział w przygotowywanej przez kmdr. por. Stanisława Hryniewieckiego (przedstawiciela kontradmirała Józefa Unruga przy dowódcy Obrony Lądowej Wybrzeża płk. Stanisława Dąbka) operacji opuszczenia Wybrzeża i udania się przez Łotwę do Anglii. Kontradmirał Józef Unrug zezwolił na tę próbę przerwania niemieckiej, morskiej blokady, którą przeprowadzono na kutrze rybackim *Gdy 55 (Albatros)*. Operacja ta, pełna przygód, może stanowić wspaniałą fabułę do sensacyjnego filmu tym bardziej, że zakończyła się powodzeniem.

Operacją w wyprawie *Albatrosa* dowodzonej przez kmdr. por. Stanisława Hryniewieckiego uczestniczyli – kpt. mar. Wiktor Łomidze, por. mar. Stanisław Pohorecki, por. mar. Jerzy Koziółkowski, por. mar. inż. Stanisław Uniechowski oraz dwóch marynarzy. Zaokrętowanych było również dwóch rybaków – właścicieli tego kutra.

Albatros opuścił Babie Doły 13 września (środa) wieczorem i skierował się koło Helu na północ. Początkowo zamierzano płynąć do Szwecji, ale ostatecznie

kuter skierowano do Lipawy, dokąd przybył o godzinie 22 następnego dnia. Tam polscy oficerowie zostali internowani. Próby ucieczki z obozu nie powiodły się, a uciekinierzy zostali przeniesieni do Rygi. Jednak przy życzliwości Łotyszy oraz pomocy poselstwa brytyjskiego i francuskiego, Pohorecki i Koziółkowski, a następnie Hryniewiecki, Łomidze i Uniechowski, udali się samolotem do Sztokholmu, potem koleją do Oslo, a następnie do Bergen. Zaś stamtąd statkiem *Mira* dotarli do Newcastle. Po przybyciu do Wielkiej Brytanii rozpoczęli służbę w Oddziale Polskiej Marynarki Wojennej.

Ich dalsze losy były różne. Np. kmdr por. Stanisław Hryniewiecki został dowódcą kontrtorpedowca (późniejsze określenie niszczyciel) *Orkan* (ex *Myrmidon*). Nad ranem 8 października 1943 roku, na wodach północnego Atlantyku, w trakcie eskortowania konwoju *S-143*, okręt został trafiony niemiecką torpedą akustyczną. *Orkan* szybko zatonął. Zginęło 178 ludzi, również komandor Hryniewiecki. W czasie akcji ratowniczej, brytyjski kontrtorpedowiec *Musketeer* uratował zaledwie 44 członków załogi.

Natomiast Łomidze początkowo został przydzielony do Rezerwowej Grupy Ofi-

**Kontradmirał
Jerzy Tumaniszwili.**



Fot. Archiwum Mariusza Borowiaka



Wiktor Łomidze.

Wybitny Jerzy Tumaniszewicz

Jerzy Tumaniszewicz urodził się 21 czerwca 1916 roku. Był podchorążym w Szkole Podchorążych Marynarki Wojennej i 15 października 1938 roku otrzymał stopień podporucznika marynarki. Do marca 1939 roku był na obowiązkowym kursie aplikacyjnym, a następnie został przydzielony do załogi kontrtorpedowca *Burza* i wraz z okrętem w 1939 roku rozpoczął walkę na morzu z baz brytyjskich. Specjalizował się w zakresie artylerii morskiej, osiągając znaczne wyniki w szkoleniu oraz w strzelaniu do samolotów, celów nawodnych i brzegowych. 3 maja 1941 r. został zakontraktowany jako por. mar., a 30 września 1941 roku otrzymał obywatelstwo polskie. Od 15 maja do 5 sierpnia 1942 roku był na kursie Oficerów Artylerii Morskiej. Podobnych kursów wprowadzonych w Royal Navy i organizowanych w ramach Oddziału Polskiej Marynarki odbył kilka, zapoznając się tam z najnowocześniejszymi centralami artyleryjskimi i artyleryjskimi stacjami radiolokacyjnymi wprowadzanymi na jednostkach Royal Navy oraz innymi nowoczesnymi systemami kierowania ogniem. 14 października 1942 r. został ranny w bitwie z niemieckimi ścigaczami, a od grudnia tego roku do grudnia następnego, został skierowany do Centrum Wyszkożenia Specjalistów Floty. Tam – jako oficer artylerii morskiej znający najnowocześniejsze systemy kierowania ogniem i strzelań oraz praktyk, został kierownikiem grupy artylerii.

Bardzo dużo pływał na okrętach wojennych. Od marca 1939 roku do sierpnia następnego roku pełnił służbę jako oficer wachtowy na kontrtorpedowcu *Burza*, który 7 września 1939 roku przeprowadził pierwszy atak w tej wojnie na niemiecki okręt podwodny. Potem walczył w kampanii norweskiej i pod Calais.

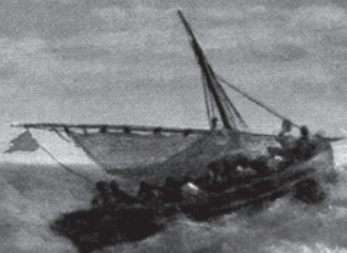
Od 5 października 1940 roku do 30 kwietnia roku następnego był pierwszym oficerem broni podwodnej na Francuskim Okręcie *Ouragan* (przejsiowo służący w Oddziale Polskiej Marynarki Wojennej). 13 maja 1941 roku został najpierw drugim, a potem pierwszym oficerem artylerii na kontrtorpedowcu *Krakowiak*. W maju 1942 roku uczestniczył w rajdzie na Lofoty, pływał również na kontrtorpedowcu *Piorun*. Brał udział w walkach podczas lądowania aliantów w Normandii, w bitwach pod Quessant i Jersey i w zatopieniu transportowca *Sauerland*. Potem – jako wybitny specjalista artylerii morskiej został oficerem artylerii Floty. 3 maja 1945 roku został mianowany kpt. marynarki.

Tumaniszewicz jako jeden z nielicznych w Polskiej Marynarce Wojennej został odznaczony Krzyżem *Virtuti Militari* V klasy. Pisał w różnych polskich czasopismach, został również członkiem Instytutu Józefa Piłsudskiego w Stanach Zjednoczonych, dokąd wyjechał na stałe w 1950 roku. Był wielokrotnie mianowany na kolejne stopnie wojskowe, a w 2008 roku otrzymał awans na stopień kontradmirała. 2 września 2009 roku prezydent Lech Kaczyński odznaczył go Krzyżem Komandorskim z Gwiazdą Orderu Odrodzenia Polski. Zmarł 9 grudnia ubiegłego roku.

Jak widać, związki polsko-gruzińskie na morzu istniały i nadal istnieją. Po wielu latach od tamtych wydarzeń, na wodach gruzińskich pojawił się nawet polski okręt wojenny – fregata *Kazimierz Pułaski*, operujący tam w składzie zespołu NATO. Mocarstwa zachodnie wreszcie zrozumiały, że Gruzji należy pomóc w utrzymaniu własnej tożsamości narodowej, co leży w interesie nie tylko Rzeczypospolitej, ale i Europy.

dr Tadeusz Górski

Góry Kaukaskie widziane od strony morza. (mal. I.K. Ajwazowski)



Andrzej Perepeczko

Szyfr

Zokna mojego mieszkania we Wrzeszczu, sympatycznej dzielnicy szczęśliwie oszczędzonej przez „oswobodzicieli” Gdańska, widzę na czasami bezchmurnym niebie kondensacyjne smugi lecących wysoko samolotów. W sąsiednim ogródku stoi zamieszkały - o dziwo - stary, chyba jeszcze przedwojenny gołębnik i niekiedy na tle owych odległych smug kondensacyjnych krąży w kółko białopióre stadko.

A propos...

• • •

W czasie ostatniego postoju w Gdyni zszedł na urlop trzeci mechanik, a na jego miejsce w przeddzień wyjścia w morze, zamustrował nowy. Tak jakoś się złożyło, że nikt z załogi go nie znał i z nikim nie pływał, nic więc dziwnego, że już od pierwszych wspólnych posiłków wzbudził spore zainteresowanie.

Nowy współtowarzysz rejsu dość dawno już chyba przekroczył czterdziestkę, a mocno przerzedzone włosy przetykało sporo srebrnych nitek. Przy posiłkach siedział krótko i nie zabierał prawie wcale głosu w ożywionych dyskusjach na odwieczne, marynarskie tematy, o bliżej nieznaney pani o wdzięcznym imieniu Marynia.

Równie milczący był - jak relacjonował jego smarownik - podczas wacht w maszynowni, ale pełnił je bez żadnych zastrzeżeń i widać było, że znał się na robocie.

- Dziwak jakiś - stwierdziła załoga i dała mu spokój.

Mijały wolno pierwsze wachty kolejnego rejsu do portów Morza Śródziemnego i już na wodach Morza Północnego, prawie u wejścia do Kanału, radiooficer wszedł w czasie obiadu do mesy.

- Panie trzeci, telegram do pana - wręczył kartkę papieru. - Chyba dobrze odebrałem - dodał, spoglądając z nieukrywanym zainteresowaniem na odbiorcę.

Trzeci rzucił okiem na blankiet.

- Wszystko OK. Dziękuję - powiedział i wrócił do jedzenia.

Przez cały czas trwania obiadu, radio pilnie obserwował trzeciego mechanika, bowiem treść odebranej przed chwilą depechy odbiegała od ustalonych, powtarzających się form. Zazwyczaj radio odbierał niemal identyczne telegramy z kraju, a mianowicie:

- Czekam, tęsknię, całuję.

- Pozdrowienia i ucałowania od żoneczki i dzieci.

- Wszyscy zdrowi, przekaż dolary na Baltone.

- Urodziłam syna, wracaj szybko.

itp. itd...

Ten jednak brzmiał zdecydowanie inaczej i - co dziwniejsze - jego treść była zupełnie niezrozumiała:

KOKO 2010 POZDROWIENIA KSAWERY i nadany był do Gdynia - Radio z głębi kraju. Z Bielska.

Nic więc dziwnego, że radio w pierwszej chwili sądził, że źle odebrał treść telegramu lub, że zaszła jakaś pomyłka w nadawaniu, teraz jednak zorientował się, że adresat, czyli trzeci mechanik, doskonale zrozumiał intrygującą treść. Dodatkowo wydało mu się, że trzeci jakby był nieco zmieszany lub podniekcytowany odczytując treść zagadkowego telegramu.

Radio był w rozterce. Skrępowany tajemnicą zawodową nie mógł podzielić się dręczącą go zagadką ze swymi kolegami, telegram jednakże był tak niezwykle i zagadkowy, że ostatecznie postanowił prowadzić śledztwo na własną rękę.

Wywiad rozpoczął od najbardziej zorientowanego we wszelkich statkowych sprawach działu, którym oczywiście był dział hotelowy.

- Panie Kaziu - zagadnął młodszego stewarda w czasie sprzątania kabiny. - Jak panu leci?

- Teraz w porządku, ale już miałem dość postoju. Forsa skończyła się błyskawicznie, bo poznałem taką jedną. Klasa, ale wymagająca. Jeszcze parę dni postoju, a byłaby kompletna materialna ruina.

- A ładna chociaż?

- Ładna? Panie radio, po prostu bogini, no czysta piękność. Czarnulka...

Zanośliło się na dłuższe wynurzenia i radio przerwał.

- Może innym razem, panie Kaziu. Muszę już iść do radiostacji. A pan ma jeszcze do obiadu parę kabin do sprzątnięcia.

- Zdążę. Odpadła mi jedna kabina. Trzeciego majstra.

- Trzeciego? - zaciekawił się radio. - A co się stało?

- Niby nic takiego, ale ten nowy trzeci zabronił mi wchodzić do kabiny. Mówił, że nie lubi jak mu ktoś ścieli i sprząta, bo potem nic nie może znaleźć.

- I sam sprząta? - uwagi pana Kazia zaczynały być interesujące.

- Chyba tak. Nie zaglądałem. Jak nie to nie. Nie będę się z robotą napraszał. Ale tak w ogóle, panie radio, to z tego trzeciego dziwny człowiek - pan Kazio oparł się na szcztocie i zanośliło się na dłuższą opowieść.

- No bo jak? - ciągnął dalej. - O, na przykład wczoraj trzeci majster poszedł do kucharza i prosił go o torbę grochu.

- Grochu? - zdziwił się radio.

- Ano właśnie, grochu. Nawet szef go spytał żartem, czy chce sadzić groch w maszynie, albo i w kotłowni, ale trzeci tylko odburknął, żeby szef nie żartował i mruknął pod nosem coś, że to jakby na zdrowie.

- Na zdrowie?

- A diabli go tam wiedzą, Ale na przykład moja babcia robiła na kolana okładę z liści kapusty i przykładła gdzieś tam woreczki z gorczycy niby na reumatyzm, to może i groch pomaga na jakąś chorobę.

- Nasz trzeci majster wcale nie wygląda na chorego - zauważył radio. - Raczej wprost przeciwnie...

- A kto tam wie, co w człowieku siedzi. Moja babcia na przykład...

- Panie Kaziu, zostaw już pan tę swoją babcie w spokoju - zaczął radio przerywając kolejny monolog pana Kazia. - A może on je ten groch?

- Eee, kto by tam jadł taki suchy groch - skrzywił się pan Kazio. - Trzeci je jak należy, cały obiad, a nawet dodatkę. A jeszcze zabiera do kabiny parę kawałków chleba.

Po podwieczorku radio odebrał pogodę i zaniósł ją na mostek, aby oddać ją starszemu oficerowi. Wychodząc ze sterówki na pokład natknął się niespodziewanie na trzeciego mechanika.

Co tu może chcieć trzeci? - pomyślał i oparł się o wiatrochron. Drzwi do sterówki zostały otwarte i wszystko było doskonale słychać, tym bardziej, że trzeci jak wszyscy mechanicy nawykli do maszynowego hałasu, mówił dość głośno.

- Przepraszam, panie chieffie - dobiegało go ze sterówki. - Mam małą prośbę.

- O co chodzi? - zapytał chief.

- Czy mógłby pan podać dokładną naszą pozycję na godzinę czwartą rano wczorajszego dnia?

- Nie ma sprawy - co prawda chief spojrzął dość zdziwionym wzrokiem na trzeciego, ale otworzył dziennik okrętowy.

- Proszę panie trzeci, tu ma pan dokładną pozycję.

- Chief podał kartkę.

- Dziękuję..., ale... mam jeszcze jedną prośbę - trzeci majster zaważał się na moment. - Chciałbym wiedzieć - tu znowu się zatrzymał - znać odległość od tej właśnie pozycji do, no... do Bielska - wydusił wreszcie z siebie z widocznym trudem.

- Do Bielska? Moment - chief opanował zdziwienie. Pływał wystarczająco długo i spotykał się na morzu z takimi dziwactwami, a nawet wręcz dewiacjami, że uodpornił się dosłownie na wszystko.

Wyciągnął generalkę Europy. Zmierzył cyrklem odległość.

- W milach czy kilometrach? - zapytał tonem prawie normalnym.

- W kilometrach, panie chieffie.

- Około 1220 kilometrów.

Trzeci majster zapisał tę liczbę na kartce, potem coś podzielił, coś pomnożył i nagle zawołał wyraźnie uradowanym tonem.

- To wspaniale... kto by się tego spodziewał. Bardzo panu dziękuję, panie chieffie.

I wybiegł ze sterówki.

- Rozumiesz coś z tej polki? - chief spytał radioofficera, który wrócił do sterówki. - Dopiero niecały tydzień rejsu, a już chłopa kopie. Co będzie dalej?

- Nie mam bladego pojęcia - radio w ostatniej chwili ugryzł się w język. Już, już miał podzielić się z kolegą tajemniczą treścią telegramu, przeważało jednakże zawodowe sumienie.

„KOKO 2010...”, zakaz wchodzenia do kabiny i teraz te dziwaczne prośby - rozważał radio po powrocie do radiostacji - co to może być „Koko”? Imię, czyżby kobieta? Eee nie, raczej pasuje do małpy, kota albo zgoła papugi, ale to wszystko kupy się nie trzyma.

Zapalił fajkę, przy której mu się znacznie lepiej myślało, a dodatkowa szklaneczka whisky z lodem jeszcze bardziej pomogła w żmudnych dociekaniach.

Koko, Koko - powtarzał półgłosem i nagle błysnęła mu olśniewająca myśl.

- Czyżby to KOKAINA?! - krzyknął.

Nasz milczący trzeci co prawda wcale nie wygląda na członka przemysłowej mafii, ale z drugiej strony tacy właśnie co nie wyglądają, bardzo często są groźnymi przestępcami. Dla zmyłki.

Tacy z pozoru dobrodusznicy, w rzeczywistości bardzo często prowadzą podwójne, a nieraz nawet potrójne życie.

Zaraz, zaraz - myśli radioofficera pracowały coraz bardziej gorączkowo - jak już mamy ustalony towar akcji, niewątpliwie kokainę, to co mogą oznaczać cyfry z telegramu? Ciężar? Cenę? Datę?

Spojrzał na stojący na biurku kalendarz. Było trzynastego października.

Trzynastego października to 13.10 - kombinował - w takim razie 2010 to może być dwudziestego tego miesiąca. A co może być w tym dniu?

Myśl radiego pracowała coraz intensywniej. Czuł się co najmniej jak poszukiwacz złota, któremu udało się trafić na ślad złotej żyły.

Co to będzie dwudziestego października? Ależ tak, naturalnie, że też od razu na to nie wpadłem. Przecież dwudziestego października mamy wejść do Genui! - uderzył się dłonią w czoło.

Wszystko stało się nagle jasne i oczywiste.

Trzeci majster jest niewątpliwie kurierem jakiegoś międzynarodowego gangu narkotykowego i teraz szefowie przesyłają mu szyfrem zlecenie na Genuę.

Radio nalał następną porcję whisky, tym razem nie dodając lodu. Czuł, że oto trafił mu się fart. On, skromny radiotelegrafista

sta drugiej zaledwie klasy, trzyma w ręku nitkę, prowadzącą do kłębka, czyli do ujęcia całego gangu, a na razie jednego z jego członków.

Radio oczyma duszy widział siebie odbierającego podziękowania Interpolu. Ordery, nagrody, wywiady w prasie i radiu. Zdjęcia w gazetach krajowych i zagranicznych.

Ale żeby tak otwarcie, telegramem, naiwnym szyfrem? – zreflektował się po dłuższym namyśle. To wydaje się zbyt proste. Chyba, że liczyli na jego, zwykłego radiotelegrafisty naiwność. Ale się przeliczyli. W końcu umie się przecieź kojarzyć pewne fakty i wyciągać właściwe wnioski. Jeżeli Sherlock Holmes potrafił, dlaczego mam być od tego Angoła gorszy?

No dobrze – rozważał dalej w samotności kabiny – ale co może znaczyć ten groch i pytanie o odległość od miasta w Polsce? Jakoś to się kupy nie trzyma, chociaż z drugiej strony może to być klasyczny fałszywy ślad. Po prostu trzeci chce wytworzyć opinię nieszkodliwego dziwaka, żeby ukryć swe właściwe oblicze.

Ale co dalej z tym fantem? Iść do Starego? Kapitan – człowiek bez polotu – wezwie do siebie trzeciego, spłoszy ptaszka. Najlepiej samemu go śledzić, naturalnie bardzo dyskretnie i ostrożnie, bo to może okazać się niebezpieczne, przemytnicy narkotyków idą na całość.

Mijały kolejne dni spokojnego rejsu. Statek przeszedł już skaliste wrota Gibraltaru i płynął przez jasnoblękitne wody Morza Śródziemnego. Dzień przed wejściem do Genui, w radiostacji pojawił się trzeci mechanik.

- Chciałem nadać telegram. Do Bielska. Radio drgnął podniecony. Rzucił okiem na treść.

CZWARTEK UWAŻAJ NA SZAREGO POZDROWIENIA MICHAŁ.

Znowu szyfr – pomyślał niemal ucieszony. Ten nasz trzeci to musi być ważna szycha w gangu, bo wydaje polecenia. A ten Szary to chyba konkurencja.

Przed wysłaniem tego telegramu radio dość długo zastanawiał się, czy nie zgłosić swych podejrzeń kapitanowi, ale ostatecznie, rozumując kategoriami detektywów – amatorów, postanowił w dalszym ciągu prowadzić śledztwo samotnie.

• • •

Tej nocy radio miał sporo pracy i wyszedł po służbie na pokład dopiero parę minut po czwartej.

Błądły ostatnie gwiazdy. Wschodnia strona nieba poczęła przyjmować jaśniejszą barwę. Świtało.

Wtem drzwi z kabin na pokład skrzypnęły cicho. Z korytarza wyszedł trzeci majster, który przed paroma minutami skończył nocną wachtę i ostrożnie, rozglądając się dokoła, zbliżył się do relingu lewej burty.

Tam sięgnął za pazuchę kombinezonu i wyjął jakiś niewielki, szary kształt.

W zachowaniu trzeciego było coś niepokojącego, tajemniczego i radio, schowany za

nawiewnikiem, z drzeniem serca, bacznie obserwował rozgrywającą się na jego oczach scenę.

Trzeci tymczasem podniósł obie ręce w górę i nagle z jego dłoni uleciał w powietrze szary kształt. Wzbił się w górę, zatoczył koło nad statkiem i uleciał w kierunku północno-wschodnim.

GOŁĄB! – zorientował się radio.

A więc trzeci, który pochodził z Bielska, był hodowcą pocztowych gołębi i próbował ich startów ze statku!

Radio pochodził ze Śląska i za młodości lat niejedną godzinę nagwizdał się i namachał szmatą umocowaną na długiej żerdzi, podczas gdy jego skrzydlaci wychowankowie kolowali stadem nad dachami górniczej osady.

A ile emocji dostarczały targa na „fajfry”!

Dobrze, że nie zameldowałem staremu – radio odetchnęło z ulgą. Dopiero cała załoga miałaby uciechę. Przecieź „Koko” to imię gołębia, a 20.10 – najpewniej godzina przylotu do gołębnika w Bielsku w locie z Morza Północnego.

A swoją drogą trochę szkoda, że ze sprawy przemytu narkotyków nic nie wyszło. Eeech, niełatwe jest życie detektywa – amatora.

• • •

Aż do śniadania radio spędził czas na zapalanej dyskusji o krymkach, pawikach, garłaczach, szarykach i szymelkach, a po wyjściu statku z Genui pierwsza depesza, jaka nadeszła z Gdynia-Radio brzmiała:

SZARY PRZYSZEDŁ 2340 KSAWERY



Rys. Andrzej Perepeczko



Na tropie Cooka



„Błękitne przestrzenie. Śladami kapitana Cooka”,
Tony Horwitz, Wydawnictwo W.A.B.
(www.wab.com.pl), str. 631,
seria „terra incognita”

To jedna z najniezwyklejszych książek morskich, jakie ukazały się w ciągu ostatnich lat w Polsce (brawa dla wydawcy!). Tony Horwitz, amerykański dziennikarz uhonorowany nagrodą Pulitzera, rusza śladami jednego z największych żeglarzy wszech czasów – Jamesa Cooka. Jego opowieść toczy się w dwóch płaszczyznach. W jednej Horwitz drobiazgowo odtwarza podróż Cooka, tak jak widział je on sam i jego towarzysze. Druga zawiera reporterski zapis podróży Horwitza do tych samych miejsc, tyle że odbytej w czasach współczesnych, ponad dwieście lat po wozach legendarnego kapitana. Otrzymujemy niesamowitą mieszankę, która bawi i uczy jednocześnie. Książkę czyta się jednym tchem. Opisy wizyt w Coctown, na Dzikiej Wyspie czy Aleutach zapadną zapewne głęboko w pamięć każdemu, kto je przeczyta. Podobnie jak rejs repliką jednego ze statków Cooka, czy próby odszukania jego doczesnych szczątków.



Odkrywca Horwitz



„Podróż długa i dziwna. Drugie odkrywanie Nowego Świata”,
Tony Horwitz, Wydawnictwo W.A.B. (www.wab.com.pl),
str. 607, seria „terra incognita”

To kolejna, po „Błękitnych przestrzeniach”, porywająca książka Horwitza, która ukazała się na polskim rynku. Można o niej pisać w samych tylko superlatywach. Horwitz znowu wyrusza w podróż szlakami żeglarzy i odkrywców sprzed wieków. Tym razem próbuje pokazać, że historia Ameryki Północnej nie zaczęła się wraz z przybyciem do niej *Mayflowera*. U wielu Amerykanów, to co napisał, wywołało zdziwienie, ale będzie pewnie sporym zaskoczeniem także i dla czytelników w Polsce. Horwitz wędruje śladami wikingów, Krzysztofa Kolumba, hiszpańskich konkwistadorów czy francuskich hugenotów. Opowiada dzieje ich kontaktów z Nowym Światem czerpiąc wprost z XVI-wiecznych dokumentów i opowiada jak związane z nimi miejsca wyglądają dzisiaj. Robi to w świetnym stylu. Opis jego uczestnictwa w rytuale pocenia się, który odbył na Nowej Funlandii to majstersztyk. Podobnie jak przedstawienie prawdziwej historii Pocahontas.



Fiordy w ogniu



„Bitwa o Norwegię 1940. Wyrprzedzające uderzenie Hitlera”,
Henrik O. Lunde,
Wydawnictwo Dolnośląskie
(www.najlepszy prezent.pl), str. 590,
seria „Wojny i konflikty”

Kampania norweska z okresu drugiej wojny światowej bywa w Polsce zawężana do bitwy o Narwik, bo udział w niej brali także polscy żołnierze. Książka Henrika O. Lunde ukazuje zaś przebieg całego konfliktu we wszystkich jej aspektach – lądowym, powietrznym i morskim. Dzięki temu uzyskujemy pełny obraz wojny w Norwegii. I choćby tylko dlatego warto po tę pracę sięgnąć. Ale jest jeszcze coś. Autor stara się wyważać oceny działań stron, choć jako były wysoki wojskowy w armii USA i strukturach NATO, a na dodatek z pochodzenia Norweg, nie stroni od stawiania śmiałych tez, a nawet burzenia mitów. Stara się np. udowodnić, że alianci przeceniali znaczenie niezamarzającego portu w Narwiku (jako miejsca przeładunku wysokiej jakości rudy żelaza) dla niemieckiej gospodarki. Dla polskiego czytelnika ciekawe będą informacje o tym, że agresja niemiecka nie była dla Norwegów zaskoczeniem. W naszym kraju powtarza się bowiem, że stało się to jasne dopiero po zatopieniu przez *Orla* statku *Rio de Janeiro*.



Turecka klęska



„Czesma 1770”,
Piotr Olender, Bellona
(www.bellona.pl), str. 220,
seria „Historyczne bitwy”

Najnowsza praca Piotra Olen dra jak zwykle napisana jest na poziomie, który zadowolić może najwybredniejszych miłośników spraw wojenno-morskich w Polsce. Godna zauważenia tym bardziej, że temat, który porusza jest prawie nieobecny w krajowej literaturze poświęconej dziejom oręża morskiego. To dziwne, bo wojna rosyjsko-turecka, która wybuchła w 1768 roku miała także polskie wątki – częściowo prowadzona była na terenach dawnej Rzeczypospolitej. Nawet jednak, gdyby pominąć ten aspekt, bitwa pod Czesmą zasługuje na zainteresowanie, jako że była to największa klęska tureckiej floty wojennej od czasów przegranej pod Lepanto, a zarazem największy sukces floty rosyjskiej w całej jej historii. Książka Olen dra nie skupia się tylko na Czesmie, opisuje także inne bitwy morskie tej wojny, a czytelne mapki i szczegółowe wykazy okrętów obu walczących stron stanowią znakomite uzupełnienie pasjonującej treści.

Ucieczka z *Batorego*



„Kapitan opuszcza swój statek”,
Jan Ćwikliński,
Wydawnictwo Bernardinum
(www.bernardinum.com.pl), str. 249,
seria „Księgi Floty Ojczystej”, tom 39

Publikacja tej książki to jeden z lepszych marynistycznych pomysłów wydawniczych ostatnich lat. Wielkie brawa należą się Wydawnictwu Bernardinum. Tym bardziej, że po angielsku ta pozycja ukazała się już pół wieku temu! „Kapitan opuszcza swój statek” to wspomnienia Jana Ćwiklińskiego, kapitana legendarnego transatlantyku *Batory*. W 1953 roku, czując się zagrożony aresztowaniem przez bezpiekę, zszedł on w Wielkiej Brytanii z pokładu i poprosił o azyl polityczny. Na szczęście otrzymał go i mógł rozpocząć życie wolnego człowieka. Jego książka to wstrząsająca relacja nie tylko o ucieczki, ale także z pracy na *Batorym* w komunistycznej Polsce (daleka od tego, co do tej pory na ten temat napisano) oraz dalsze losy kapitana. Ćwikliński zapłacił wysoką cenę za swój wybór. Nie mógł wrócić do Polski, nie zobaczył już więcej swojej żony, szykany dotknęły także jego dzieci. Gorąco polecamy!

Polska morska



„Morskie sprawy Polaków”,
Romuald Pietraszek,
Ryszard Pospieszynski,
Oficina Wydawnicza Miniatura
(www.borchardt.com.pl), str. 256,
seria „Księgi Floty Ojczystej” tom 38

Dobrze, że ta książka się ukazała. Na niewielu w gruncie rzeczy stronach, jej autorzy przedstawiają dzieje polskich związków z morzem i gospodarki morskiej, od zarania naszego państwa do czasów współczesnych. Brakuje na polskim rynku wydawniczym podobnych publikacji. „Morskie sprawy Polaków” są cennym, nawet jeśli tylko częściowym, uzupełnieniem tej dotkliwej luki. Oczywiście z niektórymi tezami jej autorów można się nie zgodzić, ale nie można ich nie wysłuchać. Obaj bowiem to wybitni znawcy tematu. Obaj piastowali wysokie stanowiska w polskiej gospodarce morskiej, obaj wiedzą co mówią. Warto zatem uważnie przyrzeć się temu, co mają do powiedzenia. I choćby dlatego polecamy tę książkę uwadze wszystkich miłośników morza w Polsce. Sięgając po nią niech wiedzą, że biorą do ręki kompetentną, dobrze i z pasją napisaną, a na dodatek nieprzegadaną syntezę relacji polsko-morskich.

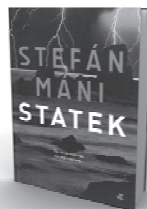
Morze poetów



**„Morze i żagle
w poezji polskiej. Antologia”,**
wybór, opracowanie i wstęp
Jacek Czajewski,
Oficina Wydawnicza Miniatura
(www.borchardt.com.pl), str. 500,
seria „Księgi Floty Ojczystej”
tom 37

To praca unikalna. I to z co najmniej czterech powodów. Po pierwsze, jest to bodaj najobszerniejsza antologia polskiej poezji dotyczącej morza, jaka się do tej pory ukazała. 364 wiersze na 500 stronach! Po drugie, docenić należy wręcz tytaniczną pracę autora, który miał siłę, aby te wszystkie utwory zebrać w jednym miejscu. Po trzecie zaś, nie do przecenienia są walory poznawcze publikacji. Dla niektórych może być bowiem zaskoczeniem, że tak wielu polskich poetów pisało o morzu. W książce jest ich 165! I to nie byle jakich, od Jana Kochanowskiego zaczynając, przez Adama Mickiewicza, na Wisławie Szymborskiej czy Zbigniewie Herbertcie kończąc. No i po czwarte, książka ta to okazja do obcowania z prawdziwym literackim pięknem, okazja do innego spojrzenia na morze – jako miejsce estetycznych wzruszeń, a nie tylko gospodarczych czy wojennych operacji.

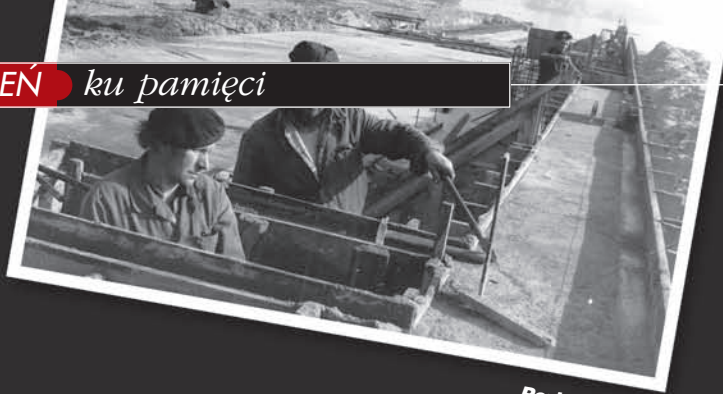
Statek tajemnic



„Statek”,
Stefán Máni, Wydawnictwo
W.A.B. (www.wab.com.pl),
str. 432

Zadowoleni z lektury tej powieści będą zarówno miłośnicy morza jak i kryminału. Pogmatwana, mroczna i zaskakująca fabuła, której zdradzać nie będziemy, aby nie pozbawiać przyjemności czytania tych, którzy sięgną po tę publikację. No i ta sceneria! Wiecznie wzburzony Atlantyk, po którym dryfuje pozbawiony łączności ze światem, tytułowy statek z najbardziej popapraną załogą, jaką kiedykolwiek oglądał świat. Psychopaci, przestępcy i ludzie przegrani życiowo. Każdy z nich ma do zrealizowania własny plan. Wszystko to daje mieszankę naprawdę wybuchową i sceny niczym z koszmarnego snu. Czytając „Statek” nieustannie mamy skojarzenia z legendą o Latającym Holendrze. Jednostka, na pokładzie której dzieje się akcja powieści Mániego, przypomina ten przeklęty żaglowiec z marynarskiego folkloru. Warto przy okazji zauważyć, że książka została napisana przez pisarza z Islandii. Być może dzięki temu mamy tu świeżość stylu i typową dla dalekiej Północy aurę tajemniczości.

Janusz Uklejewski,
fotograf morza



Port Północny.

Zatrzymane w kadrze



Władysław Jagiełło.

Mieczysław Łokietek.



Bolesław Chrobry.



Taśmociąg
węgla
- 1972 r.



Fotografia to była największa miłość jego życia. Z wypraw dalekomorskich powstały zdjęcia, które kochał najbardziej. Był z niego zapalony dokumentalista. Podróżnik. Na *Darze Młodzieży* był w rejsie sześć razy. Wielkie fotograficzne archiwum zajmowało pół gdyńskiego mieszkania. Kiedy stracił wzrok, jego oczami byli żona i syn. Pomagali prowadzić dokumentację. Ale on zawsze pamiętał, gdzie co leży i co jest na każdej fotografii.

Jakiś czas temu wybierał na wystawę zdjęcia statków o nazwach kopalni, hut i miast Górnego Śląska. Ostatnio wysłał do warszawskiego Muzeum Literatury fo-

tografie jednostek, które zawinęły do Gdyni, a w nazwie miały polskich pisarzy i poetów: *Galczyński, Sienkiewicz, Norwid, Strug, Broniewski, Żeromski, Rey-mont*. Fotografował statki noszące imiona królów. Mówił, że zdjęć morskich ma chyba najwięcej.

Udało mu się uwiecznić moment, gdy do portu gdyńskiego przybył z Anglii *Śląsk*, wioząc na pokładzie poetę Juliana Tuwima, który wraz z żoną wrócił do Polski po latach emigracji. Był czerwiec 1946 roku.

- Pamiętam ten moment, gdy go zobaczyłem - opowiadał dziennikarzom. - Kapelusz. Długi płaszcz. Skórzane rękawiczki. Koszula i krawat. Szczupła twarz. Widoczna myszka, ciemne znamię na lewym policzku. Tak zapamiętałem Tuwima, gdy przyплыł do Gdyni. Towarzyszył mu, zamknięty w kadrze tamtej fotografii, Kazimierz Wyka. Byłem bardzo młody, robiłem zdjęcia bodaj dla „Gazety Morskiej”. Podplynęliśmy - razem z innymi dziennikarzami - na powitanie gości. Wtedy go sfotografowałem. Zdjęcia zachowały się, bo przesłałem je poecie w prezencie. Moje negatywy, niestety, przepadły na amen.

Chętnie wracał myślami do czasów, gdy przyjechał po wojnie do Gdańska. Był 1945 rok, on miał 20 lat. W kieszeni niemiecki, małoobrazkowy aparat fotograficzny. Przybył na Wybrzeże z batalionem Marynarki Wojennej. Marynarka Wojenna wkrótce zaczyna wydawać gazetę. On w służbie czynnej jest tam fotoreporterem. Idzie mu świetnie. Nigdy nie rozstaje się z aparatem.

Fotografii uczył się za okupacji. W Dęblinie. W zakładzie fotograficznym robił portrety małe i duże. Uwieczniał kolegów. Zdjęcia z okupacji zachowały się.

Jego fotografie zrujnowanego wojną Gdańska pierwszy raz pokazano w 2008 roku na wielkiej wystawie w gdańskim Muzeum Historycznym. Ze zdjęć uśmiechają się młodzi budowniczo- wie. Byli wtedy w jego wieku. Oni budowali domy, on historię.

Z tamtego czasu najbardziej zapadła mu w pamięć kompletnie zrujnowana Bazylika Mariacka. Wszedł do środka. Akurat wyciągali mumie z podziemnych grobowców...

Niedawno ukazała się książka, gdzie zdjęcia współczesnego Gdańska sąsiadują z jego fotografiami sprzed 60 lat. To jest, jak mówił, świadectwo cudu, który jednak się zdarza. Zwłaszcza dziś tamte zdjęcia robią piorunujące wrażenie. Jest w nich dramat, tęsknota, śmierć, rozpacz, zniszczenie. Ale jest też poezja.

Mało kto umiał tak opowiadać o fotografii jak Janusz Uklejewski. Mało kto tak kochał fotografię. Choć zdjęcia robi oko, nie aparat, on fotografował do końca życia.



Baza węgla w budowie - 1973 r.

Niejedno z jego niezwykłych zdjęć pojawiało się na naszych łamach... Odszedł nagle, 17 lutego 2011 roku. Miał 86 lat. W uroczystościach pogrzebowych na Cmentarzu Witomińskim w Gdyni w ostatniej drodze towarzyszyli mu naj- wierniejsi przyjaciele.

Zofia Krot

Janusz Uklejewski na wernisażu swoich zdjęć w 2008 r.



Budowa Portu Północnego.

*Znana marka
i projektowe nowinki*



**Far Samson - najsilniejszy w świecie
wielozadaniowy statek offshore.**



Rolls-Royce na morzu

Fot. Farsled Shipping

Nie, nie chodzi o nowy model samochodu słynnej marki w wersji „amfibia”... Rolls-Royce to synonim jakości, który wszedł do potocznego języka. Mówimy np. „ta jednostka, to *rolls-royce* wśród statków”. Rolls-Royce nie ma wprawdzie własnej stoczni, ale niejedna buduje statki zaprojektowane przez firmy z tej grupy.

Historia słynnego brandu

Nazwa Rolls-Royce wywodzi się od nazwisk założycieli i pierwszych właścicieli firmy - Henry'ego Royce'a i Charles'a Rolls'a. Spotkali się w 1904 r. w jednym z najbardziej morskich, choć nie leży nad samym morzem, miast i jednym z najsilniejszych ośrodków biznesu żeglugowego – Manchesterze. Nie zamierzali jednak zajmować się handlem morskim czy budową statków. Postanowili stworzyć firmę, która stanie się producentem „najlepszych samochodów świata”. Wraz z jej wzrostem i rozwojem oraz ekspansją na inne rynki, marka Rolls-Royce wyrobiła sobie silną pozycję również w takich branżach, jak technika militarna, lotnictwo, przemysł okrętowy.

W 1971 roku firma, a w konsekwencji także brand, zostały podzielone. Rolls-Royce plc, właściciel słynnych znaków handlowych, początkowo udzielił pozwolenia na ich użytkowanie nowo utworzonemu podmiotowi - Rolls-Royce and Bentley Motors Ltd. W roku 1998 licencję cofnięto i sprzedano „samochodowe” znaki handlowe koncernowi BMW, który utworzył firmę nazwaną Rolls-Royce Motor Cars Ltd. Do dziś produkuje ona luksusowe samochody i akcesoria pod marką Rolls-Royce, w angielskim mieście Goodwood. Jej system identyfikacji i użytkowanie brandu są spójne z tradycyjnymi



Rys. Rolls-Royce

Zaopatrzeniowiec górnictwa morskiego (platform supply vessel - PSV) typu UT 755.

mi zasadami firmy założonej ponad 100 lat temu.

Rolls-Royce plc zachowała swoje znaki handlowe do użytku na rynkach innych niż motoryzacyjny. Jej firma-matka - Rolls-Royce Group plc - postrzegana jest dziś jako nowoczesna, globalna firma z wiodącą pozycją w wielu sektorach rynków lotniczych, techniki obronnej, morskiej i energetycznej.

Rolls-Royce dla morza

RR zaczynał od samochodów, ale zwłaszcza w ostatnich 20-30 latach - zdobył bardzo silną pozycję na rynku wyposażenia okrętowego i projektowania statków. Było to możliwe głównie dzięki kolejnym przejęciom firm, które miały bogate doświadczenie, *know-how*, bazę klientów i wyrobioną markę na rynku okrętowym i żeglugowym.

Dla przykładu, w 1999 roku Rolls-Royce przejął koncern Vickers, a wraz z nim - przejętą przez Vickers'a w 1986 roku - szwedzką firmę KaMeWa - niemal ikonicznego producenta okrętowych śrub napędowych i sterów strumieniowych.

Rolls-Royce oferuje produkty z najwyższej półki w sensie zaawansowania technicznego, wysokich wymogów co do parametrów eksploatacyjnych i trwałości, np. dla przemysłu *offshore*. Mimo, że grupa ma zakłady produkcyjne i inne oddziały także w krajach nieco tańszych, np. w Polsce, Chorwacji, Rosji czy Chinach, to jednak gros wyposażenia okrętowego ze znakiem firmowym RR powstaje w krajach wysokich kosztów, oferujących bardzo wysoko wykwalifikowaną kadre - m.in. w Norwegii, Wielkiej Brytanii, Szwecji, Finlandii, w Niemczech, USA, Kanadzie, Australii.

Dziś ok. 26 proc. przychodów grupy pochodzi z sektora morskiego.

Nowe rynki, nowe możliwości

Jednym z najnowszych nabytków grupy jest Odim - firma znana przede wszystkim jako wiodący w świecie producent wyposażenia funkcjonalnego dla statków sejsmicznych. M.in. charakterystyczne wielkie bębny - wciągarki na kable Odim'a używane w morskich badaniach sejsmicznych (mających na celu badanie



Rys. Rolls-Royce

Megajacht typu NVC 85 Y zaprojektowany przez Nordvestconsult (NVC) z grupy Rolls-Royce.

Rys. Rolls-Royce



Rolls-Royce wystąpił niedawno z własną koncepcją kształtu dziobu typu „wave piercing” (poprawiającego dzielność morską statku i jego osiągi w trudnych warunkach pogodowych) i zdobył pierwsze zamówienie na projekt statku z takim rozwiązaniem.

podmorskich struktur skalnych pod kątem ich potencjału ropo- lub gazonośnego), montowane bywają także w Stoczni Gdańsk, budującej częściowo wyposażone statki sejsmiczne.

Statki sejsmiczne wraz z ciągniętymi przez nie dużymi zestawami kabli z działaniami pneumatycznymi oraz kabli odbierających sygnały (*streamerów*) to największe na kuli ziemskiej stworzone przez człowieka zespolone obiekty ruchome (mogą mieć po kilka kilometrów szerokości i do ok. 12 km długości). Wyposażenie funkcjonalne statków sejsmicznych, określane czasem w branży jako „*backdeck equipment*” lub „*backdeck handling equipment*” i wyposażenie służące tzw. „*backdeck logistics*”, jest coraz bardziej skomplikowane i rosną jego możliwości. Na przykład szerokość badanego obszaru w jednym przejściu statku sejsmicznego. Potrzebna jest do tego duża liczba jak najszerszej rozstawionych kabli ciągniętych

za statkiem sejsmicznym. Najnowsze, najbardziej zaawansowane i rozbudowane systemy „*backdeck logistics*” od Odim’a, który zaczął produkować specjalistyczne wyposażenie dla statków sejsmicznych już w 1974 r., umożliwiają dziś „zatrudnienie” nawet do 26 *streamerów*, choć w praktyce używa się najwyżej 16-18.

Warto dodać, że Rolls-Royce nie przejął Odim’a, by wchłonąć i zneutralizować konkurencję, gdyż firma ta nie była konkurentem dla morskiego sektora grupy. Produkty Odim’a są komplementarne wobec gamy produktów oferowanych dotąd przez RR. Tym samym grupa zyskała dostęp do nowych rynków, w tym także do doświadczeń pomagających rozwinąć działkę sejsmiczną w projektowaniu statków, a sam Odim zyskał solidniejsze zaplecze, które pozwoli wzmocnić prace badawczo-rozwojowe.

A na tym polu wiele ciekawego się dzieje w RR i samym Odim’ie. Grupie dziennikarzy morskich mediów branżowych, odwiedzającej niedawno kilka zakładów produkcyjnych Rolls-Royce’a w Norwegii, w tym fabrykę Odim, przedstawiono m.in. najnowsze osiągnięcia w technice „*subsea*” (podwodnej) na usługach branży *offshore*. Najnowszy krzyk tej techniki to liny syntetyczne używane do głębokowodnych prac konstrukcyjnych, *well intervention* (obsługi -

praw i konserwacji - podwodnych odwiertów), itp. Dotychczas stosowano wyłącznie liny stalowe, jednak w dzisiejszych realiach, gdy głowice odwiertów znajdują się na coraz większych głębokościach, używanie lin stalowych staje się niemożliwe. Wraz z rosnącą długością, stają się zbyt ciężkie. Z kolei liny elastyczne uważane były do niedawna za niemożliwe do zastosowania w dźwigach i innych urządzeniach dźwignicowych. Nowe materiały pozwalają na produkcję lepszych, wytrzymalszych lin elastycznych. A specjalne wyposażenie (windy trakcyjne, wciągarki, urządzenia dźwignicowe z systemami kompensacji nurzania) produkowane przez Odim, umożliwia wykorzystanie lin elastycznych tam, gdzie jeszcze niedawno było to nie do pomyślenia. Odim sam bada zachowanie takich lin, o grubości zbliżonej do rozmiarów korpusu szczupłego dorosłego człowieka. W swoim zakładzie w norweskim Hareid zbudował jedno z największych w świecie stanowisk do badań wytrzymałościowych, gdzie bada właśnie m.in. liny elastyczne i podzespoły współpracujących z nimi urządzeń. Pierwszy statek konstrukcyjny i *well intervention* przystosowany do prac głębokowodnych z systemami Odim’a i linami elastycznymi w systemach dźwignicowych pracuje już na brazylijskim szelfie, który jest obecnie jednym z najbardziej

Okręt patrolowy Thor islandzkiej straży wybrzeża (projekt UT 512L), ma być przekazany do eksploatacji do jesieni bieżącego roku.



Rys. Rolls-Royce

wymagających „poligonów doświadczalnych” techniki *offshore*.

Fabryki na miarę XXI wieku

Wysłannik „*Naszego MORZA*” - wraz z grupą kilku innych dziennikarzy z Europy i USA - miał okazję poznać z bliska zakłady produkcyjne Rolls-Royce’a, m.in. silników wysokoprężnych w Hordvik pod Bergen, Odim w Hareid, zakład produkcyjny pędników i sterów strumieniowych w Ulsteinvik.

Znakomita organizacja pracy, duża dbałość o bezpieczeństwo, ale także o dobrą atmosferę, m.in. przez zapewnienie znakomitego zaplecza socjalnego, to w zasadzie standard w Norwegii - nie tylko w firmach grupy Rolls-Royce.

Moją uwagę zwróciły jasne (i czyste) podłogi w halach produkcyjnych. Jednak najciekawsze wydaje się podmiotowe traktowanie pracowników każdego szczebla i indywidualne podejście, zarówno do poszczególnych pracowników i stanowisk ich pracy.

Kierownictwo zakładów i inżynierowie nie szcędzą robotnikom i technikom informacji na temat tego, gdzie - na jakim konkretnym statku - zostanie zainstalowana dana część, podzespół, urządzenie czy cały system, nad którym pracują. Tak buduje się więź robotników z branżą, w której znajdują zastosowanie produkty ich firmy. Gdy podczas wakacyjnej wycieczki pracownik spotka w fiordzie „znajomy” statek - może pochwalić się dzieciom, że składał silnik, który na nim zainstalowano.

Widziałem m.in. stanowiska montażowe, przy których na tablicach informacyjnych, obok zwyczajowych danych i instrukcji technologicznych czy rysunków technicznych potrzebnych na konkretnym stanowisku pracy, rozwieszono były wiadomości mówiące o tym, na jaki konkretnie statek przeznaczone są aktualnie obrabiane lub składane na tym stanowisku podzespoły i urządzenia, łącznie z rysunkami ofertowymi lub zdjęciami konkretnego statku.

W niektórych halach produkcyjnych zakładów Rolls-Royce’a rzucają się w oczy jeszcze innego rodzaju tablice. Są to zestawienia wskaźników ekonomicznych (również dotyczących wydajności pracy), technologicznych i innych, np. statystyki wypadkowości, dla całego zakładu bądź ważniejszych jego działów czy poszczególnych linii produkcyjnych. Pracownicy są więc w szerokim zakresie wtajemnicza-

Brandy, zakłady produkcyjne, firmy przejęte przez Rolls-Royce’a oraz znaki handlowe i linie produktów

Rauma

systemy napędowe (m.in. pędniki azymutalne) i wyposażenie pokładowe (wciągarki)

Aquamaster

pędniki azymutalne

Brown Brothers

stabilizatory płetwowe

Hinze

stery

Bergen

zakłady Rolls-Royce’a w Bergen - technicznie i biznesowo - kontynuator i spadkobierca tradycji znanego producenta okrętowych silników spalinowych marki Bergen Diesel, m.in. silniki spalinowe na czyste paliwo - LNG

Intering

zbiornikowe systemy stabilizacji kołysań i przechyłów

Brattvaag, Rauma Brattvaag

wyposażenie pokładowe (wciągarki, etc.), systemy kotwiczne dla jednostek *offshore*

Odim

najnowszy nabytek Rolls-Royce’a - m.in. wyposażenie funkcjonalne dla statków sejsmicznych, dla bazowców prac podwodnych i statków konstrukcyjnych „subsea” oraz statków obsługi odwiertów (*well intervention*), dla statków oceanograficznych, systemy LARS (*launch and recovery*) - wodowania i podejmowania zdalnie kierowanych pojazdów podwodnych, etc.

Tenfjord

maszyny sterowe

Fryndebo

maszyny sterowe

Rolls-Royce Gniew - część dawnej Famy Gniew

wyposażenie pokładowe (głównie wciągarki cumownicze i kotwiczne)

KaMeWa, KaMeWa Ulstein

śruby okrętowe stałe i nastawne, stery strumieniowe, pędniki, linie wałów, pędniki strugowodne (*waterjets*)

Bird-Johnson

śruby okrętowe

Mermaid

pędniki azymutalne ze zintegrowanymi silnikami elektrycznymi

UMAS

automatyka siłowniana

UT-Design

projektowanie statków, głównie dla sektora *offshore*

NVC-Design

projektowanie statków, głównie rybackich i towarowych

Rolls-Royce

m.in. systemy pozycjonowania dynamicznego

Syncrolift

podnośniki dokowe dla stoczni

ni w to, co w naszych firmach zazwyczaj zachowuje dla siebie kierownictwo i księgowi. Ta przejrzystość działa nie tylko dla celów wewnętrznych. Tablice ze wskaźnikami ekonomicznymi, mające tak-

Rolls-Royce w liczbach

■ Baza klientów Rolls-Royce'a zawiera ponad 600 linii lotniczych, 4000 operatorów samolotów i śmigłowców firmowych oraz użytkowych, 160 formacji wojskowych niemal na całym świecie, ponad 2000 klientów w branży morskiej, w tym marynarki wojenne 70 krajów, użytkowników w branży energetycznej w ok. 120 krajach, z zainstalowanymi ok. 54 000 turbin gazowych.

■ Rolls-Royce zatrudnia ok. 38 500 wykwalifikowanych pracowników w biurach, zakładach produkcyjnych i centrach serwisowych w 50 krajach.

■ W jednym tylko roku 2009, Rolls-Royce zainwestował ok. 864 mln funtów brytyjskich w badania i rozwój, przy czym dwie trzecie tej kwoty przeznaczono na działania i projekty zmierzające do dalszej poprawy przyjazności produktów grupy dla środowiska, szczególnie - redukcji emisji CO₂ i innych szkodliwych substancji.

■ Przychody grupy w roku 2009 osiągnęły poziom 10,1 miliarda funtów, z czego mniej więcej połowa pochodziła z usług serwisowych. Zysk wyniósł ok. 915 mln funtów. W połowie roku 2010 ujawniony oficjalnie portfel zamówień grupy we wszystkich branżach wyniósł ok. 58,4 miliarda funtów.

■ Morski sektor w ramach grupy Rolls-Royce zatrudnia 9000 ludzi w 34 krajach z głównymi centrami produkcyjnymi w Wielkiej Brytanii, USA i w Azji.

■ Wyposażenie, rozwiązania techniczne i projekty czy serwis dotyczą ponad 30 000 jednostek pływających w sektorach marynarki handlowej, *offshore*, oraz nawodnych i podwodnych okrętach wojennych.

że znaczenie motywacyjne, pokazywane są także dość często odwiedzającym zakłady gościom, głównie klientom - nabywcom wyposażenia tam produkowanego.

W kilku miejscach hal produkcyjnych są ustawione mini-wystawy planszowe oraz płaskoekranowe monitory o dużych przekątnych, na których prezentowane są np. animacje objaśniające procesy technologiczne na danej hali, czy przy konkretnej linii produkcyjnej, a także - na filmach promocyjnych i edukacyjnych - produkty tam powstające pokazane w praktycznych zastosowaniach na statkach.

Projektowe nowinki

Rolls-Royce sam nie buduje statków, dostarcza do nich wyposażenie i projektuje jednostki pływające. Nierzadko sprzedaje projekt wraz z pakietem wyposażenia. To zaleta zwłaszcza w przypadku wysokospecjalizowanych i skomplikowanych statków, takich jak jednostki rybackie, sejsmiczne czy zaopatrzeniowce, AHTS czy statki konstrukcyjne i bazowce prac podwodnych dla branży *offshore*. Projektanci w jednej firmie, z której pochodzą zarówno projekt statku, jak i duża część lub całość jego wyposażenia napędowego i funkcjonalnego, są w stanie najlepiej dobrać i dopasować do siebie „puszkę” i zainstalowane w niej wyposażenie.

Tak stało się m.in. w przypadku najnowszego ujawnionego kontraktu grupy w sektorze *offshore*. Pod koniec stycznia firma ogłosiła o zdobyciu zamówienia wartości 12 mln funtów brytyjskich, od mieszczącej się w Singapurze spółki *offshore* PaxOcean na dostarczenie projektu technicznego, systemów napędowych oraz wyposażenia pokładowego dwóch statków *offshore* typu UT 755 CD. Stanowią one rozwinięcie popularnego typoszeregu UT 755 (od 1996 r. zbudowano lub zamówiono już ponad 170 statków tego projektu). Statki, o napędzie spalinowo-elektrycznym, zbudowane zostaną w stoczni PaxOcean Engineering w Chinach, w Zhuhai, z terminami dostaw w roku 2012. Kontrakt zawiera opcję budowy kolejnych czterech statków tego samego typu.

Ciekawe, niedawno ujawnione rozwiązanie zawarto w projekcie statku UT 754 WP. Polega na specjalnym ukształtowaniu dziobu pod i nad linią wodną, ma zapewniać poprawione właściwości statku w zakresie dzielności morskiej. Podczas naszej dziennikarskiej wizyty, w październiku, kierownictwo firmy zapewniło, że jest blisko zdobycia pierwszego zamówienia na statek zaprojektowany z wykorzystaniem tego rozwiązania. I rzeczywiście - w listopadzie ogłoszono, że Rolls-Royce ma pierwsze zamówienie na nowatorski zaopatrzeniowiec *offshore* z kadłubem o kształcie dziobu, wg koncepcji „przeszywacza fal” (*wave-piercing*).



Dag Skarbo, szef zakładu produkcji pędników i przekładni Rolls-Royce w Ulsteinvik przy jednej z tablic informacyjnych z bieżącymi wskaźnikami ekonomiczno-produkcyjnymi i technologicznymi dla sąsiadującej linii montażowej.

Fot. Piotr B. Stereńczak

Podobne co do ogólnej zasady, jednak z innym kształtem, „przeszywacze fal” były dotąd szybkimi jednostkami, na ogół wielokadłubowymi (koncepcja australijskiej firmy Incat). Konstrukcja jednostek *offshore* z tak uformowanym kadłubem, jest odpowiedzią Rolls-Royce’a na kadłub X-Bow opracowany przez Ulsteina. „Przeszywanie fal”, przy wydajnej redukcji, dzięki wspomnianemu, specjalnemu kształtowi dziobu, zjawiska *slamming’u*, pozwoli na stabilniejsze zachowanie się jednostki w trudnych warunkach, zmniejszenie oporów ruchu, a tym samym zużycia paliwa lub na zwiększenie prędkości, w porównaniu do jednostek o konwencjonalnym kształcie kadłuba, przy złych warunkach, zwłaszcza na dużej fali).

Kontrakt o wartości 12 mln funtów zdobyty od Farstad Shipping obejmuje zaawansowany zaopatrzeniowiec *offshore* (PSV), projekt i pakiet wyposażenia dla niego (napędy i wyposażenie pokładowe oraz elektronika). Statek otrzyma wysokoprężne silniki Bergen, dwa pędniki azymutalne napędu głównego Azipull 120 CP (przenoszące po 2500 kW), dwa superciche, poprzeczne sterowniowe (po 883 kW) i jeden uchylny - chowany w dnie statku (*swing up*) pędnik azymutalny (również o mocy 883 kW). Spora szerokość statku pozwoliła zaplanować instalację silników elektrycznych pędników głównych z osiami w poprzek statku, co zwolniło dodatkowe miejsce w kadłubie (po długości) na przedział ładunkowy. Elektrownia okrętowa składa się z trzech zespołów prądotwórczych opartych na silnikach Bergen C25:33L9A dających po 2735 kW.

Statek zostanie wyposażony w system pozycjonowania dynamicznego klasy DP2 (w przypadku produktów Rolls-Royce’a mamy do czynienia z taką konfiguracją systemu, że zapewnia on tryb działania i skuteczność tradycyjnych systemów DP3).

Pierwszy „przeszywacz fal” projektu RR zbuduje STX Offshore Norway w swej stoczni Langsten (znanej nam jako budownicy promu *Polonia*).

UT 700 - bestseller

Statki dla branży *offshore* projektowane są głównie przez biuro koncernu w Ulsteinvik. To kontynuator tradycji i linii produktowych dawnej stoczni Ulstein Hatlo, przed reorganizacjami i zmianami własnościowymi. Rolls-Royce ma prawa



Montaż okrętowej przekładni redukcyjnej w zakładzie Rolls-Royce’a w Ulsteinvik.

do używania znaku handlowego UT-Design, odnoszącego się do bardzo już bogatej rodziny projektów statków oznaczonych symbolami UT z kolejnymi numerami „700”, której początki sięgają lat siedemdziesiątych. Wprowadzony wtedy typoszereg wielozadaniowych zaopatrzeniowców, holowników i jednostek do obsługi kotwic (AHTS) UT-704 zrewolucjonizował branżę serwisowców *offshore* i stał się praojcem wielu projektów do dziś eksploatowanych jednostek typu AHTS. Statki typu UT-704 budowały początkowo stocznie norweskie, a później - na licencji - stocznie w różnych krajach. To w oparciu o projekt UT-704 powstały też, zbudowane w Stoczni Szczecińskiej na przełomie lat 70. i 80., polskie wielozadaniowe holowniki i zaopatrzeniowce *Granit* i *Bazalt*, do dziś eksploatowane przez Lotos-Petrobaltic.

Na świecie pływa obecnie ponad 650 statków z typoszeregów UT.

Do nowszych, ciekawszych projektów z tej serii należy jednostka *Far Samson* - zdobywca, w 2009 roku, tytułu „statek roku”, m.in. wśród statków norweskich (wg jury specjalistów z branży i redakcji czasopisma „Skibsrevyen”) oraz w gronie międzynarodowym (tytuł nadany przez czasopismo „OSJ” – „Offshore Support Journal”). Statek typu UT 761 CD, zbudowany przez stocznię Langsten koncernu STX Europe, o długości 121,5 m i tonażu pojemnościowym brutto 15 620, zaprojektowany przez Rolls-Royce’a i wyposażony w znacznej mierze przez tę grupę przemysłową, m.in. w główną wciągarkę o uciagu 600 ton, stał się najsilniejszym w historii statkiem *offshore* z uciąganiem na palu sięgającym 423 T.

Wiele typów jednostek

Jednak UT-Design to nie tylko statki dla naftowo-gazowej branży *offshore*.

Jedną z ciekawszych jednostek budowanych obecnie według projektu Rolls-Royce'a jest duży okręt patrolowy Offshore Patrol Vessel – OPV, dla Straży Wybrzeża Islandii.

Budowa patrolowca *Thor* przedłużyła się z przyczyn obiektywnych. Islandzki Coast Guard (Landhelgisgæslan - LHG) podpisał kontrakt o wartości 38,6 mln USD z Rolls-Royce i chilijską stocznia ASMAR już w lutym 2007 roku. W tym samym roku rozpoczęto budowę patrolowca. *Thor* miał być przekazany do eksploatacji w islandzkiej służbie już w czerwcu minionego roku, ale został, w doku, uniesiony i poważnie uszkodzony przez

falę tsunami, w czasie kataklizmu trzęsienia ziemi, który dotknął porty i miasta w Chile w lutym 2010. Ostatecznie ma wejść do służby w lecie bieżącego roku.

Patrolowiec typu „Thor” (projekt UT 512L), to nieco powiększona wersja patrolowca *Harstand* norweskiego Coast Guard'u.

Jednostka o dużej autonomiczności (zasięg 10 000 Mm przy prędkości 12 w.) z 48-osobową załogą służyć będzie ochronie wód terytorialnych i wykonywać patrol w wyłącznej strefie ekonomicznej Islandii. Będzie też zdolna do przeprowadzania akcji poszukiwawczo-ratowniczych (SAR) i ochrony oraz kontroli rybo-

łówstwa. Okręt projektu Rolls Royce UT512L jest długi na 93,6 m, szeroki na 16,5 m i przy zanurzeniu 6,5 m wypiera 4000 t. Napędzany będzie dwoma silnikami wysokoprężnymi Rolls Royce Bergen (typu B 32 40L, o mocy 10 730 KM) zapewniającymi prędkość marszową 19 węzłów, a jego uzbrojenie stanowić będzie jedna, 40-mm armata BAE Bofors oraz dwa karabiny maszynowe kalibru 12,7 mm.

Projektowanie przede wszystkim statków rybackich, ale i wielu innych typów jednostek pływających, np. ro-ro, promów pasażersko-samochodowych i ropax, to domena Rolls-Royce NVC-Design (Nordvestconsult) z Aalesund. Rolls-Royce projektuje też inne statki towarowe oraz pomocnicze okręty wojenne, np. okręty wsparcia logistycznego.

NVC-Design weszło także na rynek projektowania luksusowych megajachtów. Niemiecka stocznia Nobiskrug zbuduje 85-metrowy jacht typu NVC 85, który będzie oferowany na rynku czarterowym przez firmę Killian Yacht & Ship Brokers. Technicy, inżynierowie i konstruktorzy z Rolls-Royce doglądać będą budowy superjachtu na miejscu, w stoczni Nobiskrug. Jednostka wyposażona będzie w system napędowy i inne elementy wyposażenia od Rolls-Royce'a.

Dwa w jednym

W trakcie spotkania w Norwegii, kiedy miałem okazję z bliska zapoznać się z najnowszymi pracami grupy Rolls-Royce w zakresie projektowania statków, jej przedstawiciele wspomnieli, nie ujawniając jednak szczegółów, o bardzo ciekawym kierunku w projektowaniu jednostek rybackich i sejsmicznych. Ze względu na parametry techniczno-eksploatacyjne i pewne cechy oraz właściwości statków rybackich, większe jednostki tego typu niejednokrotnie w przeszłości przebudowywano na statki sejsmiczne – tak stało się choćby ze statkiem *CGG Harmattan* (obecnie *Dorado Discovery*), który jest przebudowanym na statek sejsmiczny trawlerem-przetwornią z Stoczni Gdańsk (symbol budowy B 671/22). Projektanci z RR zaproponowali ciekawe rozwiązanie, które w nowo budowanym statku łączyłoby od razu cechy jednostki „skonfigurowanej” w jednym typie, np. jako statku rybackiego – trawlera, z „wbudowaną” możliwością łatwego i szybkiego przystosowania przez instalację odpowiedniego zestawu wyposażenia, do drugiej roli - w tym przypadku - statku sejs-

Fot. Piotr B. Stareńczak



Pracownik zajmujący się końcowym stadiem montażu silnika wysokoprężnego na LNG przy tablicy informacyjnej na swoim stanowisku technologicznym. Znajduje się tam też informacja o konkretnym statku, dla którego montowany jest silnik (w tym przypadku dla promu fiordowego Tresfjord).

Fot. Piotr B. Stareńczak



Płaty śrub sterów strumieniowych i pędników azymutalnych w zakładzie produkcyjnym w Ulsteinvik.

smicznego. Rynek podmorskich badań sejsmicznych jest dość kapryśny, niestabilny, a z kolei rynek dużych statków rybackich - wyraźnie sezonowy. Przez pewien okres roku, statki takie nie mają zatrudnienia.

Rolls-Royce pracuje obecnie m.in. także nad projektem polarnego statku naukowo-badawczego dla Norwegii.

Wśród nowszych, już gotowych i realizowanych projektów, wspomnieć warto choćby statek do przewozu żywych ryb napędzany czystym paliwem - LNG, czy nowej generacji mini-masowce na wody norweskie i północno-europejskie.

Rolls-Royce w Polsce

Międzynarodowy koncern o brytyjskich korzeniach zaznacza swą obecność w polskiej gospodarce morskiej od dawna, m.in. poprzez produkty instalowane na statkach budowanych w polskich stoczniach.

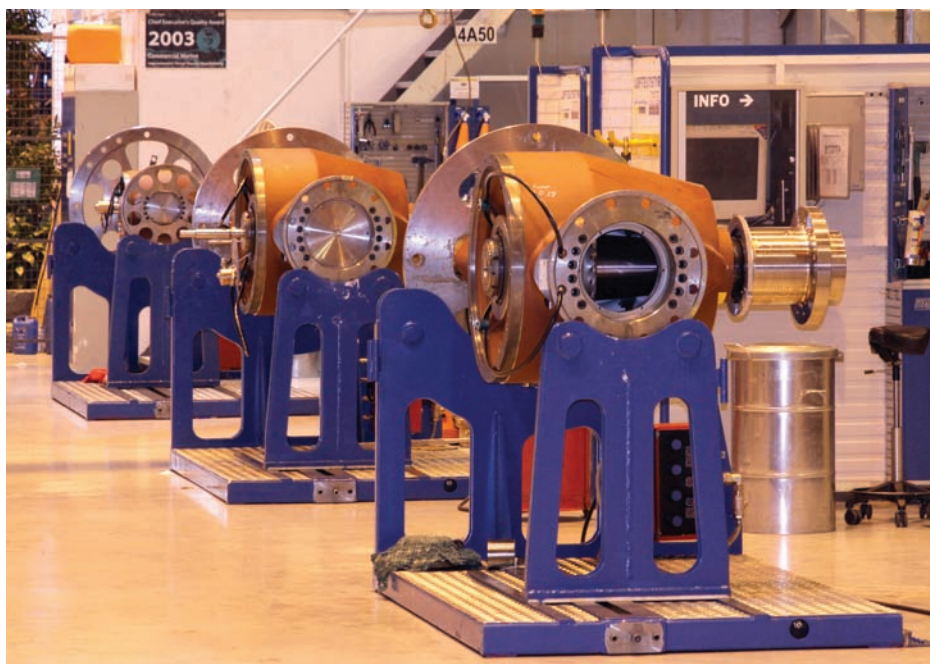
Wspomnieć można choćby pracujące w Gdyni i Gdańsku holowniki *Heros* i *Tytan*, zbudowane w gdyńskiej „Naucie”, czy *Taurus* ze Stoczni Północnej - wszystkie wyposażone w parę pędników azymutalnych Aquamaster-Rauma.

Dawna gniewska Fama - producent wyposażenia okrętowego - przejęta została w 1998 r. przez norweską firmę Ulstein Holding ASA. W ramach tej grupy trafiła później do brytyjskiego Vickers'a, a wraz z nim - przejęta została przez grupę Rolls-Royce. Dziś gniewski zakład Rolls-Royce'a, zatrudniający ok. 250 osób, produkuje głównie wciągarki cumownicze i kotwiczne pod markami należącymi do firmy-matki.

Brytyjski gigant nadal inwestuje w Polskę. W maju 2010 r. w siedzibie Zarządu Morskiego Portu Gdynia SA podpisano długoterminową umowę dzierżawy pomiędzy Rolls-Royce Marine Poland Sp. z o.o., a Zarządem Morskiego Portu Gdynia SA. Umowa dotyczy dzierżawy działki o powierzchni ponad 6,7 tys. m², położonej w Gdyni przy ul. Kontenerowej. W miejscu tym wybudowano obiekt serwisowo-remontowy o powierzchni użytkowej 2000 m² (w tym ponad 1000 m² warsztatów), w którym Rolls-Royce Marine Poland Sp. z o.o. oferować będzie klientom w całym regionie Morza Bałtyckiego obsługę w zakresie serwisowania - przeglądów i napraw - okrętowych układów napędowych, głównie pędników, w tym także obróbkę skrawaniem, polewanie płytów śrub napędowych i śrub



Żurawiki „A-frame”, a właściwie całe systemy LARS (launch and recovery system) do wodowania i podejmowania zdalnie kierowanych pojazdów podwodnych (inaczej - ROV-handling system) na linii montażowej w zakładzie Odim w Hareid.



Nawet kilkutonowe, montowane w Ulsteinvik zespoły pędników azymutalnych lub sterów strumieniowych, przesuwane są do kolejnych stanowisk montażowych linii bez wysiłku przez jednego człowieka - na platformach na poduszce powietrznej.

sterów strumieniowych. Umowa dzierżawy zawarta została na okres 30 lat. Wybudowany przez Rolls-Royce Marine Poland Sp. z o.o. zakład okrętowy zapewni usługi naprawcze oraz doradztwo w kwestii przeglądów. Otwarcie centrum serwisowego w Gdyni spodziewane jest w tym roku, najprawdopodobniej w czerwcu.

Do roku 2014 Rolls-Royce planuje zatrudniać w swoich polskich zakładach około 60 morskich inżynierów i mecha-

ników serwisowych - ponad dwukrotnie więcej niż obecnie.

Jak informuje Paul Kaye, dyrektor regionalny Rolls-Royce'a na Europę Środkową, grupa dokonuje też w Polsce wielu zakupów - około 200 polskich firm otrzymuje bezpośrednie lub pośrednie zlecenia od Rolls-Royce'a.

Piotr B. Stareńczak

Najlepsi studenci wyróżnieni

RINA-KORAB

Award 2010

W trakcie kolejnego, comiesięcznego spotkania klubowego Towarzystwa Okrętowców Polskich KORAB (TOP Korab) miała miejsce prezentacja prac dyplomowych nominowanych do Nagrody KORAB-RINA 2010. Po naradzie jury (Kapituły Konkursu) nastąpiło ogłoszenie wyników. Jak podkreślali organizatorzy - prace zakwalifikowane do finału (cztery ze zgłoszonych dziesięciu) reprezentowały jak zwykle, wysoki pod względem merytorycznym, wyrównany poziom. W związku z tym znaczący wpływ na wybór „primus inter pares” miała ocena umiejętności prezentacji każdej z ocenianych prac finałowych przed publicznością. A było o co walczyć - nagrodą dla zwycięzcy, poza prestiżem i cennym wpisem do CV, jest okresowe, bezpłatne członkostwo w RINA i TOP Korab oraz nagroda pieniężna. Pozostała trójka otrzymała dyplomy i członkostwo TOP Korabia.

Komisja złożona z przedstawicieli TOP KORAB, RINA i Wydziału OiO Politechniki Gdańskiej przyznała „The 2010 RINA-

KORAB Student Naval Architect Award” za pracę pt. „Projekt koncepcyjny małego wielozadaniowego pojazdu na poduszce powietrznej”, którą opracował i przedstawił mgr inż. Tadeusz Chruściel (promotorem pracy jest dr inż. Mirosław Gerigk).

W tym roku nominowani zostali również młodzi absolwenci Wydziału Oceanotechniki i Okrętownictwa Politechniki Gdańskiej:

- Jakub Muraszko za pracę pt. „Badanie wpływu zjawisk termodynamicznych zachodzących w kolektorze gazu wylotowego okrętowego silnika spalinowego na proces drgań skrętnych w stanach przejściowych” (promotor dr inż. Muhamed Ghaemi);

- Dawid Postój za pracę pt. „Projekt wstępny siłowni statku o nośności 17 000 ton do przewozu „jasnych” produktów naftowych” (promotor dr inż. Janusz Lemski);

- Michał Zimnicki za pracę pt. „Analiza wytrzymałości kadłuba drobnicowca uniwersalnego w warunkach asymetrycz-



Fot. Piotr B. Stareńczak

Zdobywca „The 2010 RINA-KORAB Student Naval Architect Award” - mgr inż. Tadeusz Chruściel.

nego obciążenia ładunkiem masowym” (promotor dr inż. Marian Bogdaniuk);

Ta ostatnia praca dotyczyła drobnicowca wielozadaniowego typu „Adam Asnyk”, który prezentowaliśmy niedawno szczegółowo na łamach „Naszego MORZA”.

Była to już szósta edycja konkursu o nagrodę RINA-KORAB Award cieszącego się coraz większym zainteresowaniem. Jednym z patronów nagrody jest szczytująca się 150-letnimi tradycjami, znana w świecie i zrzeszająca okrętowców z całego świata brytyjska organizacja - królewskie stowarzyszenie projektantów statków i inżynierów okrętowców - Royal Institution of Naval Architects (RINA).

Autorzy zaprezentowali swe prace (w przeznaczonym dla każdego czasie 12 minut) w auli budynku WOiO, w obecności prorektora Politechniki Gdańskiej ds. kształcenia i rozwoju, prof. dr. hab. inż. Waldemara Kamrata, prodziekanów Wydziału OiO: ds. naukowo-badawczych dr. hab. inż. Janusza Kozaka oraz ds. kształcenia - docenta PG dr. inż. Janusza Lemskiego, a także m.in. docenta PG dr. inż. Tadeusza Borzęckiego oraz m.in. dyrektora biura Forum Okrętowego - Stanisława Ciesiółki.

Honory przedstawiciela organizatora konkursu prac dyplomowych pełnił i opiekę nad sprawnym przebiegiem finału sprawował prezes TOP Korabia - mgr inż. Jerzy Czuczman.



Fot. Piotr B. Stareńczak

Stoją od lewej: Mirosław Gerigk, Janusz Kozak, Janusz Lemski, Dawid Postój, Tadeusz Chruściel, Waldemar Kamrat, Michał Zimnicki, Jakub Muraszko, Muhamed Ghaemi i Jerzy Czuczman.

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. 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

Oplata:

Nazwa odbiorcy: OKRĘTOWNICTWO I ŻEGLUGA SP. Z O.O.
Odcinek dla banku odbiorcy: UL. NA OSTROWIU 1, 80-958 GDAŃSK

Nazwa odbiorcy cd:

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 **PLN** **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:

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

Oplata:

Nazwa odbiorcy: OKRĘTOWNICTWO I ŻEGLUGA SP. Z O.O.
Odcinek dla banku zleceniodawcy: UL. NA OSTROWIU 1, 80-958 GDAŃSK

Nazwa odbiorcy cd:

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 **PLN** **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:



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.
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 kwietniu w „Naszym MORZU”...



Fot. archiwum Janusza Ćwiklińskiego

Kapitan Wolnej Polski

Jan Ćwikliński był pierwszym, powojennym kapitanem legendarnego transatlantyku *Batory*. Jednym z najlepszych oficerów polskiej floty handlowej. W 1953 roku, czując się zagrożony aresztowaniem przez bezpiekę i obawiając o własne życie, uciekł ze statku w Wielkiej Brytanii. Komuniści zrobili wszystko, aby wymazać pamięć o nim. Nigdy już nie zobaczył kraju, a jego żona i dzieci, które zostały w Polsce, byli prześladowani. Jan Ćwikliński nie poddał się jednak. Nie mogąc wrócić do prawdziwie wolnej Polski, został kapitanem statku *Wolna Polska*. Jego syn Janusz opowiada nam niezwykle ciekawe koleje życia swojego ojca i rodziny.

Bez autorytetu ani rusz

- W Polsce nie jest ważne co, ale kto mówi. Jeżeli profesor czy jakiś działacz, nawet niezwykle mądry, to się go poklepie po plecach, ale się go nie słucha. W sprawach gospodarki morskiej zabrakło miarodajnego politycznie wizjonera, kogoś takiego jak na przykład, w zakresie polityki finansowej i przemian ustrojowych, prof. Leszek Balcerowicz. Można go krytykować, nie lubić, ale nie sposób odmówić mu wizji i poparcia politycznego, dzięki któremu owa wizja weszła w sferę działania. Profesor Jerzy Młynarczyk mówi o kryzysie polskiej gospodarki morskiej, braku wizji i autorytetów oraz niemocy polityków...



Fot. Czesław Romanowski

Oceania pod nowymi żaglami

Statek badawczy Instytutu Oceanologii Polskiej Akademii Nauk w Sopocie, żaglowiec *Oceania*, zmienił się nie do poznania. Po dwudziestu pięciu latach pracy w służbie polskiej nauki przeszedł gruntowny remont połączone z modernizacją. W jego trakcie statek otrzymał m.in. nowe ożaglowanie. To istotna zmiana w jego sylwetce, bo właśnie ożaglowanie stanowiło charakterystyczny znak rozpoznawczy jednostki. *Oceania* nosiła do tej pory trzy trapezowatego kształtu (szersze u góry) żagle rejowe podnoszone nie przy pomocy mięśni załogi, ale hydrauliki, co w momencie budowy żaglowca było niezwykle nowatorskim rozwiązaniem. Teraz zaś nosi trzy wielkie żagle sztaklowe (trójkątne). Sposób ich podnoszenia pozostał taki jak poprzednio, choć obecnie są one rozwijane przy pomocy nowoczesnych rollerów. Remont jednostki właśnie się zakończył. Wykonała go Gdańska Stocznia Remontowa SA.

Oceania została zbudowana w 1985 roku w Stoczni Gdańskiej. Była i pozostaje nadal jedynym polskim statkiem badawczym mogącym prowadzić badania na otwartym oceanie. Spotkać ją można zarówno na Morzu Bałtyckim jak i na wodach arktycznych.

Tomasz Falba

Fot. Jerzy Dąbrowski



Żaglowiec ma 48,9 m długości, 9 m szerokości i 3,8 m zanurzenia. Wypiera 370 ton wody. Ma silnik o mocy 600 kW. Potrafi osiągnąć maksymalnie 15 węzłów. Na zdjęciu – przed przebudową.

Fot. Jerzy Dąbrowski



Po remoncie - w miejsce trapezowatego kształtu żagli rejowych, o łącznej powierzchni ponad 300 m², trzy wielkie żagle sztaklowe rozpięte na trzech, wysokich na 32 metry masztach.