

W MORZU BIZNESU - PORTY I STOCZNIE

nasze

# MORZE

maritime magazine



Cena 10,50 zł  
(w tym 5% VAT)

Nr 4 (64) kwiecień 2011  
NR INDEKSU 211214



Byłem pieszczochem PRL-u



Propaganda sukcesu?



Marynarka w likwidacji

# KAPITAN WOLNEJ POLSKI

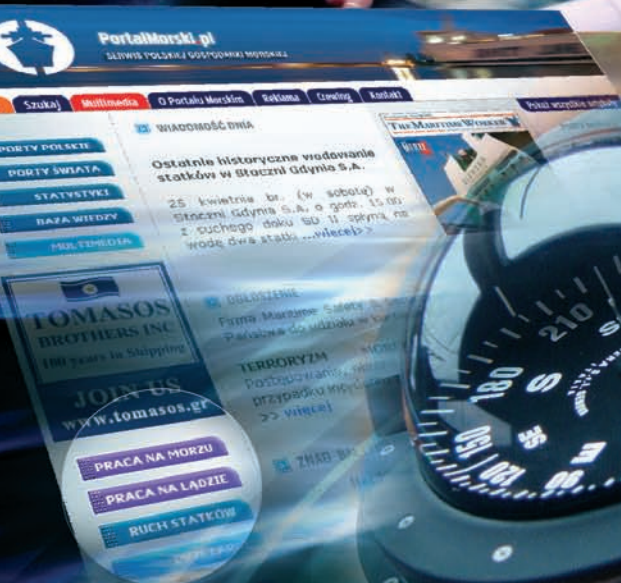
www.naszemorze.com.pl

Informacje • Wywiady • Reportaże • Analizy



ISSN 1895-4812  
04  
9 771895 481106

# Praca na morzu i na lądzie



**PortalMorski.pl**

SERWIS POLSKIEJ GOSPODARKI MORSKIEJ

www.naszemorze.com.pl



facebook

Nr 4 (64) 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 15 35

czeslaw.romanowski@naszemorze.com.pl

**Publicyści:**Tomasz Falba, tel. (58) 307 15 35  
tomasz.falba@naszemorze.com.plPiotr B. Stareńczak, tel. (58) 307 15 35  
piotr.starenczak@naszemorze.com.pl**Reklama:**Piotr Błaszowski, tel. (58) 307 16 35  
piotr.blaszkowski@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 17 90; 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, Bohdan 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 Łańcut

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 2400 egz.

# Stoczniowe Hollywood

Kryzys powoli dobiega końca. Na rynku wciąż stagnacja, ale branża stopniowo łapie oddech. Firmy organizują się na nowo, szukają nowych zamówień, produktów i klientów. Tak w skrócie wygląda diagnoza obecnego stanu gospodarki morskiej w Polsce, którą można było usłyszeć z ust przedstawicieli największych spółek, zrzeszonych w Związku Pracodawców Forum Okrętowe, podczas spotkania zorganizowanego niedawno w Gdańsku.

Dobra wiadomość - portfel zamówień na nowe statki wrócił do poziomów z roku 2005. Jednak rynek się zmienił. Najwięcej zleceń jest obecnie na statki do obsługi morskich pól wydobywczych ropy i gazu, na drugim miejscu są zaawansowane jednostki rybackie (!), dalej statki pasażerskie oraz jednostki do stawiania i obsługi farm wiatrowych. Na Bałtyku coraz większe zastosowanie znajdują innowacyjne statki i napędy, np. promy na paliwo LNG – dotąd ekologiczna fanaberia Norwegów, teraz konieczność wymuszona przez przepisy. Biura projektowe zwiększają zatrudnienie, bo mają coraz więcej pracy. Wraz ze zniknięciem dużych stocznii – molochów i restrukturyzacją obecnie działających (Stocznia Gdańsk, stocznia Grupy REMONTOWA) rośnie rola producentów wyposażenia, dostawców usług i firm kooperacyjnych.

Problemem jest brak w Polsce silnych firm armatorskich eksploatujących statki o wysokiej pracochłonności i dużej wartości dodanej, czyli takich z budowy których, mogłyby żyć polskie stocznie. Dlatego zamiast kompletnie zaprojektowanych u nas i wyposażonych statków, budują one (poza Grupą REMONTOWA i firmą Crist) głównie kadłuby dla innych stocznii europejskich. W Stocznii Gdańsk powstają np. kadłuby dwóch wycieczkowych promów dla Fjord Line, które wyposażą norweska stocznia w Bergen. I to ona będzie głównym beneficjentem wartego 206 mln euro kontraktu. Jednak Stocznia Gdańsk - jako poddostawca - też na tym zyska. I choć ambicje i apetyty (a często i umiejętności) polskich firm są większe, to trzeba się cieszyć i z tego.

Najlepiej radzą sobie firmy prywatne (Grupa REMONTOWA, Stocznia Gdańsk, Crist) pozostałe na razie szukają pomysłu na rozwój i...



wciąż czekają na prywatyzację (Nauta). Pomysłów, niestety dostarczają politycy. Pomysł na byłą Stocznnię Gdynia (a raczej jego brak) miał minister Aleksander Grad, który w marcu br. podczas wizyty na jej byłych terenach obwieścił dziennikarzom sukces polegający na zakończeniu procesu kompensacji (szczegółowy w tekście „Propaganda sukcesu?” na str. 9). Ów pomysł to, mówiąc w skrócie, doprowadzenie do powstania tam kompleksu przemysłowego – rozrywkowego (stocznia + nie – stocznia + wytwórnia filmowa), czyli polskie Hollywood w otoczeniu industrialnym. Minister oznajmił też, na pohybel niedowiarkom, że ma pomysł na zagospodarowanie aktywów po stocznii szczecińskiej. Pracuje nad nim Towarzystwo Finansowe Silesia (które przejęło zakupione składniki majątkowe Stocznii Nowa), a pierwsze wyniki poznamy - wedle słów ministra - już we wrześniu br., czyli akurat przed wyborami do parlamentu RP. Pełni nadziei czekamy więc niecierpliwie i... trzymamy ministra za słowo.

Grzegorz.Landowski@naszemorze.com.pl



## OD REDAKTORA

Stoczniove Hollywood str. 3

## MORZE LISTÓW

Bezceremonialna odpowiedź str. 5

## WYDARZENIA

Żywoć samotnika str. 6

Propaganda sukcesu? str. 9

Bój o porty bez VAT str. 12

Gdańsk morską stolicą Europy str. 15

Marynarka w likwidacji str. 16

## GOSPODARKA MORSKA

Bez autorytetu ani rusz str. 20



16

## Marynarka w likwidacji

Na 14 kwietnia ubiegłego roku, minister Aleksander Szczygło, ówczesny szef BBN, zaplanował w Warszawie konferencję naukową pod tytułem: „Rola i zadania Marynarki Wojennej RP w systemie bezpieczeństwa państwa. Teoria, rzeczywistość, perspektywy.” 10 kwietnia doszło jednak do katastrofy smoleńskiej... Konferencja została odwołana. Pozostały, zawczasu wydane materiały, które miały stanowić pokłosie konferencji. Ich lektura jest porażająca.



24

## Byłem piessczochem PRL-u

- Zgadzam się całkowicie co do tego, że jestem dzieckiem szczęścia i wszystko, za co się z sercem zabieram, mi się udaje. Co do piesszczocha – no byłem w jakimś sensie. Byłem w PZPR i się tego nie wstydzę, a wręcz się tym chlubię. I szczerze mówiąc, obserwując co się teraz dzieje, uważam że była to o wiele bardziej moralna partia niż wszystkie inne, które powstały po tak zwanej transformacji.

## LUDZIE MORZA

Byłem piessczochem PRL-u str. 24

## MORZE HIPOTEZ

Przy Kawie o Orle str. 28

## ROZMOWY MORZA

Jeszcze was zakasuję str. 34

## BOHATEROWIE MORZA

Kapitan Wolnej Polski str. 38

## WSPOMNIENIE „MORZA”

„Płyn po morzach i oceanach...” str. 43

## POCZTÓWKA Z MORZA

Chłodniowce linii angielskiej str. 47

## ARCHIWUM MORZA

Co się wydarzyło w polskiej gospodarce morskiej str. 54

## MORZE OPOWIADAŃ

Borsalino str. 56

## MORZE TAJEMNIC

Wojna Rygora str. 59

## MORZE KSIĄŻEK

Nowości wydawnicze str. 63



34

## Jeszcze was zakasuję

- Nie ma w tym, moim zdaniem, nic złego, że promując sport można promować jego sponsora. Powiedzmy szczerze, nie ma firmy, która cię wspiera za nic. Obojętne czy kontrakt podpisuje piłkarz, skoczek, czy żeglarz – sponsor musi mieć satysfakcję, którą zapewni najlepiej pozytywna popularność. Znałe są przecież specjalne, pokazowe mecze tenisowe, bardzo spektakularne, gdzie dana marka jest bardzo eksponowana i jakoś głosów krytycznych nie słyhać...

A w dodatku str. 65

## MORZE BIZNESU

Farby na wagę złota str. 2

Wirtualna rzeczywistość okrętowców str. 2

Japoński „zeppelin” str. 3

Pływająca klasa str. 6

REMONTOWA Shipbuilding str. 8

Bezpośrednia obsługa str. 10

Katamaran na podlaskie jeziora str. 13

Innowacyjny system napędowy str. 14

## Zdjęcie na okładce:

Kapitan Jan Ćwikliński  
przy burcie Batorego.

Fot. Archiwum Janusza Ćwiklińskiego

Fot. Tomasz Falba

Błyskawica.

## Bezceremonialna odpowiedź

„Okręt-muzeum Błyskawica jest najcenniejszą pamiątką historii polskiej floty wojennej. Jednocześnie, poprzez swoją służbę przedwojenną i powojenną, jego losy na stałe związały się z Gdynią. Błyskawica jest jednym z symboli miasta i jedną z jego największych atrakcji turystycznych. Legendarny niszczyciel stać się może obiektem jeszcze większego zainteresowania jeśli z jego pokładu odbywać się będą saluty armatnie – na cześć Marynarki Wojennej, Gdyni i ku uciechu turystów. Saluty mogłyby odbywać się w sezonie letnim w określone dni i o określonej godzinie. Jesteśmy przekonani, że szybko stałyby się tym czym dla Krakowa jest hejnał z wieży mariackiej.”

To fragment listu otwartego, jaki ukazał się na łamach „Naszego MORZA” w lutym. Skierowaliśmy go do admirała floty Tomasza Mathei, dowódcy Marynarki Wojennej RP i prezydenta Gdyni Wojciecha Szczurka. Korzyści płynące z wprowadzenia w życie naszej inicjatywy wydawały nam się oczywiste, zarówno dla promocji Marynarki Wojennej, jak i Gdyni. Od dowódcy MW (poprzez jego rzecznika prasowego kmdr. por. Bartosza Zajdę) otrzymaliśmy pisemną odpowiedź. Prezydent Gdyni ustnie przyłączył się do niej.

„Z upoważnienia Dowódcy Marynarki Wojennej chciałbym podziękować Panu za inicjatywę zawartą w liście otwartym dotyczącym salutu armatniego ORP Błyskawica. Marynarka Wojenna bardzo poważnie odnosi się do

**Odpowiedź dowódcy MW.**

wszystkich sugestii związanych z promocją tradycji i ceremoniału morskiego, które są bogactwem wielowiekowej, polskiej obecności na morzu.

Zasady wykonywania salutu armatniego wynikają właśnie z ceremoniału morskiego. Podobnie jak np. podnoszenie gali banderowej, oddawanie świstów trapowych i honorów, czy „wybijanie szklanek” są ściśle określone. W naszej ocenie powinniśmy prezentować je społeczeństwu takimi jakimi są, w zgodzie z naszą historią i tradycjami. Dokonywanie jakichkolwiek zmian mogłoby natomiast doprowadzić do utraty unikatowej specyfiki morskich prawideł. To tak, jakbyśmy pod wpływem wymogów turystycznych zmienili godzinę podnoszenia i opuszczania bandery lub świst trapo-

wy oddawali każdej osobie wchodzącej na pokład.

Z punktu widzenia Marynarki Wojennej, jako integralnej części społeczności ludzi morza, sugerujemy, aby połączyć wysiłki na rzecz zachowania i promocji bogactwa morskiego ceremoniału. Niekoniecznie szukajmy zmian, lecz nowych rozwiązań i pomysłów, które pozwolą w nowoczesny sposób postrzegać to, co historia ukształtowała przez wieki. Jesteśmy gotowi do dyskusji na ten temat, liczymy na Państwa kolejne sugestie, które zawsze będziemy przyjmować z szacunkiem i zainteresowaniem jako przejaw troski o sprawy morza.”

Pozostawiamy bez komentarza.

**Tomasz Falba**

MW  
WYDZIAŁ PRASOWY  
DOWÓDZTWA MARYNARKI WOJENNEJ

Gdynia, 8 marca 2011 r.

Szanowny Pan  
Tomasz Falba  
„Nasze morze”

Szanowny Panie Rzeczniku

Z upoważnienia Dowódcy Marynarki Wojennej chciałbym podziękować Panu za inicjatywę zawartą w liście otwartym dotyczącym salutu armatniego z ORP „Błyskawica”. Marynarka Wojenna bardzo poważnie odnosi się do wszelkich sugestii związanych z promocją tradycji i ceremoniału morskiego, które są bogactwem wielowiekowej, polskiej obecności na morzu.

Zasady wykonywania salutu armatniego wynikają właśnie z ceremoniału morskiego. Podobnie jak np. podnoszenie gali banderowej, oddawanie świstów trapowych i honorów, czy „wybijanie szklanek” są ściśle określone. W naszej ocenie powinniśmy prezentować je społeczeństwu takimi jakimi są, w zgodzie z naszą historią i tradycjami. Dokonywanie jakichkolwiek zmian mogłoby natomiast doprowadzić do utraty unikatowej specyfiki morskich prawideł. To tak, jakbyśmy pod wpływem wymogów turystycznych zmienili godzinę podnoszenia i opuszczania bandery lub świst trapowych oddawali każdej osobie wchodzącej na pokład.

Z punktu widzenia Marynarki Wojennej, jako integralnej części społeczności ludzi morza, sugerujemy, aby połączyć wysiłki na rzecz zachowania i promocji bogactwa morskiego ceremoniału. Niekoniecznie szukajmy zmian, lecz nowych rozwiązań i pomysłów, które pozwolą w nowoczesny sposób postrzegać to, co historia ukształtowała przez wieki. Jesteśmy gotowi do dyskusji na ten temat, liczymy na Państwa kolejne sugestie, które zawsze będziemy przyjmować z szacunkiem i zainteresowaniem jako przejaw troski o sprawy morza.

Z szacunkiem  
szacunku

SZEF

Bartosz Zajda  
kmdr por. Bartosz ZAJDA


**VELUX®**
**5 OCEANS®**  
 THE ULTIMATE SOLO CHALLENGE


# Żywot samotnika

Zbigniew „Gutek” Gutkowski wystartował do przedostatniego etapu wokółziemskich regat samotników Velux 5 Oceans. W jego trakcie powinien zamknąć Wielką Pętlę i stać się dziewiątym Polakiem, który tego dokonał. Zanim się to stanie, znowu będzie się musiał zmierzyć z samotnym życiem na jachcie.

Start do kolejnego etapu regat Velux 5 Oceans odbył się w Punta del Este w Urugwaju 27 marca o godz. 18 czasu polskiego. Przed żeglarzami trasa licząca niemal 6 tysięcy mil morskich, jej koniec znajduje się w Charleston, w Stanach Zjednoczonych.

Choć taktycznie odcinek ten należy do trudnych, powinien być spokojniejszy niż ostatni, wiodący wokół Przylądka Horn, z Wellington do Punta del Este. A w każdym razie bezpieczniejszy od wielkich i groźnych fal Oceanu Południowego.

To szczególnie ważne dla Polaka. W czasie pobytu w Urugwaju Gutek nie zdołał bowiem do końca naprawić, uszkodzonego w poprzednim etapie, kila.

- Zrobiliśmy tyle, ile dało się zrobić przy tym zapleczu technicznym, jakie było tutaj na miejscu - mówił Gutek tuż przed startem. - Kil został tak zabezpieczony, żeby można było z nim bezpiecznie dotrzeć do kolejnego portu etapowego.

Gutek jest dobrej myśli. Liczy, że do Charleston dotrze w jednym kawałku. Co więcej, pomimo uszkodzonego kila, za-

powiada walkę o jak najlepsze miejsce na mecie. A, jak mogliśmy się już wielokrotnie przekonać, umie walczyć. Gutek zajmuje drugie miejsce w wyścigu i zamierza je utrzymać.

Występ Zbigniewa Gutkowskiego w regatach Velux 5 Oceans (którego patronem medialnym jest „Nasze MORZE”) już przeszedł do historii polskiego żeglarstwa. Gutek jest pierwszym Polakiem, który bierze udział w tego rodzaju imprezie, czwartym, który opłynął Horn samotnie pod żaglami i jedynym, który to zrobił podczas regat.

Teraz ma szansę dodać do tych tytułów jeszcze jeden. W trakcie tego etapu zamknie bowiem Wielką Pętlę, jak nazywają żeglarze trasę dookoła świata. Sta-

Sam na oceanie.

nie się w ten sposób dziewiątym Polakiem, który to zrobił w samotnym rejsie pod żaglami i znowu jedynym, który to uczynił w wyścigu sportowym.

Jeśli nic się nie wydarzy (odpukać!), na mecie w Charleston, żeglarze biorący udział w Velux 5 Oceans powinni się pojawić pod koniec kwietnia.

## Żeglowanie z Kazikiem

Kiedy zamykaliśmy to wydanie naszego pisma, Gutek powoli aklimatyzował się do życia na morzu, co, jak twierdzi, nigdy nie przychodzi mu łatwo. Życia tego w żadnym wypadku nie można nazwać monotonnym. Na *Operon Racing* nie ma dwóch takich samych dni. Zawsze jest coś do roboty, zawsze coś się dzieje. Tak było do tej pory i tak zapewne będzie podczas tego etapu. A to trzeba usunąć jakąś usterkę, a to popracować przy żaglach (nie jest to takie proste, jeśli się zważy choćby na fakt, że grot *Operon Racing* waży ponad 250 kg), a to skupić się nad mapami pogody, czy pomyśleć o tym jak dalej płynąć.

Aby się zregenerować Gutek musi więc umieć znaleźć czas na odpoczynek. Jego dzień zaczyna się... wieczorem dnia poprzedniego. Żeglarz stara się tak wszystko poukładać na jachcie, aby w nocy jak najmniej pracować na pokładzie. Czas po zachodzie słońca przeznaczają na wypoczynek. Śpi około 4-5 godzin. Trudno to jednak dokładnie zmierzyć, bo Gutek często się budzi i sprawdza czy na jachcie wszystko w porządku. Drzemać zda-



Liofiliza to podstawa.

rza mu się także w ciągu dnia, szczególnie po porannym „ogarnięciu” jednostki.

Inną formą wypoczynku jest lektura książek. Żeglarz ma ze sobą kilka powieści Johna Grishama. Gutkowi zdarza się też słuchać muzyki. Na pokładzie ma płyty zawierające ponad 20 godzin muzyki popularnej, zarówno zagranicznej (jak nam powiedział są to największe hity ostatnich dwudziestu lat), jak i polskiej (Kazik, Big Cyc, T-Love itp.).

Gutek stara się jeść dwa posiłki dziennie – rano i wieczorem. Podstawą są potrawy liofilizowane, choć zawsze zabiera także na pokład trochę świeżych produk-

tów – chleba, warzyw, owoców – takich, które się łatwo nie psują. Jeśli chodzi o potrawy liofilizowane, żeglarz ma własny ranking. Na pierwszym miejscu jest stroganow, na ostatnim gulasz wegetariański. Być może dlatego, że Polak nie jest wegetarianinem. Pomiędzy nimi zaś, lubi jeść dania kuchni chińskiej i meksykańskiej.

Na lądzie Gutek z reguły nie jada słodczy, jednak na jachcie sobie nie żałuje. Pochłania wielkie ilości czekolady pod każdą postacią. Je też ciastka. W ten sposób dostarcza organizmowi, poza przyjemnością, tak potrzebnej w czasie regat energii.



Na starcie do czwartego etapu regat Velux 5 Oceans.

Polak popija jedzenie wodą. Średnio wypija 5 litrów dziennie. Zwykle nie odmawia sobie jednak zabrania dodatkowo kilku puszek coca-coli czy fanty. Na jachcie nie ma za to alkoholu, choć nie ma też przepisu zabraniającego jego zabierania. Wyjątkowo tylko na drugi etap, wiodący z Cape Town do Wellington, Polak wziął ze sobą butelkę szampana, aby w Nowy Rok wznieść symboliczny toast.

## Co u kota kochanie?

Gutek nie ukrywa, że największym jego problemem podczas regat jest samotność. I to niezależnie od tego, na jakim morzu się znajduje i jak daleko od lądu.

- Bez telefonów i internetu pewnie bym w ogóle nie popłynął w takim wyszyciu jak Velux 5 Oceans - przyznaje.



Czwarty etap rozpoczęty!

W ciągu dnia, jeśli tylko pozwala na to sytuacja na pokładzie *Operon Racing*, żeglarz rozmawia przez telefon satelitarne. Najczęściej z żoną.

- Pyta dosłownie o wszystko - mówi Eliza Gutkowska. - Rozmawiamy nie tylko o sprawach służbowych, ale o tym co w domu, co słychać u córki, a nawet u naszego kota.

Dzięki współczesnej technice, Polak ma zapewniony stały kontakt z ludźmi. Przyroda zaś gwarantuje mu towarzystwo zwierząt. Od momentu startu w regatach Velux 5 Oceans Gutek napotkał na oceanie najrozmaitszych przedstawicieli morskiej fauny.

Największą przyjemnością sprawiają mu spotkania z delfinami, ale widywał też orki i rodzinę wielorybów, a na pokładzie lądowały latające ryby. Najliczniej odwiedzają go jednak ptaki. Spośród nich największy podziw Gutka budzą majestatyczne albatrosy potrafiące godzinami krążyć bez ustanku nad jachtem, na dodatek prawie nie poruszając olbrzymimi skrzydłami o rozpiętości dochodzącej do 3 metrów. Rzadko który z napotkanych przez polskiego żeglarza ptaków siada na pokładzie *Operon Racing*, aczkolwiek niektóre zdarzyło mu się nawet dokarmiać resztkami chleba.

Na stres Gutek reaguje w różny sposób. Kiedy coś nie idzie na pokładzie, potrafi „rozmawiać” z urządzeniami. Czasem prosi je, żeby lepiej działały, czasem krzyczy na nie, a nawet klnie. Dzięki temu odreagowuje i uspokaja się.

Gutkowski jest dobrze przygotowany na trudne sytuacje. Na pokładzie jachtu jest pięć GPS-ów, cztery telefony satelitarne i cztery komputery (są też mapy papierowe). Na w razie czego (odpukać!) na *Operon Racing* znajdują się także dwie

tratwy ratunkowe. Kiedy są złe warunki pogodowe, żeglarz porusza się po pokładzie wpięty do specjalnej linki bezpieczeństwa.

## Ratowanie na oceanie

Choć Gutek bierze udział w regatach i walczy o punkty, dla organizatorów i dla niego samego, na pierwszym miejscu jest nie rywalizacja, ale bezpieczeństwo. W każdej niemal sytuacji Polak może konsultować swoje decyzje z komisją regatową. Gdyby na *Operon Racing* doszło do wypadku (tak zdarzyło się podczas pierwszego etapu w drodze z La Rochelle do Cape Town, kiedy Gutek rozciął sobie głowę), żeglarz może prosić o pomoc lekarza. Sam przeszedł szkolenie medyczne, w czasie którego uczył się np. szycia ran.

Co ciekawe, Gutek nie ma problemu z chorobą morską. Choć na jachcie jest wystarczająca ilość wody, żeglarz zwykle nie używa jej do mycia. Czystość utrzymuje głównie przy pomocy mokrych chusteczek higienicznych. Porządne mycie funduje sobie dopiero przed wypłynięciem do portu etapowego.

- To konieczne po miesięcznym pobycie na jachcie - tłumaczy. - Inaczej nikt by się nie chciał ze mną ścisnąć na powitanie.

**Tomasz Falba**



### Chcesz wiedzieć więcej?

Zajrzyj na strony internetowe:  
[www.velux5oceans.com](http://www.velux5oceans.com),  
[www.polishoceanracing.com.pl](http://www.polishoceanracing.com.pl)  
 i [www.operonracing.com](http://www.operonracing.com).

Fot. Zbigniew Gutkowski



Miś - jedyny towarzysz na oceanie.

Fot. Zbigniew Gutkowski



Tutaj Gutek śpi.

Fot. Zbigniew Gutkowski



Stąd nawiguje jachtem i kontaktuje się ze światem.



*Po wizycie ministra Grada***Stocznia Gdynia  
od strony kanału portowego.**

Fot. Piotr B. Stareńczak

# Propaganda sukcesu?

**Minister Aleksander Grad podczas wizyty na terenie byłej Stoczni Gdynia cieszył się, że „stocznia dzisiaj funkcjonuje”, buduje statki i „różne urządzenia”. Po pierwsze: minister nieco mijał się z prawdą, po drugie: czy nie za wcześnie na radość?**

Minister skarbu Aleksander Grad odwiedził Stocznnię Gdynia 10 marca, niecały rok po zwolnieniu ostatnich jej pracowników. Podczas briefingu prasowego nie posiadał się z radości: - Stocznia dzisiaj funkcjonuje, jest miejscem, gdzie nie tylko jest praca, ale gdzie widać wyraźnie, że budowane są statki, budowane są różne urządzenia - mówił. Stwierdził, że decyzja o sprzedaży części terenów stoczni była słuszną i przynosi oczekiwane przez rząd efekty.

Przypomnijmy, że kilka miesięcy temu, w wyniku przetargów, tereny istotne dla produkcji stoczniowej zostały sprzedane firmom związanym z branżą, m.in. Nauta SA, Energomontaż Północ SA i Gafako oraz stoczni Crist SA.

- Dzisiaj państwo nie musi dopłacać do Stoczni Gdynia - zaznaczył minister, dodając, że kiedy zakład był spółką Skarbu Państwa, znaczna część produkcji była nierentowna. Mówił również, że dziś w stoczni, bezpośrednio przy produkcji pracuje około półtora tysiąca osób i kolejne znajdują zatrudnienie.

- Patrząc na skalę produkcji, jestem przekonany, że tutaj na wiele lat będą dobre miejsca pracy - podsumował.

A więc sukces?

## Zatrudnienie czy przenosiny?

Arkadiusz Aszyk, wiceprezes Stoczni Gdańsk, wcześniej członek zarządu Stocz-

ni Gdynia, nie podziela optymizmu ministra: - Dla mnie sytuacja jest o tyle dziwna, że niemal wszystkie firmy, które mieszczą się na terenie byłej Stoczni Gdynia, nadal w jakimś stopniu zależą od Agencji Rozwoju Przemysłu, czyli od Skarbu Państwa. Bo np. Crist wziął kredyt od Agencji na zakup dużego suchego doku. A więc wciąż, w różnym stopniu, państwo partycypuje w tych firmach.

- A przecież - kontynuuje Arkadiusz Aszyk - wszystko zaczęło się od niedozwolonej, zdaniem Komisji Europejskiej, pomocy publicznej dla stoczni w Gdyni i Szczecinie. Podmioty, które miały działać na terenie upadłych zakładów, miały to robić samodzielnie, bez pomocy państwa.

Podobne zdziwienie budzi w wiceprezesie twierdzenie ministra o nierentownej produkcji, którą prowadziła Stocznia Gdynia.

- W chwili podpisywania, wszystkie kontrakty były rentowne - tłumaczy. - Potem dopiero przychodziły wahania kursu dolara, czy wzrost cen stali. Nie wszystko da się przewidzieć. Jaką dzisiaj mamy gwarancje, że kontrakty podpisywane na przykład przez stocznice Crist, za rok wciąż będą rentowne?

Minister Grad powiedział również dziennikarzom, że „ludzie wcześniej zwolnieni mogą tu wrócić do pracy”. W rzeczywistości, przytłaczająca większość zatrudnionych przez firmy działające obecnie na terenie byłej Stoczni Gdynia przeniosły tam swoich dotychczasowych pracowników z innych miejsc Trójmiasta.

Dla przykładu Crist przeniósł produkcję - montaż całkiem dużych kadłubów statków - z byłych pochylni Stoczni Gdańskiej.

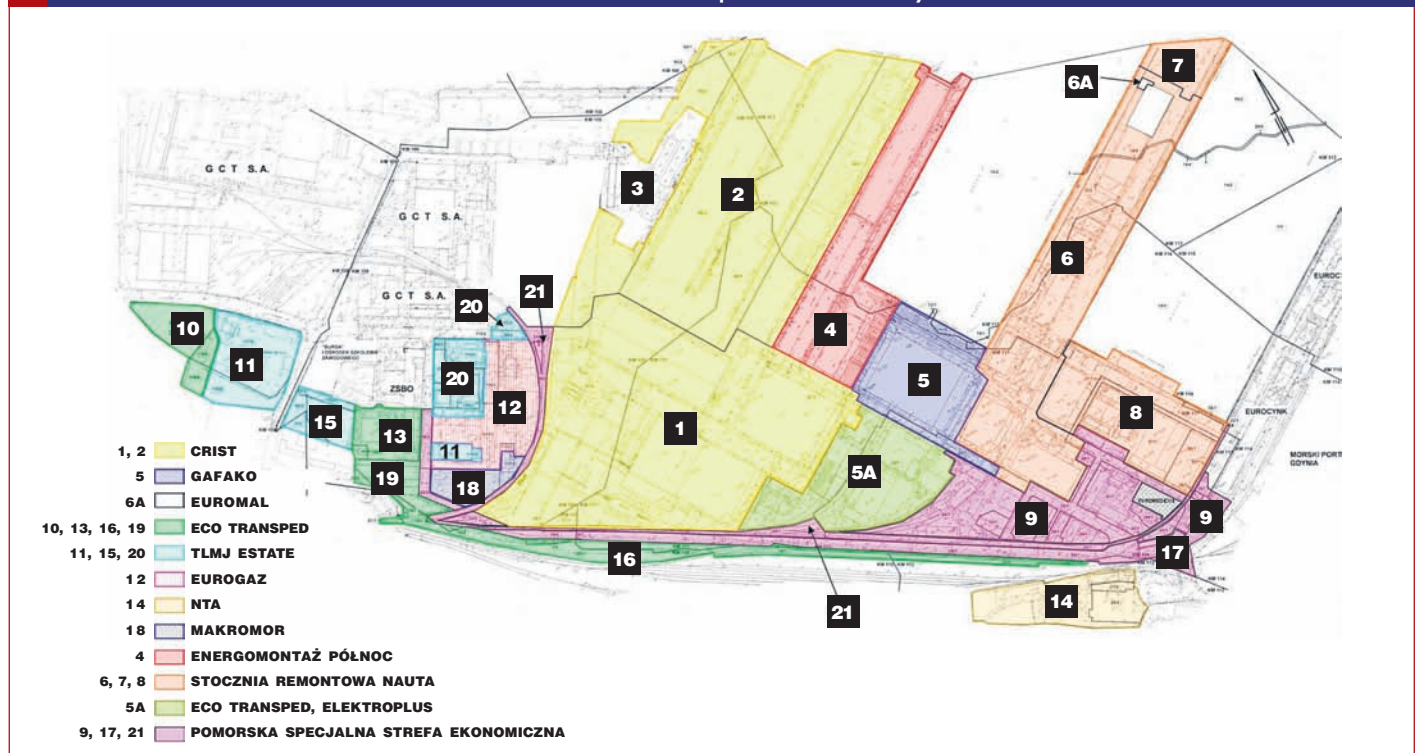
- Tych pięciuset stoczniowców pracujących w Gdyni zostało po prostu przeniesionych z Gdańska - mówi Arkadiusz Aszyk. - Co to za „nowe zatrudnienie”?

Aleksander Grad mówił również, że obecnie „stocznia to dobrze zorganizowana struktura, w której pracuje ponad półtora tysiąca osób”. A wcześniej pracowało tam ok. 5 tys.

## Pytania do ministra Aleksandra Grada

1. Czy nie było nadużyciem i wprowadzeniem w błąd opinii publicznej Pańskie stwierdzenie, iż „ludzie wcześniej zwolnieni mogą tu wrócić do pracy”, skoro przytłaczająca większość firm działających obecnie na terenie byłej Stoczni Gdynia przeniosła tutaj swoich dotychczasowych pracowników?
2. Stwierdził Pan m.in.: „...teraz Stocznia to dobrze zorganizowana struktura, w której pracuje ponad 1,5 tys. osób; wcześniej na terenie SG pracowało ok. 5 tys. osób. Wcześniej było ich po prostu za dużo. To był zły model biznesowy”. Tymczasem ostatnie statki budowane przez Stocznice Gdynia budowała załoga składająca się z około 2 tys. ludzi, w międzyczasie bowiem dokonano restrukturyzacji zatrudnienia. Co to za „dobrze zorganizowana struktura”, skoro na terenie stoczni działa kilka firm o odmiennych profilach produkcji, nie mających ze sobą nic wspólnego?
3. Czy nie uważa Pan za wprowadzanie opinii publicznej w błąd twierdzeniem, że „w Stoczni Gdynia znów buduje się statki”, skoro w rzeczywistości buduje się tam prawie wyłącznie, z jednym wyjątkiem, jedynie częściowo wyposażone kadłuby?
4. Opierając się na Pańskich oraz pana Patryka Michalaka słowach, media podały, iż nowe firmy na terenie byłej stoczni inwestują „setki miliony złotych”. Prosimy o podanie konkretnego zestawienia: jakie to i ile warte inwestycje?
5. Dlaczego z chwilą, gdy do władzy doszła koalicja PO-PSL nowy zarząd Stoczni Gdynia (powołany przez radę nadzorczą, w której decydujący głos mieli przedstawiciele nowego rządu) wstrzymał wszelkie zabiegi marketingowe i kontraktację statków, skoro nie była jeszcze gotowa ustawa kompensacyjna i nie było jednoznacznie przesądzone, że stocznice trzeba będzie zamknąć, a na rynku budowy nowych statków panował boom i można było zawrzeć korzystne, rentowne kontrakty?

## Właściciele terenów po Stoczni Gdynia\*



\*stan na 16.09.2010 r.

- Było ich po prostu za dużo. To był zły model biznesowy - przekonywał dziennikarzy, nie wiedząc być może, że ostatnie statki budowane przez Stocznnię Gdynia wznosiła załoga składająca się z około 2 tys. ludzi. W międzyczasie bowiem już dokonano restrukturyzacji zatrudnienia, co m.in. spowodowało, że ostatnie kontrakty realizowane przez zakład w Gdyni były rentowne. Minister użył też sformułowania „dobrze zorganizowana struktura” do nazwania tego, co dzieje się na terenach postoczniowych. Trudno powiedzieć co miał na myśli, skoro działa tam kilka firm o odmiennych profilach produkcji, nie powiązanych i nie mających ze sobą nic wspólnego.

### Statki czy skorupy?

Poważne wątpliwości wśród stoczniowych specjalistów budzi sformułowanie ministra Grada, że w stoczni „znów buduje się statki”. Tymczasem, poza niemorskimi konstrukcjami stalowymi, powstają tam na zlecenie zagranicznych stoczni, prawie wyłącznie jedynie częściowo wyposażone kadłuby. Jedynym obecnie tam budowanym, zamówionym w firmach działających na terenie byłej Stoczni Gdynia, w pełni wyposażonym statkiem, na zagranicznym jednak, a nie polskim projekcie, jest statek/barka samopodnośna dla Beluga-Hochtief Offshore, do montażu i obsługi morskich farm wiatrowych.

Po ogłoszeniu przez firmę Beluga komunikatu o niewypłacalności, pojawiły się zresztą informacje, że ten kluczowy dla Crista kontrakt jest zagrożony. Na szczęście okazało się, że jedną z niewielu spółek grupy Beluga, która pozostała wypłacalna jest właśnie Beluga Hochtief Offshore.

- Wspólne przedsięwzięcie Beluga Hochtief Offshore jest realizowane niezależnie od innych działań armatora Beluga, dlatego nie należy ich ze sobą wiązać - zapewniła nas Maria Piłat, pełnomocnik zarządu ds. komunikacji Hochtief Polska.

- Jesteśmy niezależną firmą, z własnym planowaniem biznesowym i nie dotyczą nas problemy Belugi - dodaje Carsten Heymann, członek zarządu Beluga Hochtief Offshore. - Nasz nowy statek, *Innovation*, będzie przekazany do eksploatacji, jak planowano, 1 lipca 2012 r.

Stoczniowi specjaliści podkreślają, że budowane na terenie dawnej Stoczni

Gdynia jednostki zaprojektowane są za granicą, co sprawia, że marnowany jest potencjał polskich projektantów, a to w konsekwencji prowadzi do zaniku w Polsce kompetencji projektowania statków i samodzielnej ich budowy. Ta produkcja jest mniej ambitna technicznie, o mniejszej wartości dodanej, o drastycznie mniejszym wykorzystaniu polskiej myśli technicznej niż budowa całych, wyposażonych statków, która miała miejsce za czasów Stoczni Gdynia.

Stoczniowców dziwi określanie przez Patryka Michalaka, obecnego prezesa zarządu Stoczni Gdynia, a za jego pośrednictwem również ministra Grada, jako sukcesu - wykorzystywania suchych doków z wielkimi suwnicami do remontu statków. Specjaliści mówią bowiem, że to techniczno-cywilizacyjna i biznesowo-rynkowa degradacja owej infrastruktury produkcyjnej.

Poza tym, już za czasów Stoczni Gdynia wykorzystywano doki do remontów statków (od kilku lat, również w okresie przed zamknięciem stoczni, mniejszy suchy dok wynajmowany był przez Gdańską Stocznnię Remontową SA), więc nie jest to żadna nowość, czy „wartość dodana”. Wynajęcie ostatnio suchego doku pod remont platformy wiertniczej Wilphoenix GSR to raczej skutek tego, że obecnie gospodarzący na majątku byłej Stoczni Gdynia firmy nie potrafią, nie mając odpowiedniego potencjału rynkowego i produkcyjnego, zapełnić doku własnymi zleceniami.

Czy zatem można mówić o powodzeniu procesu kompensacji?

- Tak naprawdę bardziej kompetentnie będzie można to stwierdzić za dwa, trzy lata - mówi prezes Aszyk. - Ale na tę chwilę jest to, moim zdaniem, raczej porażka.

O tym, jak w resorcie skarbu traktowany jest sektor stoczniowy może świadczyć fakt, iż gdy w związku z wypowiedziami ministra Grada podczas wizyty w byłej Stoczni Gdynia zadaliśmy mu mailowo pięć pytań (patrz ramka), pracownicy biura prasowego ministra przez wiele dni zapewniali nas, że odpowiedź na nie jest przygotowywana. Jednak niemal trzy tygodnie po ich wysłaniu, dowiedzieliśmy się, że odpowiedzi nie będzie. Dlaczego? Na to pytanie także nie byli w stanie odpowiedzieć.

**Czesław Romanowski,  
Piotr B. Stareńczak**

## Statki, instalacje, konstrukcje i... wytwórnia filmów

Jaka przyszłość czeka poszczególne firmy gospodarujące na terenie Stoczni Gdynia?

■ Pełnomocnik zarządu spółki Crist Andrzej Szwarz mówi, że obecnie spółka realizuje 13 kontraktów, z czego 3 związane są z produkcją statków rybackich, 2 to produkcja promów fiordowych, a pozostałe dotyczą obsługi instalacji pozalądowych - chodzi m.in. o siłownię wiatrowe. - Obecnie realizowane przez spółkę kontrakty opiewają na 220 mln euro. Część z nich będzie zakończona w tym roku, a kolejna do połowy przyszłego - powiedział.

■ Spółka Nauta modernizuje zakupiony wcześniej dok pływający, by móc produkować w Gdyni statki do długości nawet 200 m.

■ Prezes Energomontażu-Północ Piotr Lejman zapowiedział w rozmowie z PAP, że firma chce produkować urządzenia służące m.in. do wydobywania ropy i gazu spod dna morskiego. Inwestycja ma ruszyć na przełomie kwietnia i maja br., a zakończyć się do połowy 2012 r.

■ Gafako zatrudnia 215 osób, ale do końca roku chce zwiększyć zatrudnienie do 250 osób. Przenosi też do Stoczni Gdynia, z terenów Stoczni Gdańskiej, zakład produkcji konstrukcji stalowych. Kluczowymi klientami spółki są firmy zagraniczne.

■ Przemek Anusiewicz z firmy BreakThru Films, która ma siedzibę w Londynie, chce założyć wytwórnię filmów w stoczniowej kotłowni. - Chcemy stworzyć nowe Hollywood - mówi. Firma zajmuje się produkcją filmów, gier komputerowych i widowisk scenicznych.

■ Pomorska Specjalna Strefa Ekonomiczna zamierza wybudować na terenie stoczni m.in. nowoczesne biuro z zapleczem konferencyjnym, przygotować miejsca pod restaurację oraz zorganizować infrastrukturę drogową i gazową dla firm działających na terenie stoczni.

Groźba naliczania wstecz



# Bój o porty bez VAT

**Do czasu głosowania nad poprawką do ustawy w Sejmie, w Świnoujściu codziennie, w samo południe, minutowe wycie syren portowych miało przypominać władzom, „że Polska nie może odwracać się od morza”.**

**Portowcy zaprotestowali, a parlamentarzyści uznali ich racje. Kilkutygodniowa batalia o zerowy VAT na usługi portowe zakończyła się sukcesem, z korzyścią dla rodzimej gospodarki morskiej.**

Początek sporu sięga 1 stycznia 2008 roku, kiedy to w życie weszła nowelizacja ustawy o VAT, na mocy której uległy zmianie zasady opodatkowania usług wykonywanych na terenach portów morskich.

Zgodnie z nowymi przepisami, zlecenia wykonywane w porcie objęte są zerową stawką, ale wedle jednego z paragrafów, dotyczą jedynie zleceń na rzecz

armatorów morskich. A zwykle to właściciel ładunku, a nie armator bezpośrednio, zamawia transport, załadunek, magazynowanie czy sortowanie towarów.

Przez pierwsze trzy lata od czasu wejścia nowelizacji w życie, urzędy skarbowe nie zwracały uwagi na zapis, w konsekwencji czego spółki portowe nie płaciły podatku. Dopiero pod koniec 2010 r. fiskus zaczął kontrolować portowe spół-

ki, każąc im płacić 22-procentową (a od 1 stycznia 2011 o procent wyższą) stawkę VAT za ładowanie, przeładunek, liczenie, ważenie czy kontrolę jakości. Na dodatek, podatek ten zaczęły naliczać wstecz, od 2008 roku.

## Sabotaż gospodarczy

Portowcy nie zamierzali płacić. Jan Stasiak, przewodniczący Rady Interesantów Portu Szczecin-Świnoujście, zrzeszającej prawie 40 największych podmiotów działających na terenie portów, mówił, że gdy pod koniec 2010 r. i w styczniu 2011 r. nasiliły się kontrole urzędów skarbowych, a dwie z kontrolowanych spółek otrzyma-

ty decyzje nakazujące zapłatę zaległego VAT-u, trzeba było zacząć działać.

Portowcy odbyli kilkanaście spotkań w Ministerstwie Finansów i innych centralnych instytucjach, starając się zmienić niekorzystny zapis. W niedzielę, 13 lutego br. spisali petycję do premiera, w której apelowali o utrzymanie opodatkowania usług portowych zerową stawką VAT, tak jak w portach większości krajów europejskich. Apelowali do rządu o honorowanie obowiązujących przepisów w Unii Europejskiej, a także zapisów Kodeksu Morskiego, Taryf Portowych oraz Zwyczajów Portowych, powstałych na bazie ekonomiki transportu morskiego. Podkreślali, że zapis o zerowym podatku na rzecz usług zamawianych przez armatorów morskich, nie znajduje potwierdzenia w innych uregulowaniach, które odnoszą się do tego typu usług i które nie stawiają warunku, że muszą być świadczone na rzecz armatora. Chodzi przede wszystkim o dyrektywę unijną nr 112, na podstawie której powstał polski przepis zawierający sformułowanie o armatorach, a która nie zawiera zapisu uzależniającego możliwość zastosowania zwolnienia od tego, kto jest odbiorcą usługi. A więc według portowców i specjalistów w dziedzinie prawa podatkowego, ograniczenie możliwości stosowania zerowego VAT-u tylko do dostaw na rzecz właściciela statku morskiego, jest sprzeczne z celami dyrektywy unijnej. Oraz zdrowym rozsądkiem.

- Niewłaściwa implementacja dyrektywy do prawa polskiego powoduje naruszenie zasad swobodnej konkurencji między portami morskimi krajów unijnych i prowadzi do dyskryminacji polskich portów morskich - tłumaczył przewodniczący Stasiak.

Jakie byłyby konsekwencje zapłacenia przez spółki portowe 22-procentowego podatku za lata 2008-2010?

- To proste, bankructwo i utrata miejsc pracy, bo zgodnie z interpretacją urzędów skarbowych, do spłaty byłby mniej więcej roczny obrót spółki - mówi Rafał Zahorski, wiceprzewodniczący RIPS. Według wyliczeń rady, spółki przeładunko-

we i firmy spedycyjne w zachodniopomorskich portach musiałyby w sumie oddać fiskusowi ok. 300 mln zł plus odsetki. Zahorski tłumaczy, że obłożone podatkiem polskie porty nie będą miały najmniejszych szans z chociażby niemieckimi.

- Bo przecież zarządzający towarem decyduje, że ów towar pójdzie tam, gdzie jest taniej i nawet mała różnica w stawce, na poziomie 1 euro od tony, powoduje zmianę portu - mówił na początku lutego, podczas konferencji w tej sprawie. - Dlatego postanowiliśmy przekonać jak najwięcej osób, że strategia przyjęta przez Ministerstwo Finansów jest strategią złą, szkodliwą i to sabotaż gospodarczy. Nie ma innej możliwości rozmów z ministerstwem, oni nie chcą słuchać naszych argumentów, cały czas powtarzają to samo...

### Błąd czy zła wola?

Do czasu głosowania nad poprawką do ustawy w Sejmie, w portach Szczecina i Świnoujścia codziennie, w samo południe, minutowe wycie syren portowych miało przypominać władzom, „że Polska nie może odwracać się od morza”. Petycję portowców do premiera poparło też środowisko akademickie, w tym rektorzy największych uczelni Pomorza Zachodniego oraz m.in. prezydenci Szczecina, Świnoujścia, Gdyni i Gdańska. Trafili też ze swoimi argumentami do wszystkich klubów parlamentarnych.

Poparcie wniosku zapowiedział m.in. poseł PiS Joachim Brudziński, który przypomniał, że już w sierpniu ub. roku zgło-

sił interpelację w tej sprawie, a jego klub proponował usunięcie zapisu o „armatorze morskim”. Poseł PO Arkadiusz Litwiński tłumaczył z kolei, że niekorzystna dla spółek portowych interpretacja przepisów wynika raczej z błędu popełnionego przez ministerialnych urzędników, niż z czyjejś złej woli. Wcześniej o konieczności zachowania zerowej stawki na usługi portowe mówił wicepremier, minister gospodarki, szef PSL Waldemar Pawlak. Według niego, podatek „to dla polskich portów dodatkowa bariera w konkurencji o przeładunki. Część firm importowych wybiera inne niż polskie porty UE i tam dokonuje m.in. odpraw celnych”. W końcu sejmowa Komisja Finansów Publicznych rozpatrzyła poprawki zgłoszone w trakcie drugiego czytania, do nowelizacji ustawy o VAT i opowiedziała się za stosowaniem 0 stawki od usług świadczonych w portach morskich „na rzecz wszelkich podmiotów wykonujących przewozy, polegających na obsłudze statków morskich i ich ładunków”. To właśnie poprawka ludowców utrzymująca zerową stawkę VAT na usługi portowe była głosowana w Sejmie 25 lutego.

Posel PSL Wiesław Rygiel, argumentował konieczność jej wprowadzenia „pilną potrzebą przywrócenia konkurencyjności polskich portów morskich względem portów morskich w Europie Zachodniej”.

- Obecnie tej konkurencyjności nie ma - tłumaczył. - Dzisiaj w sąsiednich Niemczech, Holandii i innych krajach Unii obowiązuje stawka 0 proc. VAT na usługi związane z obrotem portowym lub zwol-



Fot. arch. prywatne

- Niewłaściwa implementacja dyrektywy do prawa polskiego, prowadzi do dyskryminacji polskich portów morskich - tłumaczył Jan Stasiak.

- To ogromny sukces całej gospodarki morskiej oraz wszystkich parlamentarzystów, którzy wykazali wielką odpowiedzialność i bardzo mądre podejście do sprawy VAT w portach morskich - mówi Rafał Zahorski.

nienie, z prawem odliczenia VAT. W polskich portach jest to 23 proc. Ta rażąca dysproporcja dyskryminuje polskie porty morskie i uderza w krajowy sektor usług związanych z obrotem portowym. Ponosimy jako kraj poważne straty.

Powołując się na szacunki portowców, wyjaśniał, że prawie 10 proc. ładunków spedytorzy kierują przez porty zagraniczne inne niż polskie - to ok. 100 tys. TEU, co powoduje między innymi zmniejszenie wpływów do Skarbu Państwa o ok. 2,2 mln z tytułu utraconego podatku CIT na każde 100 tys. TEU. Ponadto, powoduje to zatrudnienie niższe o ok. 150 etatów na każde 100 tys. TEU utraconych, bo rozładowywanych w innych portach europejskich.

Dzień przed głosowaniem nie obyło się bez słownych przepychanek między posłami PO i PiS. Poseł Brudziński zarzucił rządowi Donalda Tuska, że „po doprowadzeniu do upadku polskich stoczni, tym razem za punkt honoru postawił sobie doprowadzenie do upadku polskich portów”. Poseł PO Sławomir Neumann kontratakował pytając: „Za jakich rządów przepis, z którego interpretacją mamy dzisiaj problem, został wprowadzony? Czy to był rząd Jarosława Kaczyńskiego?”.

- Implementacja dokonana przez rząd pana Jarosława Kaczyńskiego była obowiązkowa i przez trzy lata nikomu nie przyszło do głowy, żeby od firm kooperujących w portach egzekwować 22 proc. VAT - odpowiedział mu poseł Brudziński.

Podsekretarz Stanu w Ministerstwie Finansów, Maciej Grabowski, starał się z kolei bronić przepisu, twierdząc z sejmowej trybuny, że nie ma rozbieżności w zakresie stosowania stawek VAT na usługi świadczone w portach morskich i że „zdecydowana mniejszość usług portowych jest objęta stawką 22-procentową, podobnie jak ma to miejsce w portach niemieckich czy holenderskich.”

Poseł PO Konstanty Oświęcimski tłumaczył ministrowi, że „przedstawiciele branży portowej jednak się boją, ponieważ „polskie porty, terminale zainwestowały ogromne sumy, miliony złotych



Fot. arch. prywatne

w swoją infrastrukturę, została również otwarta, co przecież jest ewenementem w tej części Morza Bałtyckiego, linia z Chin prosto do Gdańska, bez żadnych portów pośrednich”.

### Poprawki wprowadzone

Wynik głosowania był jednoznaczny, zdecydowana większość posłów, wbrew opinii resortu finansów, poparła poprawkę wniesioną przez PSL. Głosów za było 412, przeciw - tylko 2.

- To ogromny sukces całej gospodarki morskiej oraz wszystkich parlamentarzystów, którzy wykazali wielką odpowiedzialność i bardzo mądre podejście do sprawy VAT w portach morskich - cieszył się Rafał Zahorski, dziękując przedstawicielom wszystkich portów morskich Polsce „za ich ogromne wsparcie i zaangażowanie”.

- Udało się dotrzeć w końcu z problemem portów morskich do parlamentarzystów, nie tylko zachodniopomorskich, o czym świadczy wynik głosowania - mówił. - To sukces wszystkich ludzi działających w gospodarce morskiej. Jednak na razie, jest to sukces połowiczny, oczekujemy na podobną decyzję Senatu, no i rozwiązania kwestii VAT za lata 2008-2010, który według urzędów skarbowych powinny zapłacić spółki.

Senat poparł decyzję Sejmu w tej sprawie, wprowadzając kilka poprawek. M.in. dzięki zaproponowanym przez senatorów zmianom, katalog uprawniający do zwolnienia wzbogaci się o obsługę środków żegluga śródlądowej. Poprawki

członków wyższej izby parlamentu przesądziły też, że usługi służące bezpośrednim potrzebom ładunków wymienionych środków transportu, również uprawniają do stawki zerowej. Warunkiem pozostanie ich wykonywanie na obszarze polskich portów morskich. Kontrowersyjny przepis, o który rozgorzał cały spór, a który brzmiał: „...pozostałych usług świadczonych na rzecz armatora morskiego, służących bezpośrednim potrzebom środków transportu morskiego, rybołówstwa morskiego i statków ratowniczych morskich, o których mowa w pkt 1, i ich ładunkom” ma obecnie brzmieć: „...pozostałych usług świadczonych na obszarze polskich portów morskich na rzecz podmiotów wykonujących przewozy w transporcie międzynarodowym lub w transporcie wewnątrz-wspólnotowym, służących bezpośrednim potrzebom środków transportu morskiego, rybołówstwa morskiego i statków ratowniczych morskich, o których mowa w pkt. 1 lub ich ładunkom”.

Po głosowaniu w Senacie, nowa wersja ustawy o VAT ponownie trafiła do Sejmu, który zaakceptował senackie poprawki. Portowcy mówią, że gdyby nie zaangażowanie strony społecznej i grupy posłów i senatorów, nic by się nie zmieniło, a Warszawa dalej by trwała przy niekorzystnej dla portów interpretacji.

Prezydent podpisał ustawę zmieniającą przepisy o VAT i prawo o miarach 24 marca. Ustawa weszła w życie 1 kwietnia tego roku.

**Czesław Romanowski**

*Europejski Dzień Morza 2011*

# Gdańsk morską stolicą Europy

Przez kilka majowych dni tego roku Gdańsk będzie pełnił funkcję morskiej stolicy Europy. W tym czasie miasto nad Motławą odwiedzą najważniejsi w Europie politycy i specjaliści od spraw morskich, a mieszkańców i turystów czekają specjalne atrakcje z ogólnopolskim otwarciem sezonu żeglarskiego na czele.

Przypadający 20 maja Europejski Dzień Morza jest oficjalnym świętem Unii Europejskiej i został zorganizowany po raz pierwszy w 2008 roku w Brukseli. Ma podkreślać rolę i znaczenie morza w rozwoju społeczno-gospodarczym i funkcjonowaniu Unii Europejskiej i już jest nazywany „najważniejszym spotkaniem zainteresowanych podmiotów działających w sektorze morskim w Europie”. Co roku bierze w nim udział ponad tysiąc uczestników z całej Europy, z wysokimi przedstawicielami Parlamentu Europejskiego, Komisji Europejskiej, państw członkowskich na czele. EDM jest okazją do spotkania polityków najwyższych szczebli oraz ekspertów związanych z gospodarką morską i rybołówstwem.

W poprzednich latach oficjalne obchody święta zorganizowano w Rzymie

i hiszpańskim Gijon. Teraz przyszedł czas na Polskę i Gdańsk, dzięki czemu tegoroczne uroczystości mają, w opinii organizatorów, promować region Morza Bałtyckiego oraz kształtować pozytywny wizerunek naszego kraju, województwa pomorskiego i samego Gdańska, jako atrakcyjnego miejsca dla działalności gospodarczej, inwestowania kapitału oraz uprawiania turystyki. Jest to niezwykle istotne zwłaszcza w kontekście naszego przewodnictwa w Radzie Unii Europejskiej, które rozpocznie się 1 lipca tego roku.

Oficjalny program tegorocznych obchodów to przede wszystkim zaplanowana na 19 i 20 maja w Filharmonii Bałtyckiej na Ołowiance międzynarodowa konferencja z udziałem przedstawicieli władz unijnych (m.in. Jose Manuela Barosso,

przewodniczącego Komisji Europejskiej; Marii Damanaki przewodniczącej Komisji Europejskiej ds. Morskich i Rybołówstwa), przedstawiciele rządów Polski, krajów Unii Europejskiej oraz instytucji i organizacji związanych z gospodarką morską i rybołówstwem. Główny przekaz konferencji to „Putting people first”, dlatego poruszone będą w jej trakcie takie tematy jak: atrakcyjność pracy w sektorze morskim, europejska strategia dla regionu Morza Bałtyckiego czy efektywność transportu morskiego.

Poza oficjalną konferencją, na mieszkańców Gdańska oraz turystów, którzy zdecydują się odwiedzić miasto w tym czasie, czeka mnóstwo atrakcji. Jednym z głównych wydarzeń w ramach święta będzie oficjalne, ogólnopolskie otwarcie sezonu żeglarskiego, w czasie którego odbędą się m.in. pokazy ratownictwa i wyścigi smoczycy łodzi. Będzie można podziwiać jachty, które z okazji Europejskiego Dnia Morza licznie przycumują przy nabrzeżach Motławy i gdańskiej mariny. Na uwagę zasługuje też pokaz rzemiosła szkutniczego, który odbędzie się w dniach od 20 do 22 maja. Na nabrzeżu pomiędzy mostami Zielonym i Krowim, zawodowi instruktorzy pokażą będą, w jaki sposób korzystać ze sprzętu wodnego, którego metody produkcji zaprezentowane zostaną w ramach pokazów prac szkutniczych. Warto też będzie odwiedzić Centralne Muzeum Morskie, w którym zorganizowany zostanie Dzień Kultury Morskiej.

Organizatorem oficjalnych obchodów Europejskiego Dnia Morza jest miasto Gdańsk, samorząd województwa pomorskiego oraz Ministerstwo Infrastruktury.

## Program EDM

Zainteresowanych udziałem w oficjalnym programie Europejskiego Dnia Morza 2011 zachęcamy do odwiedzenia oficjalnej strony konferencji:

**[http://ec.europa.eu/maritimeaffairs/maritimeday/about/background\\_en.htm](http://ec.europa.eu/maritimeaffairs/maritimeday/about/background_en.htm)**

Program imprez towarzyszących będzie dostępny wkrótce na stronie Urzędu Miejskiego w Gdańsku:

**[http://www.gdansk.pl/europejski\\_dzien\\_morza](http://www.gdansk.pl/europejski_dzien_morza)**

*Rola i zadania MW RP  
w systemie bezpieczeństwa państwa*



Źródło: www.mw.mil.pl

# Marynarka w likwidacji

**Fregata rakietowa Gen. K. Pułaski.**

Na naszych oczach dochodzi do rzeczy bezprecedensowej. Po cichu umiera morski rodzaj Sił Zbrojnych RP. Jeśli natychmiast nic się nie zmieni, za kilka lat Marynarka Wojenna przestanie istnieć. Rok temu miało to zostać mocno powiedziane. Na konferencji, do której jednak nigdy nie doszło.

Na 14 kwietnia ubiegłego roku, minister Aleksander Szczygło, ówczesny szef Biura Bezpieczeństwa Narodowego, zaplanował w Warszawie, wspólnie z Akademią Marynarki Wojennej w Gdyni, konferencję naukową pod tytułem: „Rola i zadania Marynarki Wojennej RP w systemie bezpieczeństwa państwa. Teoria, rzeczywistość, perspektywy.”

Inicjatywa wydawała się trafiona. Na tytułowy temat rozmawiać mieli, tym razem w stolicy, najwybitniejsi specjaliści. I choć do tej pory zorganizowano wiele podobnych spotkań, to miało szansę stać

się najbardziej słyszalne. 10 kwietnia doszło jednak do katastrofy smoleńskiej, w której zginął także minister Szczygło. Konferencja została odwołana.

Pozostały, zawczasu wydane, choć nie rozpowszechnione szeroko, materiały, które miały stanowić pokłosie konferencji. Ich lektura jest porażająca. Tym bardziej, że po roku nic się w sytuacji polskiej floty wojennej nie zmieniło. Można nawet powiedzieć, że jest gorzej. Uciekający czas nie jest bowiem sprzymierzeńcem starzejących się okrętów.

W pierwszą rocznicę tragedii smoleńskiej sięgamy po materiały z konferencji, której nie było. Nie po to jednak, aby rozpoczynać kolejną dyskusję. Choć „*Nasze MORZE*” zawsze z troską odnosiło się do przyszłości Marynarki Wojennej i zawsze zachęcaliśmy do wypowiedzania się na jej temat, tym razem tego nie zrobimy. Czas skończyć z dyskusjami. Czas w końcu zacząć podejmować decyzje.



**Materiały z konferencji wydano w książce „Rola i zadania Marynarki Wojennej RP w systemie bezpieczeństwa państwa. Teoria, rzeczywistość, perspektywy”.**



## Strusie argumenty

Nie będzie chyba wielkiej przesady w stwierdzeniu, że od odzyskania niepodległości w 1918 roku sytuacja polskiej floty wojennej nigdy nie była gorsza od tej, jaką mamy obecnie. I to wliczając w to nawet okres drugiej wojny światowej! Daje się słyszeć pytania o sens jej istnienia. Najbardziej bulwersujące, że zadają je nie zwykli zjadacze chleba, ale wysoko postawieni politycy, tacy choćby jak obecny minister finansów Jacek Rostowski.

Argumenty przeciw utrzymywaniu własnej Marynarki Wojennej zawsze są takie same. „Przeciętny polski obywatel nie twierdzi już wprawdzie, że nam morze niepotrzebne, ale z chwilą gdy zaczyna się mówić o Marynarce Wojennej, przypomina wielce strusia chowającego głowę w piasek. Tych strusi są u nas trzy rodzaje. Struś I: małe wybrzeże – Marynarka niepotrzebna. Struś II: nie mamy pieniędzy – Marynarka bardzo drogo kosztuje. Struś III: choćbyśmy zbudowali, to nas pobiją, więc wysiłek będzie stracony. Poczem chór śpiewa znany motyw: „Tyle mamy ważniejszych i pilniejszych spraw: brak nam dróg, szpitali, szkół, fabryk, przytułków, różnych instytucji kulturalnych czy społecznych. I będziemy budować flotę?!... Zbrodnia!!!” - napisał już w 1934 roku w książce „Prawda morska” Julian Ginsbert.

Wymienionym przez niego „strusiom” odpowiada się od kilkudziesięciu lat tak samo. Argumentuje się, że okręty najlepiej reprezentują państwo poza jego granicami, że flota wojenna zabezpiecza linie komunikacyjne, że stanowi potencjał odstraszenia, że dzięki niej wypełniamy zobowiązania sojusznicze, że bierze udział w zabezpieczeniu energetycznym kraju, że wysłanie okrętu w rejon konfliktu jest tańsze niż kontyngentu wojsk lądowych, ba, że od Marynarki Wojennej mogą nawet zależeć ceny nie tylko ropy, ale i wielu innych produktów sprowadzanych przez morze do Polski, np. z Chin.

Nie ma sensu wymieniać wszystkich powodów (niektórych tak oczywistych jak choćby, że MW zajmuje się ratowaniem życia na morzu, pracami hydrograficznymi czy saperskimi), dla których niezbędne jest posiadanie odpowiedniej floty wojennej. Marynarka Wojenna nie potrzebuje tego, bo nie jest kosztowną, niepotrzebną zabawką, dla której musimy to robić. W oficjalnym, państwowym dokumencie, jakim jest „Strategia obronności RP” możemy przeczytać: „Marynarka



Okręt raketowy Orkan.

Wojenna przeznaczona jest do obrony interesów państwa na polskich obszarach morskich, morskiej obrony wybrzeża oraz udziału w lądowej obronie wybrzeża we współdziałaniu z innymi rodzajami sił zbrojnych w ramach strategicznej operacji obronnej. Zgodnie ze zobowiązaniami międzynarodowymi Marynarka Wojenna utrzymuje zdolności do realizacji zadań związanych z zapewnieniem bezpieczeństwa zarówno w obszarze Morza Bałtyckiego, jak i poza nim. Podstawowym zadaniem Marynarki Wojennej jest obrona i utrzymanie morskich linii komunikacyjnych państwa podczas kryzysu i wojny oraz niedopuszczenie do blokady morskiej kraju. W czasie pokoju Marynarka Wojenna wspiera

działania Straży Granicznej w obszarze morskich wód terytorialnych i wyłącznej strefy ekonomicznej. W ramach dostosowania sił morskich Rzeczypospolitej Polskiej do wymagań sojuszniczych, Marynarka Wojenna dysponować będzie jednostkami zapewniającymi aktywny udział w projekcji sił połączonych NATO i UE. Trzon struktury Marynarki Wojennej tworzą flotyllę okrętów, Brygada Lotnictwa Marynarki Wojennej, a także brzegowe jednostki wsparcia i zabezpieczenia działań oraz ośrodki szkolne.”

Ten zapis powinien kończyć wszelkie spory. Marynarka Wojenna jest Polsce potrzebna. Możemy oczywiście pytać, jaki kształt powinna przybrać. Ile i jakiego rodzaju jednostek posiadać, czy na



Okręt podwodny Bielik.

Źródło: www.mw.mil.pl



Okręt podwodny Orzeł.

których akwenach operować. Nic więcej. Z tych kilku przytoczonych zdań wynika, że państwo nie robi łaski utrzymując własną flotę wojenną.

Rzeczywistość jest jednak inna. Politycy kolejnych rządów zachowują się, jakby tego nadal nie rozumieli. W efekcie Marynarka Wojenna jest obecnie najbardziej zaniedbanym rodzajem Sił Zbrojnych RP, postawionym niemal w stan likwidacji, żeby nie powiedzieć jeszcze mocniej. Winę za ten stan rzeczy ponoszą wszyscy odpowiedzialni za zarządzanie naszą armią od 1989 roku. Kolejni prezydenci, premierzy i ministrowie obrony narodowej. Najbardziej boli, że są wśród nich także ludzie znad morza, którym

wydawałoby się, że spraw morskich tłumaczyć nie trzeba.

### Policzone dni małej floty

Konradmirał w st. spocz. dr Zbigniew Badeński i wiceadmirał w st. spocz. dr Henryk Sołkiewicz wyliczyli, że w minionej dekadzie polskie siły morskie zostały zmniejszone o ponad 100 okrętów (62 proc.), lotnictwo morskie zredukowano o połowę, a stan osobowy o 36 proc. Także udział budżetu Marynarki Wojennej w budżecie Ministerstwa Obrony Narodowej, po 1999 roku, systematycznie maleje. W 2009 roku wynosił zaledwie 2, 9 proc., czyli było trzy razy mniejszy niż dzie-

się lat temu, kiedy osiągał pułap 8 proc. Do rangi upokarzającego symbolu urosł fakt nierównego traktowania marynarzy służących poza granicami kraju. Dostają oni za to mniej pieniędzy niż ich koledzy z sił lądowych. Tak jakby ich wysiłek był mniej wart.

Pół biedy, gdyby zmniejszając flotę, zastępowano wycofane jednostki nowymi. Nic z tego. Od 15 lat nie wprowadzono do służby ani jednego nowego okrętu. Zaś budowy korwety wielozadaniowej typu „Gawron” nie można ukończyć od dziesięciu lat. I nie wiadomo, czy to się w ogóle uda. Zakup innych okrętów stoi pod znakiem zapytania. Szumne deklaracje kolejnych ministrów obrony narodowej niczego w sytuacji nie zmieniają, bo jak do tej pory, żadna z tych obietnic nie została spełniona.

Na papierze polska flota wojenna wygląda całkiem nieźle. W sumie to 40 okrętów, kilkanaście samolotów oraz 30 śmigłowców. „Dla porównania, potencjał okrętowych sił uderzeniowych niewielkiej Holandii oblicza się na dwukrotnie większy od polskiego, nie mówiąc już o potencjale niemieckiej marynarki, przewyższający polski o trzy i pół raza. Równie niekorzystnie potencjał naszych sił uderzeniowych wypada w porównaniu do stanu posiadania Floty Bałtyckiej Federacji Rosyjskiej” - zauważa kmdr Krzysztof Marciniak.

Największy problem nie tkwi jednak w ilości, ale w jakości. A dokładniej mówiąc w wieku jednostek. Zaczyna dawać o sobie znać polityka „zbierania złomu”

Fot. Tomasz Falba



Okręty w Porcie Wojennym w Gdyni.

prowadzona w latach dziewięćdziesiątych, a polegająca na przyjmowaniu na stan wysłużonych jednostek podarowanych nam przez sojuszników. Średnia wieku głównych jednostek bojowych przekracza 30 lat. Najbardziej wysłużone są cztery okręty podwodne typu „Kobben”. Badeński i Solkiewicz: *„Należy nadmienić, że w chwili osiągnięcia docelowego okresu służby, okręty podwodne typu Kobben będą w służbie od 48 do 50 lat, co stanowi ewenement w skali światowej* (podkreślenie autorów - red). *Nie można już dalej narażać życia młodych ludzi stanowiących ich załogi, którzy są długoletnimi profesjonalistami w unikatowych (niszowych) specjalnościach morskich.*” To niezwykle groźnie brzmiące ostrzeżenie. Czy musimy czekać aż się spełni?

Także z uzbrojeniem okrętów nie jest najlepiej. *„Na wyposażeniu (dwóch fregat rakietowych typu „Oliver Hazard Perry” – red.) znajdują się obecnie przestarzałe systemy pokładowe, w tym system rakiet typu Harpoon Block 1, których nie używa już żadna flota NATO”* - dodaje Marciniak.

Aby utrzymać potencjał przeciaga się maksymalny czas służby okrętów. Nie można tego jednak robić w nieskończoność. Siłą rzeczy będą one wycofywane ze służby. I tak w latach 2010-2015 kasacją objętych będzie 10 okrętów, w latach 2015-2020 - 20 okrętów, a w latach 2020-2025 - kolejnych 16 jednostek. Od 2016 roku polska Marynarka Wojenna utraci większość swojego potencjału bojowego. W 2016 rok! A więc nie za jakieś odsunięte w czasie, a przez to mało wyobraźalne kilkanaście, czy nawet kilkadziesiąt lat, tylko w przeciągu następnej pięćdziesiątki!

Z tej perspektywy zdumiewające jest dobre samopoczucie decydentów. Większość państw morskich w Europie i na świecie właśnie przebudowuje albo wzmacnia swoje siły morskie, a my bez troski robimy dokładnie na odwrót. W efekcie może nas to bardzo drogo kosztować. I to nie w przenośni, ale dosłownie.

*„Popuszczając nieco wodze fantazji, bez trudności można sobie jednak wyobrazić dysputę publiczną, która wybuchnąć może koło roku 2020, gdy poseł kolejnej kadencji zapyta kolejnego ministra obrony, dlaczego Polska finansuje operacje niemieckiej fregaty o swojsko brzmiącej nazwie Schleswig-Holstein prowadzone na Zatoce Gwinejskiej. Cóż ów nieszczęśliwiek odpowie? Zapewne jedynie to, że ochrona gazowców wynika z dyrektywy Komisji Europejskiej, a my nie*

*możliśmy niczego wystać w ów odległy rejon, bo ostatnie blachy z ORP Pułaski trafiły do stoczni złomowej pięć lat wcześniej.*” - wieszczą kmdr por. rez. dr hab. Krzysztof Kubiak, mając jednak nadzieję, że ta czarna wizja nigdy się nie spełni.

### Gorzej niż w 1939 roku

To, że w tej sytuacji Marynarkę Wojenną stać na udział w operacjach NATO, takich jak Active Endeavour (*Bielik, Kondor, Gen. K. Pułaski*), czy dowodzenie zespołem przeciwnowym (*Kontradmiral Xawery Czernicki*) zakrawa na cud. I jeśli ten cud był możliwy, to dzięki zaangażowaniu służących w niej ludzi. Ale jak długo jeszcze będzie się im chciało? Przyszłości floty wojennej nie można budować wyłącznie na pasji służących w niej

u władzy. W programie zapisane zostało by czego, ile, kiedy i za ile należy zbudować. Według naszych potrzeb i możliwości. *„Finansowanie Narodowego Programu Budowy Okrętów należałoby przeprowadzić analogicznie jak program wyposażania Sił Powietrznych w samoloty wielozadaniowe F-16, a główne przedsięwzięcia realizować po zakończeniu realizacji programu lotniczego”* - podpowiada dr hab. Paweł Soroka.

Niestety. Choć udało mu się uzyskać dla swojego projektu poparcie posłów z Sejmowej Komisji Obrony Narodowej, rząd Donalda Tuska odrzucił ten pomysł. Obecnie nic nie wskazuje, aby został on zrealizowany.

Szkoda, że Polski na to nie stać, tak jak stać było władze II Rzeczypospolitej, chociaż warunki przedwojenne były nie-



Fot. Piotr B. Stareńczak

**Kontradmiral Xawery Czernicki.**

oficerów, podoficerów i marynarzy. Im też w końcu mogą opaść ręce.

Polska, jako członek NATO, paktu bądź co bądź państw morskich, nie może sobie pozwolić na likwidację Marynarki Wojennej. Jest tylko jeden sposób, aby tak się nie stało. Państwowe gwarancje na budowę nowych okrętów. Poprzedni dowódca polskiej floty wojennej, wiceadmiral Andrzej Karweta, który zginął w smoleńskiej katastrofie, był zwolennikiem takiego właśnie rozwiązania. Nie chodziło o jakiś rozdmuchany, nierealny projekt.

Miał nadzieję, że uda się przekonać polityków do przyjęcia Narodowego Programu Budowy Okrętów. Miał on mieć rangę ustawy, tak aby był realizowany niezależnie od tego, kto jest aktualnie

porównywalnie gorsze. Tak samo były ważniejsze potrzeby, tak samo nie było pieniędzy. Pomimo tego, paradoksalnie, w 1939 roku polska flota wojenna była w znacznie lepszym stanie niż jest dzisiaj. Polska dysponowała wtedy czterema nowoczesnymi niszczycielami, dużym stawiaczem min, pięcioma okrętami podwodnymi i sześcioma trałowcami typu „Jaskółka”. Najstarszy z tych okrętów miał zaledwie 9 lat!

Benedykt Krzywiec, w 1929 roku, tak napisał: *„Floty bowiem nie można improwizować – tworzy się ją latami, żmudnym ciągłym wysiłkiem (...) chociaż flota wojenna kosztuje drogo, lecz przegrana wojna będzie kosztowała jeszcze drożej”*.

**Tomasz Falba**

# Bez autorytetu ani rusz

Z profesorem Jerzym Młynarczykiem o kryzysie polskiej gospodarki morskiej, braku wizji i autorytetów oraz niemocy polityków z Pomorza, rozmawia Czesław Romanowski

**- Panie profesorze, dlaczego po 1989 roku gospodarka morska w Polsce zaczęła chylić się ku upadkowi?**

- Gospodarka morska jest gospodarką globalną, więc krajowa staje się też odbiciem tendencji światowych. Nie wszystko można tłumaczyć naszym przejściem z socjalizmu do kapitalizmu, jak to się często robi. Ale oczywiście przemiany ustrojowe miały swój wpływ. Według mnie, zjawiska kryzysowe zaczęły się w momencie, gdy Polska stanęła w obliczu dylematu: co zrobić z przedsiębiorstwami państwowymi? Był taki termin „komercjalizacja przedsiębiorstwa”, czyli etap przejściowy między państwowym a prywatnym. Często zdarzało się, że bardzo długo nie można było znaleźć amatorów na daną firmę i owa komercjalizacja trwała latami. Bo gdy się chce sprzedać jakieś przedsiębiorstwo, musi być ono w miarę w dobrej kondycji. A nie ze wszystkimi tak było. I władze nie bardzo wiedziały, co z tym zrobić. Traciliśmy czas, traciliśmy klientów, prestiż, ludzi. Wiele lat mieszkalem za granicą i obserwowałem część tych zmian z zewnątrz. Kiedy wróciłem do Polski w 1991 roku, doznałem szoku, bo okazało się, że PLO, które miało jeszcze kilka lat wstecz 200-300 jednostek, teraz ma ich kilka. Dalmor musi się ograniczać, sprzedaje statki, zwalnia ludzi. A stocznie drastycznie zmniejszają produkcję. Pamiętam, że Stocznia Gdańska produkowała trzydzieści parę statków rocznie, zatrudniała około 20 tys. pracowników. Co się z tym wszystkim stało?

**- Bo ZSRR, główny kontrahent, przestał istnieć...**

- To prawda. Więc właściwie w ciągu kilku lat niedawni potentaci przestali działać lub drastycznie się ograniczyli.

**- A państwo, rząd, nie mogło nic zrobić, by ratować te niegdyś świetnie prosperujące przedsiębiorstwa i zakłady, chociażby wspomniane PLO?**

- Nie. Państwo nie mogło zadziałać. Dowodem, że takie działanie mogło tylko zaszkodzić, jest chociażby renowacja Stoczni Gdynia, która w konsekwencji doprowadziła do jej upadku. Jestem zwolennikiem tezy, że o powodzeniu jakiegoś przedsięwzięcia decydują indywidualności. W Polsce byli wizjonerzy, którzy zmieniali system gospodarczy czy polityczny. Jednak w gospodarce morskiej takich osób nie było, albo zostały odsunięte.

**- Przed wojną mieliśmy ministra Eugeniusza Kwiatkowskiego.**

- Dokładnie. Jeżeli ktoś jest znany, inaczej się go przyjmuje, inaczej słucha. Mieliśmy po wojnie wybitnych menadżerów, znanych na świecie, którzy uczestniczyli w biznesie. Ich działalność przynosiła efekty. Ale po 1989 roku to się załamało. Powstawały różne, często wykluczające się pomysły. Nie było wizji.

**- Czyli, według pana, gdyby na początku naszej przemiany ustrojowej znalazł się człowiek, lub grupa ludzi z wizją...**

- Musiałby to być człowiek, że tak to ujmę: miarodajny politycznie. Taki rzeczywiście mógłby zrobić dużo dobrego. W Polsce jest bowiem tak, że 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.

**- W raporcie Najwyższej Izby Kontroli dotyczącym gospodarki morskiej, ze stycznia 2005 roku czytamy: „Główną przyczyną regresu gospodarki morskiej oraz niewykorzystania szans nadmorskiego położenia Polski, był wieloletni brak spójnej polityki morskiej państwa oraz niepodejmowanie we właściwym czasie stosownych decyzji strategicznych, sprzyjających**

**rozwojowi tej gospodarki”. Zgadza się pan z tą opinią?**

- Bardzo trafny pogląd. Faktem jest, że w latach 2000-2005 problematyka morska w Polsce była peryferyjna. Przeciwwstawiano ją okresowi międzywojennemu i poglądom patrona mojej uczelni, Eugeniusza Kwiatkowskiego. Tyle, że on swoje wspaniałe koncepcje głosił w określonej sytuacji geopolitycznej. Z jednej strony był nieprzyjazny Związek Radziecki, z drugiej faszystowskie Niemcy. Jedyłą drogą była ta na morze. Kwiatkowski wspaniałe to rozumiał. Jako dziecko pamiętam, że w moim rodzinnym Wilnie, tak przecież odległym od morza, Liga Morska i Kolonialna była potężną i prężną organizacją. Tak więc istnieje przekonanie, że przed wojną kwestie morskie, za sprawą Kwiatkowskiego i jego współpracowników, były sprawami czołowymi dla naszego kraju. I porównanie do tego, co w tym temacie działo się po 1989 roku, wypada niekorzystnie.

**- Ale w tej chwili nasza gospodarka morska przypomina raczej krajobraz po bitwie.**

- No, według mnie i tak nasza gospodarka morska wykazuje niezwykłą żywotność. Mamy szcątkową, bo szcątkową, ale jednak flotę, PŻM przecież wciąż istnieje. Wprawdzie ich statki pływają pod różnymi banderami, ale pływają. Stocznie? Ze stoczniami jest ciekawa sprawa - małe prywatne istnieją - Gdańska Stocznia Remontowa daje sobie doskonale radę. Myślę, że to cechy menadżerów, pana prezesa Soyki, prezesa Flonta, sprawiają, że ten zakład trzyma się mocno. Fakt,



Fot. Wikipedia

**- Eugeniusz Kwiatkowski swoje wspaniałe koncepcje głosił w określonej sytuacji geopolitycznej - mówi prof. Młynarczyk.**  
**- Z jednej strony był nieprzyjazny Związek Radziecki, z drugiej faszystowskie Niemcy.**

rybołówstwa już nie ma. Dalmor, który kiedyś był potęgą, ma jeden statek. Zostają jeszcze porty, z których część też nieźle sobie radzi.

**- Przez dwadzieścia lat wolnej Polski wielu było w naszym Sejmie posłów z Pomorza, pan także przez jedną kadencję. Ale żaden nie potrafił zwrócić uwagi kolejnych rządów na sprawy morskie. Dlaczego?**

- Część winy biorę, jak mówią piłkarze, na klątę. Będąc posłem partii rządzącej, nie potrafiłem, mimo wielogodzinnych rozmów z wicepremierem Markiem Polem, niczego przeprowadzić. On bardzo uprzejmie słuchał tego, co mam do powiedzenia, ale absolutnie nic z tego nie wynikło. Podejmowałem w Sejmie różne wysiłki. Stworzyłem ponadpolityczny zespół poselski do spraw budowy autostrady A1. Na posiedzeniu tego zespołu, zapytałem: kto z państwa jest przeciw budowie autostrady A1, proszę o podniesienie ręki. Oczywiście nikt nie podniósł. Zadałem więc drugie pytanie: dlaczego przez dziewięć lat niczego nie zbudowano? Wracając do posłów z Pomorza, niestety, nie mieliśmy siły przebicia. Chcieliśmy, by w Sejmie powstała komisja morska. Udało się stworzyć podkomisję w ramach komisji infrastruktury. Byli tam posłowie różnych opcji. Ale i tak nic nie wywalczyliśmy. Odnoszę wrażenie, że ludzie, którzy interesowali się tematyką gospodarki morskiej, byli traktowani do-



Fot. Piotr B. Stareńczak

**Polska Żegluga Morska wciąż istnieje, na zdjęciu Kujawy - statek PŻM - pierwszy zbudowany w chińskiej stoczni.**

## Jerzy Młynarczyk

Jest profesorem doktorem habilitowanym nauk prawnych. Od 1958 r. uczył w Wyższej Szkole Ekonomicznej w Sopocie, od 1970 był pracownikiem naukowym Wydziału Prawa i Administracji Uniwersytetu Gdańskiego. W latach 80. kierował Instytutem Morskim, był też wykładowcą Światowego Uniwersytetu Morskiego. Specjalizuje się w prawie morskim i międzynarodowym publicznym. Wydał 14 książek i około 200 innych publikacji naukowych. Obecnie jest rektorem Wyższej Szkoły Administracji i Biznesu im. Eugeniusza Kwiatkowskiego w Gdyni oraz członkiem Komisji Legislacyjnej powołanej przez premiera RP dotyczącej prawa morskiego. Przewodniczy Polskiemu Stowarzyszeniu Prawa Morskiego.

syc pobłażliwie, jako głoszący oczywiste prawdy, których można wysłuchać, ale niekoniecznie coś z ich informacjami robić. Tacy nieszkodliwi fanatycy, jak na przykład działacze walczący z alkoholizmem. Niby mają rację, ale ich akcje nie mieściły się w katalogu spraw najważniejszych.

**- I od dwudziestu lat się nie mieści. Mimo, że mamy premiera z nad morza...**

- Tak, mieliśmy też prezydenta z nad morza i marszałka Sejmu, i obecnego marszałka Senatu... Z tym, że nie spotka-

łem się nigdy z podejściem: nie rozmawiamy o tym, bo to są sprawy trzeciorzędne. Nie, tak nie było. Ale w czasie rozmów widać było, że informacje wchodzą jednym uchem, a drugim wychodzą. I przy całym uprzejmym traktowaniu rozmówcy, nic z tego nie wynikało. Jest jeszcze jedna rzecz: ta sfera działalności wymaga konkretnej wiedzy. Dzisiaj wszyscy się znają na wypadkach lotniczych. To jest oczywiście wiedza płytka, ale medialnie świetnie się sprzedaje. W tematach morskich nie ma tak łatwo. Brak zainteresowania polityków wynikał nie z tego, że nie było chęci zagospodarowania tych pięciuset kilometrów wybrzeża, ale z myślenia: ja tu nie zabłysnę. Zapytałem na początku poprzedniej dekady w Sejmie: jeżeli generał Haller zawarł ślub Polski z Bałtykiem, to, operując kategoriami prawa rodzinnego, na jakim jesteśmy obecnie etapie: separacji czy rozwodu? I sam odpowiedziałem, że na etapie separacji.

**- To teraz mamy już etap rozwodu?**

- Otóż nie. Muszę powiedzieć, że stało się coś, co zmienia kierunek dyskusji na ten temat. Tym czymś jest obudzenie się Unii Europejskiej. Unia przez wiele, wiele lat za nic miała sprawy morskie. Ale wreszcie oprzytomniała. I w tej chwili nie podpisałbym się pod tezę, że państwo polskie nic nie robi w sprawach morskich. Mogę się jednak zgodzić, że rząd nie prowadzi morskiego PR.

**- Wielka szkoda, swoją drogą.**

- Tak, oczywiście. Bo to, co nazywamy świadomością morską w społeczeństwie, jest nikłe. Ta tematyka niewielu ludzi interesuje. Nie dlatego, że nie jest ciekawa, ale dlatego, że nie jest atrakcyjnie podana. Powiedziałem kiedyś na ko-

misji sejmowej, że jednym ze świństw Stalina zafundowanym naszemu krajowi było 500 kilometrów wybrzeża, bo teraz nie wiemy, co z tym zrobić. Przed wojną ryby były w każdym żydowskim sklepiku, można było je kupić także w Wilnie. A przecież po wojnie mieliśmy okres, gdy nawet na Wybrzeżu były problemy z ich kupnem. Jeden z profesorów Morskiego Instytutu Rybackiego wytłumaczył mi ów fenomen: przed wojną mieliśmy tylko 120 kilometrów wybrzeża, a teraz mamy 500, więc trudno ten większy obszar obdzielić. Wracając do Unii, tamtejsi urzędnicy zrozumieli, że zapchały się im autostrady, a towary można wozić morzem.

**- Czyli Unia wymusza na nas zainteresowanie morzem?**

- Z całą pewnością. Tak czy inaczej, mogę z czystym sumieniem powiedzieć, że od roku 2008 państwo polskie uczestniczy w polityce morskiej UE. Oczywiście, jest to robione niezwykle powoli, słamarnie, w sposób typowo urzędniczy.

**- Ale czy coś z tej polityki wynika?**

- Nie znam działalności wszystkich struktur, nie wiem, na ile odbywa się tam bicie piany, a ile jest realnych postanowień. Ale jest faktem, że przedstawiciele Polski starają się uczestniczyć w tworzonych tam organizacjach, strukturach.

**- Czyli za krótko, byśmy już w tej chwili zobaczyli efekty?**

- Dokładnie tak. Poza tym, sprawy morskie są sprawami globalnymi. Polegają na indywidualnym uczestnictwie autorytetów. Nawet jeżeli uczestniczymy w konferencjach międzynarodowych, a nie mamy nic do powiedzenia, jesteśmy traktowani niezbyt poważnie. Brakuje mi naszego głosu. Nie neguję, że przedstawiciele Ministerstwa Infrastruktury jeżdżą na wszelkiego rodzaju konferencje. Tylko, że gdy później czyta się z nich sprawozdania, nas tam nie ma. Opowiem panu zdarzenie, które brzmi jak anegdota. Kiedyś na jednej z konferencji, przedstawiciel afrykańskiego Burkina Faso, państwa, które nie ma dostępu do morza, ale często uczestniczy w konferencjach morskich, powiedział mi: - Teraz my będziemy mieli w sprawach morskich najwięcej do po-

- Według mnie, zjawiska kryzysowe zaczęły się w momencie, gdy Polska stanęła w obliczu dylematu: co robić z przedsięwzięciami państwowymi?



- W sprawach gospodarki morskiej zabrakło miarodajnego politycznie wizjonera, kogoś takiego jak na przykład, w zakresie polityki finansowej i przemian ustrojowych, prof. Leszek Balcerowicz.

wiedzenia, wy, biali, wykorzystywaliście nas przez trzysta lat, pański kraj, który był krajem kolonialnym, miał w tym udział. Zaczęłam sobie przypominać naszą rzekomą kolonialną przeszłość, łącznie z interwencją na Santo Domingo. No i mówię mu: - Panie kolego, ale myśmy nigdy żadnych kolonii nie mieli...

#### **- Powszechne mylenie Poland z Holland?**

- Dokładnie, wziął mnie za Holendra. Kończąc wątek, z całą pewnością Unia wymusza na nas pewną aktywność. Jej skutków jeszcze nie widzimy. Ale staramy się dostosować nasze ustawodawstwo i rozwiązywać problemy. Dla mnie to wymuszanie pewnych rozwiązań przez Unię jest światelkiem optymizmu.

#### **- Czyli, według pana, w sprawach morskich idziemy w dobrym kierunku?**

- Nie do końca. W UE dominuje termin: zarządzanie sprawami morskimi, który oznacza, iż owe sprawy powinny znajdować się na szczeblu wyższym niż resorty. Jednym słowem, powinny być kompleksowo ujęte. A jak jest u nas? W Polsce przyjęto zupełnie inną koncepcję. Stosunkowo niedawno powołano ciało, które zwie się Międzyresortowy Zespół do Spraw Polityki Morskiej RP...

#### **- To inicjatywa resortu morskiego w Ministerstwie Infrastruktury...**

- Czyli osiągnęliśmy w zakresie zarządzania morskiego poziom międzyresortowy. Jako prawnik, zadaję sobie pytanie, jakie kompetencje ma w ustroju państwa międzyresortowy zespół? Z całą odpowiedzialnością oświadczam: żadnych! Jest to struktura, która grupuje wysoko postawionych urzędników szeregu ministerstw, w randze sekretarza lub podsekretarza stanu, pod przewodnictwem ministra Cezarego Grabarczyka. Sprawy morskie, pominąwszy militarne, marynarki wojennej, są więc u nas w ręku trzynastu ministerstw! I w żadnym nie są pierwszoplanowe. Pana ministra Grabarczyka nie kopią za to, że czegoś zaniedbał w gospodarce morskiej, ale za koleje czy autostrady. To jest superministerstwo, które ma w zasięgu tak wiele spraw, że morze w nich, nomen omen, tonie.

#### **- Jest pan zatem za powrotem do koncepcji odrębnego ministerstwa, takiego jakie mieliśmy w latach 2005-2007?**

- Tak, bo mam wątpliwości, co do skuteczności obecnej organizacji spraw morskich w rządzie. Zakładam dobrą wolę i kompetencje członków owego zespo-

łu. Ale, czy tego rodzaju struktura może nam zapewnić sprawne zarządzanie sprawami morskimi? To kluczowe pytanie. Nikt mi nie powie, że tych trzynaście ministerstw będzie traktowało sprawę morskie jako sztandarowy projekt.

#### **- Wydaje się więc, że oprócz braku autorytetu, sprawy morskie nie miały jakiejś chwytliwej myśli przewodniej. Może powodem była mnogość zagadnień: stocznie, porty, rybołówstwo, żegluga...**

- I trzynaście ministerstw...

#### **- Będzie lepiej?**

- Unia ruszyła ze sprawami morskimi. Może z powodu zurzędniczenia tej instytucji, młyny miały wolno, ale miały. Jeżeli nam, Polakom, uda się zaznaczyć obecność w różnych gremiach, nie będziemy stali w przedpokoju. Bo nie ulega wątpliwości, że prawa gospodarcze są okrutne i mówienie o uczciwej konkurencji można między bajki włożyć. Wygrywa silniejszy. A silniejszy jest m.in. ten, kto ma więcej do powiedzenia, który może przeformować swoje koncepcje. Jestem więc bardzo umiarkowanym, ale jednak optymistą. Szkoda tylko, że nikt nam nie odda straconego czasu. I ludzi.

# Byłem pieszczochem PRL-u

Z najstynniejszym polskim konstruktorem żaglowców, inżynierem Zygmuntem Choreń, rozmawiają Tomasz Falba i Czesław Romanowski

**- Poprzednie miesiące nie były szczęśliwe dla pańskich konstrukcji: najpierw złamane maszty Pogorii, potem również złamane maszty Chopina...**

- W międzyczasie problem z masztami na *Palladzie*... Nie wiem czemu to przypisać. Statki, tak jak ludzie, starzeją się: najpierw jest młody, sprawny chłopak, później, po czterdziestu latach, zdrowie już mu tak nie dopisuje. Wystarczy, że w jednym miejscu wkradnie się korozja i idzie to lawinowo. Na przyszłość będę musiał te maszty tak konstruować, żeby awaria jednego nie pociągała za sobą zawalenia kolejnych.

**- Ile w złamaniu na skutek korozji masztów Pogorii było błędu konstrukcyjnego, a ile wadliwego wykonania?**

- Był pewien niuans wadliwie wykonany. To już wprawdzie etap wykonawstwa, ale konstruk-

**Zygmunt Choreń ze swoim, jak mówi, najważniejszym trofeum: nagrodą miesięcznika „Morze”, pod nazwą „Tak trzymać” z 1986 roku.**

tor ma na całość swego dzieła wpływ i w pełni za nie odpowiada. Nie było to karygodne uchybienie wykonawcze, choć czas pokazał, że można to było zrealizować inaczej i wówczas ten maszt nie zламаłby się po trzydziestu, a po pięćdziesięciu latach.

**- Czy ta seria nieszczęśliwych wypadków ma wpływ na pańskich klientów, nie odstrasza ich?**





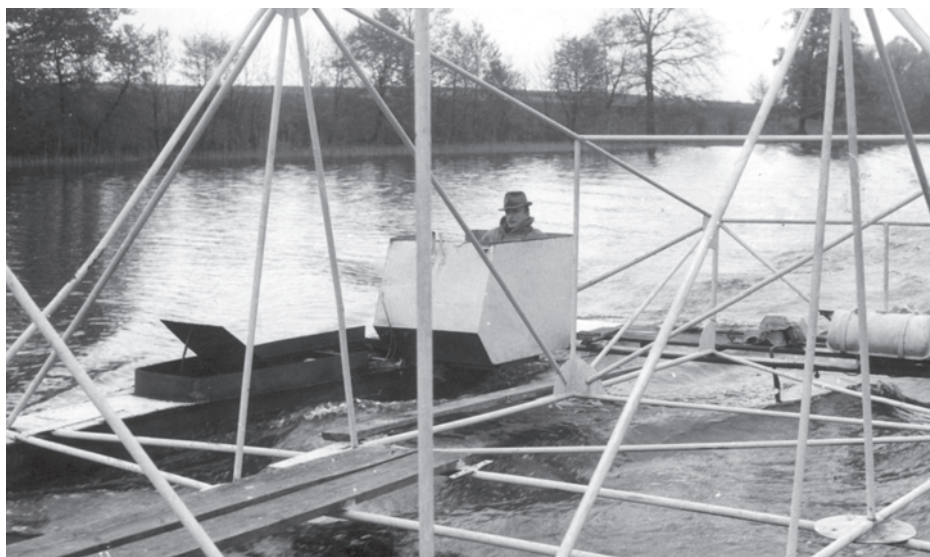
- Tych klientów i tak już nie ma zbyt wielu, nie ma już tak wielkiego zapotrzebowania na żaglowce jak kiedyś, ale nie przypuszczam, by to mogło kogoś odstraszać.

**- Niewiele ludzi na świecie może się pochwalić zaprojektowaniem i zbudowaniem aż siedemnastu dużych żaglowców. A pan może. Jakże to uczucie?**

- Jest to powód do satysfakcji.

**- Miał pan szczęście w życiu. Ale trzeba też powiedzieć, że gdyby nie PRL, być może nie udało się panu zbudowanie tylu żaglowców. Czuł się pan pieszczochem Polski Ludowej?**

- Zgadza się całkowicie co do tego, że jestem dzieckiem szczęścia i wszystko, za co się z sercem zabieram, mi się udaje. Co do pieszczoła – no byłem w jakimś sensie. Byłem w PZPR i się tego nie wstydzę, a wręcz się tym chlubię. I szczerze mówiąc, obserwując co się teraz dzieje, uważam że była to o wiele bardziej moralna partia niż wszystkie inne, które powstały po tak zwanej transfor-



Fot. Archiwum domowe

Jeziro Jeziorak koło Iławy - Ośrodek Badań Modelowych Politechniki Gdańskiej - rok 1967.

macji. Udało mi się, bo właśnie jestem dzieckiem szczęścia, być członkiem rejsu okołoziemskiego na *Otago*, z kapitanem Zdzisławem Pieńką. A po powrocie z tego rejsu akurat tak się zdarzyło, że Związek Radziecki zainteresował się budową statków żaglowych. Stocznia Gdańska nie chciała ich budować, ponieważ miała się całkiem dobrze budując dziesiątkami trawlerów, statki towarowe, drewnowce. Statek żaglowy był czymś nowym i dyrekcja miała rozliczne obawy. Szczęśliwym zbiegiem okoliczności, w stoczni było silne lobby żeglarskie, które powstało głównie dzięki społecznej żeglarskiej działalności Mieczysława Czarniawskiego, dyrektora stoczniowego biura konstrukcyjno-projektowego i twórcy Jacht Klubu Stoczni Gdańskiej. W Jacht Klubie było wielu żeglarzy stoczniowych, więc powstało lobby, które wspierało ideę budowy żaglowca. Ale że, jak wspominałem, dyrekcja z różnych powodów bała się tego zadania, żaden z doświadczonych głównych konstruktorów stoczniowych nie chciał się go podjąć. Więc szukano kogoś nowego, choć szczerze mówiąc dyrekcja miała cichą nadzieję, że się to nie uda i będzie mogła powiedzieć: zrobiliśmy co było można, ale się nie udało. Ale siłą jest propaganda. Powstała idea *Daru Młodzieży*, Związek Młodzieży Socjalistycznej i publikatory rozhuściły tę ideę. I chwała im za to.

**- Ale zanim powstał *Dar*, była *Pogoria*, pierwszy pański żaglowiec. Zaprojektowany ewidentnie na polityczne zamówienie. Jego autorem była przecież telewizja pod rządami wszechwładnego wówczas Macieja Szczepańskiego zwanego „krwawym**

**Maciusiem”. Jak to się stało, że to właśnie pan otrzymał to zadanie?**

- Nic mi nie wiadomo o krwawych czynach Szczepańskiego. Dla mnie, kiedy obserwowałem zmiany programowe w TVP po tak zwanej transformacji ustrojowej, jego następcy byli obrzydliwi. A polityka nie miała z tym nic wspólnego. *Pogoria* powstała bowiem dzięki Krzysztofowi Baranowskiemu. Był człowiekiem, który kochał żeglować. Szczepański, z którym szczerze mówiąc miałem niewiele wspólnych kontaktów, popierał tę ideę, ale to było dzieło Baranowskiego. Przekonał go, że jest mu potrzebny żaglowiec. I chwała im obu za to.

**- A jak pan się znalazł w tym projekcie?**

- Bardzo prosto. Baranowski jechał do Finlandii zamawiać żaglowiec dla telewizji, spotkaliśmy się w kawiarni, mówię mu: Krzysztof, po co masz tam zamawiać, kiedy my go tutaj własnymi siłami w Gdańsku zrobimy? Szybko udało się nam znaleźć wspólny język. Trzeba było jednak przekonać stocznice. Zrobiliśmy to wspólnie, mówiąc, że trzeba zrobić próbę przed *Darem Młodzieży*, przetrzeć szlak, zbudować *Pogorię*. I to było łamanie ludzkich, a nie politycznych, barier. Było żeglarskie lobby, które cieszyło się, że będziemy mieli nasz, polski żaglowiec i dlatego się udało. A wracając do pieszczołów, żaglowce powstawały, politycy zobaczyli, że ludzie się tym interesują, że przynosi to nam sławę i może faktycznie uczynili nas wówczas pieszczołami.

**- Zaprojektowanie *Daru Młodzieży* było o wiele trudniejsze niż *Pogorii*. Czuł się pan gotowy do realizacji tak dużego żaglowca?**

## Zygmunt Choreń

Urodził się w 1941 roku we wsi Brzozowy Kąt na Podlasiu. Jest absolwentem Politechniki Gdańskiej i Leningradzkiego Instytutu Budowy Okrętów. Dyplom inżyniera otrzymał w 1965 roku. Od 1965 do 1968 roku był pracownikiem Politechniki Gdańskiej, a następnie biura konstrukcyjnego Stoczni Gdańskiej, gdzie od 1978 roku stał się głównym konstruktorem żaglowców. Zaprojektował i nadzorował budowę 17 wielkich żaglowców, pływających dziś pod banderami Polski, Bułgarii, Rosji, Ukrainy, Niemiec, Finlandii, Japonii i Panamy, m.in. *Pogorię*, *Dar Młodzieży* (oraz pięć podobnych jednostek dla ZSRR), *Fryderyka Chopina*, *Oceanię* i *Royal Clippera*. Jest też kapitanem jachtowym. W latach 1973-1974 jako członek załogi jachtu *Otago* brał udział w pierwszych wokółziemskich regat Whitbread. Należy do Bractwa Kaphornowców. Od 1992 roku prowadzi w Gdańsku biuro projektowania statków Choren Design and Consulting.

- Nie miałem żadnych wątpliwości. Byłem już po rejsie dookoła świata, przeżyłem wywrotkę na Oceanie Indyjskim, pracowałem na Politechnice, miałem na swoim koncie *Pogorie*. To nie było rzucanie się z motyką na słońce, wiedziałem, że statek musi mieć odpowiednią stateczność, żeby mu się krzywda nie stała, bo miałem w pamięci tę wywrotkę na oceanie, w pobliżu Australii. Robiłem to, by mnie się żyło ciekawiej, by żyło się ciekawiej moim współpracownikom. Bo trzeba podkreślić, że nie byłem sam. Duża grupa ludzi ze mną pracowała, cieszyła się z tego i była dumna. I słusznie.

**- Co było największym problemem w trakcie budowy?**

- Nie było nic trudnego. Przecież zanim się wzięliśmy za *Dar Młodzieży*, zbudowaliśmy w tym kraju, licząc Stocznnię Gdańską, Stocznnię im. Komuny Paryskiej w Gdyni, Stocznnię Szczecińską, ponad dwa tysięcy statków.

**- Ale nie żaglowców.**

- No tak, była to pewna osobliwość. Ale były już zaprojektowane i zbudowane w Stoczni Gdańskiej jachty żaglowe. Istniało prężne biuro konstrukcyjne Stoczni Gdańskiej, istniało środowisko, które się na tym znało. Szkoda, że go w tej chwili prawie nie ma... To była mocna, techniczna jednostka gospodarcza i tam się nie było czego bać. Gdy ktoś popełnił błąd, kolega czy osoba nadzorująca, podprowadzała na dobre rozwiązanie. Miałem się kogo poradzić, był kapitan Kazimierz Jurkiewicz, który ze mną współpracował, cześć mu i chwała.

**- I ten silny zespół zdecydował o sukcesie, o tym, że to pan przez następne lata projektował kolejne jednostki? Bo jak się czyta listę zaprojektowanych przez pana żaglowców, to ma się wrażenie, że w owym czasie tylko pan projektował, a innym właściwie takiej pracy nie zlecano.**

- Nieprawda. Przecież zamówienia nie przychodziły bezpośrednio do mnie. To nie było tak, że Choreń sobie wybierał żaglowce. Byłem wzywany do dyrektora, który mówił: „Przyszło zamówienie”. A jeżeli chodzi o zamówienia na rosyjskie żaglowce, to zajmowałem się autentycznie agenturalną działalnością.

- ?

- Stocznia ciągle nie bardzo chciała te statki budować. Więc pisałem pismo i szedłem do dyrektora, żeby je wysłał do Centromoru, by oni nadali bieg sprawom. A dyrektor: „Czy ty Choreń myślisz, że ja nie mam nic innego do roboty, tylko czy-

tać i podpisywać twoje pisma???” A po stronie radzieckiej był mój znajomy, kapitan Aleksander Anatoljewicz Czeczulin, do którego dzwoniłem i mówiłem: „Trzeba odpisać w takim a takim stylu, żeby to nasza stocznia te statki dostała”. Uważam, że to był jakiś impuls prowadzący do powstania serii żaglowców radzieckich.

**- Spośród zbudowanych w latach osiemdziesiątych żaglowców jeden się wyróżnia szczególnie - Oceania.**

- Wiedziałem jakich argumentów użyć, żeby stocznia przychylniej spojrziała na tę konstrukcję, a ludzie w Instytucie Oceanografii wiedzieli, na jakie argumenty podatni są ich szefowie i tym sposobem przepchnięto tę koncepcję.

**- No właśnie, Oceania była jednostką naprawdę nowoczesną. Skąd pomysł na zainstalowanie tam eksperymentalnego ożaglowania?**

- To zadanie w stylu: na statku szkolnym trzeba mieć trzydziestu, czterdziestu, pięćdziesięciu marynarzy, żeby go bezpiecznie obsłużyć. A na *Oceanii* zadaniem było: będą tu pracować naukowcy, którzy nie mieli ambicji, by pociągać za liny i stawiać żagle, tylko wykonywać swoje badania. Więc trzeba stworzyć taki system, by tych żagli nie trzeba było obsługiwać przez dużą liczbę ludzi. Zadanie wykonane. Nota bene, teraz mamy jeszcze doskonalszy system niż na *Oceanii*, czekamy tylko na okazję, by skonstruować statek, na którym można by go zastosować.

**- Nie żał panu, że po ostatnim remoncie Oceania zrezygnowała z tego ożaglowania?**

- Żał. Pewnie motywem było to, że bardzo mocno wyposażono jednostkę sprzętem badawczym, a więc środek ciężkości powędrował do góry, a przecież maszty i reje swoje ważą... Obecne, trójkątne ożaglowanie, też jest skuteczne i nie wymaga aż tak dużej ilości obsługujących.

**- A nie lepiej było skorzystać z okazji i to jeszcze doskonalsze ożaglowanie, o którym pan powiedział, zamontować właśnie na Oceanii?**

- Próbowałem, nie udało mi się.

**- Zaprojektował pan dla Związku Radzieckiego pięć jednostek. Nie było w tym, olbrzymim przecież kraju konstruktorów? Dlaczego zwracano się do Chorenia?**

- Oni zwracali się nie do Chorenia, a do Centromoru i do Stoczni Gdańskiej. A dyrektor stocznioowego Biuro Projektowego, wspomniany Mieczysław Czarniawski,

widocznie miał do mnie zaufanie i przydzielał mi tę pracę. Gdyby dzisiaj się taka propozycja pojawiła, stawiliby się dzieściu chętnych. A w tym czasie byłem tym, który się nie bał ryzyka.

**- Czy przydały się znajomości ze studiów? Pan studiował w Leningradzie.**

- Nie, znaczenie miała moja znajomość języka rosyjskiego. Statki zacząłem budować przecież dwadzieścia lat po skończeniu studiów. Gdy Rosjanie przyjechali na rozmowy, musiałem sobie przypomnieć, jak się w tym języku mówi. Znajomość języków pomaga – przeżyłem dwa kryzysy w naszym kraju dzięki temu, że dostałem zamówienia od Rosjan. Gdybym nie znał języka, byłoby mi o wiele trudniej. Do dzisiaj się dziwię umysłowej tępotcie tak zwanych ministrów oświaty, którzy usunęli język rosyjski ze szkół.

**- Do dzisiaj chyba ma pan dobre układy w Rosji. Choćby w ubiegłym roku zbudowano, według pana projektu, dla rosyjskiej firmy, żaglowiec wycieczkowy *Running of Waves*. Ilu ma pan tam klientów?**

- Jeszcze jednego.

**- Pana Siergieja Zyrjanowa od *Petit Prince*?**

- Tak.

**- No właśnie, w 2006 roku stworzył pan na zamówienie wspomnianego milionera projekt gigantycznego żaglowca, który miał promować ekologię, pełnić funkcję kwatery głównej Ekologicznej Rady Planety. Co się z tym stało? Od 2007 roku praktycznie nic o nim nie słychać.**

- Dziennikarze lubią robić z igły widły, dlatego staram się wytłumiać te wiadomości. Tak, to jest milioner, miał swoją wizję, napisał dla dzieci ciekawą bajkę, wydaje w kilku językach alfabet ekologiczny, chciał budować wspaniały statek. Myślę jednak, że tak wielki przekraczał jego możliwości.

**- Idea statku promującego ekologię wydawała się dosyć nietypowa. Będzie coś w końcu z tego?**

- Jeżeli będzie, to coś o wiele mniejszego. Trwają uzgodnienia i rozmowy o projekcie pływającej sali konferencyjnej. Będzie to statek o wiele mniejszy i przeznaczony do propagowania idei ekologicznych.

**- Czyli *Petit Prince*, którego wspaniały model ma pan zresztą w swoim gabinecie, nie powstanie?**

- Nie. Raczej nie. Ten milioner wcale nie jest aż tak bogaty... Myślę, że zdecy-

dował rachunek ekonomiczny. Gdyby to był statek pasażerski, który zarabia, byłoby to przedsięwzięcie bardziej realne. Ale jeżeli to ma być statek edukacyjno-reklamowy i jednocześnie superluksusowy, to utrzymać go byłby w stanie duży kraj, ale nie pojedynczy człowiek.

**- Powstał chociaż kadłub?**

- Nie, nigdy nie był zaczęty.

**- Za to o wiele wcześniej, na kadłubie innej jednostki, Gwarka, zaprojektował pan Royal Clippera, największy obecnie żaglowca świata. Jak wyglądała praca nad tym projektem?**

- To świadectwo, że moje idee nie są utopijne. Bo to ja podsunąłem pomysł zbudowania statku wycieczkowego dla polskiej klasy średniej. I wszystko szło dobrze, wszystko by się udało, tylko „solidaruchy” trzy miesiące za wcześniej zaczęły rozrabiać. Statek stał przy kei, maszty czekały na montaż, były silniki w siłowni, osiemdziesiąt procent kabin zostało wyposażonych, ale nas uszczęśliwiono Solidarnością i cały koncept przepadł.

**- Który z zaprojektowanych przez pana żaglowców darzy pan największym sentymentem, a którego najmniejszym?**

- Każdy lubię. *Gwarek*, czyli *Royal Clipper*, oczywiście, bo to przepiękna jednostka, *Oceania* także... Ale wszystkie są piękne. *Running of Waves* może mniej się chwale, bo była to dla mnie katastrofa finansowa. Lepiej mi idzie robienie projektów, gorzej z budowaniem statków - a w tym wypadku miałem kontrakt i na projekt, i na budowę. Nie wyszedłem na tym najlepiej.

**- Prowadzi pan dzisiaj własną firmę. Jak pan zdobywa zamówienia? Wystarczy wymienić nazwisko?**

- To jest mały rynek, wszyscy się znają. Co chwila zgłaszają się do mnie jakieś firmy reklamowe. Mówię im, że w tym sektorze billboardy wielkości Pałacu Kultury na nikiem nie robią wrażenia - jeżeli ktoś chce zbudować statek żaglowy, łatwo mnie znajdzie. Działa nazwisko.

**- Jest pan najbardziej znany z projektowania żaglowców, ale nie tylko tym się pan zajmuje. W pana biurze powstają też projekty statków. Zaprojektował pan np. statek wycieczkowy, który pływa po Nilu, inne statki żeglugi śródlądowej, czy pełnomorskie tankowce. Co pan woli projektować, tego rodzaju statki czy żaglowce?**

- Wolę projektować oczywiście żaglowce. Ale trzeba pamiętać, że nie pracuję sam, mam prężny zespół, który bardzo dobrze działa. Jeszcze na szczęście żyje grupa doświadczonych konstruktorów z mojego macierzystego biura Stoczni Gdańskiej, z którymi chętnie współpracujemy i kilka osób zdolnej młodzieży. I to owocuje. Przypisuję sobie autorstwo organizacyjne, ale projekty to zasługa całego zespołu.

**- Jak jest w tej chwili z zamówieniami?**

- Gorzej niż kiedyś. Niemniej od czasu, kiedy prowadzę samodzielną działalność, zawsze było tak, że gdy kończyło się jedno zamówienie, pojawiało się następne. Specjalnie się też nie reklamuję, bo gdyby zgłosiło się dziesięciu klientów

jednocześnie, musiałbym odmawiać. A tego nie lubię.

**- A nie myślał pan o projektowaniu jachtów? Szybciej i więcej można zarobić...**

- No tak. Ale istnieje silna grupa konstruktorów, z którymi nie chce mi się ścierać. Tam jest inna specyfika... Pewnie bym potrafił zaprojektować jacht, ale w żaglowcach czuję się bezpiecznie, po co więc szukać czegoś innego?

**- Nad czym pan teraz pracuje?**

- Współpracuję ze Stoczną Marynarki Wojennej i ze Stoczną Gdańską, może coś z tego wyniknie.

**- Żaglowiec dla Indonezji?**

- Za wcześniej się chwalić.

**- Prezes stoczni, z którym rozmawialiśmy jakiś czas temu, już się zdążył pochwalić waszą współpracą. A czy istnieje statek, który chciał pan zaprojektować, a nie miał pan okazji?**

- Jest. I myślę, że go niedługo zaprojektuję. To jest właśnie ta jednostka o nowym, ciekawym ożaglowaniu, o której mówiłem wcześniej. Ale nie zapeszejmy.

**- Czy można mówić o polskiej szkole konstruktorów żaglowców, której pan przewodzi? Czy wychował pan pokolenie następców?**

- Są młodzi koledzy, zdolni, którzy pozakładali firmy i myślę, że byłiby w stanie zaprojektować duże jednostki. Tylko dostać zamówienie nie jest tak łatwo. Mniej wierzę w swoją genialność, a bardziej w uwarunkowania. Na przykład *Daru Młodzieży* nigdy nie zaprojektowałbym jako singiel. Musiałem być w biurze projektowo-konstrukcyjnym Stoczni Gdańskiej, w którym było kilku tam mądrych ludzi i dzięki nim mogłem działać. W przeciwnym wypadku nie byłbym wiarygodny. Miałem po prostu szczęście.

**- Jako przedstawiciel pisma, które kontynuuje tradycje miesięcznika „Morze”, nie możemy nie zapytać o pańską fascynację morzem, która zaczęła się od przeczytania właśnie „Morza” i sprowadziła pana tutaj aż z Podlasia.**

- Tu cześć i chwała redaktorowi Jerzemu Micińskiemu. Było w „Morzu” coś takiego jak Klub Neptuna i to mnie fascynowało. Dlatego w dziesiątej klasie znalazłem się na obozie żeglarskim zorganizowanym właśnie przez ten klub. Spodobało mi się. I dzięki temu mam swoje najważniejsze trofeum: nagrodę miesięcznika pod nazwą „Tak trzymać” z 1986 roku.



Na pokładzie STS Alexander von Humboldt w Bremerhaven, w 1986 r. - trzeci z lewej.



## Życie dla *Orla*

Hubert Jando ma 34 lata, mieszka w Gdyni. Jest absolwentem historii Uniwersytetu Gdańskiego, współtwórcą i członkiem władz Morskiej Agencji Poszukiwawczej, która w 2008 roku zorganizowała wyprawę na Morze Północne w celu odnalezienia wraku okrętu podwodnego *Orzeł*. Obecnie pisze doktorat poświęcony historii jednostki i hipotezom jej zaginięcia.

„*Orłowa*” dokumentacja w Muzeum Marynarki Wojennej w Gdyni.

przeprowadzonym przez brytyjski samolot na okręt podwodny, który miał miejsce na pozycji o współrzędnych 55°58' N; 00°42'E. Pozycja ta znajdowała się około 150 mil morskich na zachód od brytyjskiego portu Rosyth.

W przytoczonych przez autora, odznaczonych w 1992 r. dokumentach, przechowywanych w National Archives w Londynie widnieje raport, z którego wynika, że brytyjski samolot Hudson wchodzący w skład 224 dywizjonu RAF, w dniu 03.06.1940 r. o godzinie 8.04 wykrył ciemnoszarą sylwetkę nieprzyjacielskiego okrętu podwodnego. Zbliżając się, został dostrzeżony przez załogę, która celem uniknięcia ataku rozpoczęła manewr zanurzenia. Samolot zatoczył koło,

stawiona kolejna, sensacyjnie brzmiąca wersja zatonięcia *Orla*, której autorem jest Tomasz Kawa, podejmujący od pięciu lat próby wyjaśnienia tej zagadki (wspominaliśmy o nim w numerze z września 2010 r. – red.). Według sformułowanej przez niego hipotezy, przyczyną zaginięcia polskiego okrętu należy upatrywać w ataku

### Ciemnoszara sylwetka

W czerwcu ubiegłego roku na stronie [www.orzelsearch.com](http://www.orzelsearch.com) została przed-

po czym zrzucił z wysokości ponad 100 metrów, na będący na głębokości peryskopowej okręt, serię trzech, 250 kilogramowych bomb głębinowych. Spadły ok. 13 m za rufą znajdującej się na południowym kursie jednostki. Po przeprowadzonym ataku piloci dostrzegli unoszącą się na powierzchni wody dużą plamę ropy.

Historią *Orla* zajmuję się od wielu lat. Naturalnie więc, hipoteza Kawy wzbudziła moje zainteresowanie. Zaraz po ukazaniu się jego artykułu, podjąłem próbę nawiązania kontaktu, w celu wymiany posiadanych przez nas informacji dotyczących wspomnianego ataku. Niestety, pomimo moich starań, nie udało mi się tego dokonać (i my próbowaliśmy skontaktować się z Tomaszem Kawą, podobnie jednak jak autor tekstu, bez efektów – red.). Nie pozostało mi zatem nic innego jak osobiście sprawdzić ustalenia Kawy.

Z posiadanych przeze mnie dokumentów wynika, że informacja o zauważeniu oraz przeprowadzeniu ataku na okręt podwodny w okolicach godziny ósmej rano w dniu 3 czerwca 1940 r., znajduje potwierdzenie w brytyjskich raportach i dziennikach zdarzeń, opisujących sytuację, jaka panowała na Morzu Północnym w czerwcu 1940 roku. Jednakże wskazywane w tych dokumentach, zarówno miejsce wykrycia okrętu, jak i przeprowadzenia ataku oraz niektóre detale, charakteryzują się pewnymi rozbieżnościami w stosunku do opisanego wyżej raportu. Istnieją na przykład dwa raporty lotnicze z wyżej wymienionego ataku, na których widnieją dwa, nie do końca zgodne ze sobą szkice atakowanego okrętu podwodnego.

Z dokumentu pt. „Dzienne raporty operacyjne składane Pierwszemu Lordowi Admiralicji” wynika, że w dniu 3 czerwca o godzinie 8 rano w okolicach Berwick, zbombardowany został nieprzyjacielski okręt podwodny, po czym na powierzchni wody ukazała się duża plama ropy. W tym miejscu należy wyjaśnić, że port w Berwick znajdował się u wejścia do zatoki Firth of Forth, w głębi której umiejscowiona była baza morska Rosyth, czyli około 150 mil od ataku opisanego przez Tomasza Kawę. Z dalszych informacji wynika, że w godzinę później, ten sam okręt widziany był ponownie na powierzchni. Na miejsce zaobserwowania nieprzyjacielskiej jednostki został skierowany brytyjski sloop HMS *Weston*, celem sprawdzenia efektów ataku.

Podane wyżej dane zostają powtórzone w dokumencie pt. „Dziennik zdarzeń

podsumowujący sytuację jaka panowała na Morzu Północnym w czerwcu 1940 r.”, z tą różnicą, że mowa w nim tylko o zauważeniu w dniu 3 czerwca o godzinie 8.04 w okolicach zatoki Firth of Forth nieprzyjacielskiego okrętu podwodnego. Ponadto znajdziemy w nim dodatkową, choć nieprecyzyjną informację dotyczącą pozycji widzianej godzinę później jednostki. Dokument wskazuje na 55°42' N; 00°58' W lub E. Z dalszej części wynika, że o 8.04 zbombardowano dwa niemieckie okręty podwodne: pierwszy na pozycji 55°48' N; 00°58'E, drugi natomiast 55°58' N; 00°42'E, czyli pozycji zgodnej z raportem przedstawionym na stronie [www.orzelsearch.com](http://www.orzelsearch.com).

### Brytyjski atak

Kolejny dokument opisujący zdarzenia związane z napotkaniem niemieckich okrętów podwodnych zdaje się potwierdzać teorię Tomasza Kawy opisując, że dnia 3 czerwca o 8.04 brytyjski samolot zbombardował około 150 mil na wschód od zatoki Firth of Forth okręt podwodny.

W celu identyfikacji jednostki, która padła ofiarą ataku przeprowadzonego przez brytyjski samolot w godzinach porannych w dniu 3 czerwca oraz w celu ustalenia, czy przypadkowym obiektem wspomnianego ataku mógł być *Orzeł*, podjąłem próbę odtworzenia sytuacji taktycznej w rejonie działań niemieckich i brytyjskich okrętów podwodnych, która wtedy miała miejsce.

Pierwszym zadaniem było ustalenie, gdzie znajdował się *Orzeł* w momencie, gdy brytyjski samolot bombardował wykryty cel. Z rozkazów wysłanych przez Admiralicję Brytyjską na pokład *Orla* wynika, że o godzinie 9 miał on rozpocząć przemieszczanie się z zajmowanego sektora patrolowania oznaczonego symbolem A1, którego granice zawarte były w obszarze o współrzędnych 55°45' N; 3°30'E; 56°30'N; 4°25'E, do nakazanej mu rozkazem z dnia 2 czerwca pozycji o współrzędnych 57°00' N; 4°10'E. Przypuszczalna pozycja polskiego okrętu podwodnego o godz. 8.04 w dniu 3 czerwca 1940 r. znajdowała się więc w odległości około stu kilkudziesięciu mil od tej, która została wskazana we wspomnianym raporcie. Stąd też nasuwa się pytanie: jak to możliwe, aby atakowanym w tym dniu okrętem był *Orzeł*?

Odpowiedź znajdziemy w artykule Tomasza Kawy pt. „Brakujący raport” zamieszczonym na wspomnianej na wstę-

pie stronie internetowej. Autor, opierając się na posiadanym dokumencie niemieckiego kontrwywiadu oraz na przeprowadzonej przez siebie analizie dokumentów opisujących rozmieszczenie brytyjskich okrętów podwodnych twierdzi, że w dniu 3 czerwca 1940 r. *Orzeł* został zwolniony przez Admiralicję Brytyjską z wyznaczonych mu wcześniejszych zadań i powracał do bazy w Rosyth. W trakcie drogi powrotnej miał zostać przypadkowo zaatakowany i zatopiony przez brytyjski bombowiec. Tomasz Kawa twierdzi, że znane są mu pozycje wszystkich jednostek podwodnych operujących w tym czasie na Morzu Północnym i na tej podstawie wywnioskował, że jedyną atakowaną jednostką na tej pozycji mógł być *Orzeł*. Zamieszczony w jego raporcie rysunek sylwetki okrętu podwodnego przypominający kształtem polski okręt podwodny zdaje się tylko potwierdzać tą teorię.

Na podstawie zebranych przeze mnie materiałów wynika, że w godzinach porannych, 3 czerwca, na Morzu Północnym operowało dwanaście niemieckich okrętów podwodnych. Były to: *U-8*, *U-26*, *U-28*, *U-29*, *U-32*, *U-46*, *U-47*, *U-48*, *U-56*, *U-58*, *U-60* i *U-62*. W tym miejscu warto nadmienić, że w czasie II Wojny Światowej ustalenie pozycji niemieckich okrętów opierało się na systemie tzw. siatki kwadratów, w którym większość akwenów świata podzielono na duże kwadraty oznaczone dwuliterowym symbolem. Kwadraty podzielone zostały na kolejne, oznaczone symbolem dwucyfrowym, a te raz jeszcze na mniejsze, oznaczone również symbolami dwucyfrowymi.

3 czerwca przebywający w kwadracie AN 49 43 *U-8*, o godzinie 8.14 napotkał brytyjski okręt podwodny, a jego hydroakustycy zarejestrowali odgłos wystrzelonej torpedy, bądź jej eksplozję. Był to HMS *Triton*, który jak wynika z jego dziennika okrętowego, znajdując się na pozycji 57°01'N; 02°48'E, o godz. 7.20 zanurzył się, celem uniknięcia wykrycia przez zauważoną w odległości kilku mil niezidentyfikowaną jednostkę. Wykonany przez nią manewr zanurzenia pozwolił określić ją jako okręt podwodny. O 8.33 dowódca *Tritona* wysłał radiową informację, celem ostrzeżenia alianckich okrętów o niebezpieczeństwie, jakie stwarzała obecność niezidentyfikowanego okrętu podwodnego w pobliskim akwencie.

Kolejny niemiecki okręt *U-26* przebywając o godzinie 8, wciąż 3 czerwca, w kwadracie AN 61 15, znajdował się naj-

Sytuacja taktyczna w rejonie działań niemieckich i brytyjskich okrętów podwodnych w dniu 03.06.1940 r. na Morzu Północnym

Ilustr. ImageBit



LEGENDA:

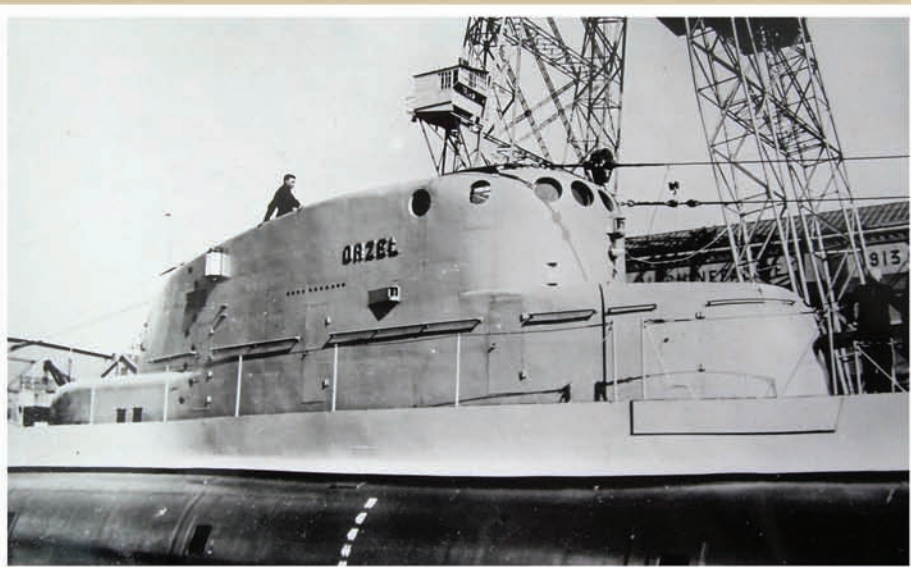


Obszar patrolowania  
wyznaczony przez współrzędne  
55°45' N; 3°30'E; 56°30'N; 4°25'E



Przypuszczalna trasa patrolu *Orła* wg Tomasza Kawy  
Miejsce ataku lotniczego w dniu 3 czerwca 1940 roku

Przybliżona pozycja *Orła*, zgodna z oficjalnymi rozkazami Admiralicji



ORP Orzeł.

bliżej, bo około 50 mil od miejsca, w którym miał nastąpić atak lotniczy na *Orla*, opisany przez Tomasza Kawę. Zastanawiającym jest, że tego dnia w dzienniku pokładowym okrętu nie widnieją informacje o zarejestrowaniu eksplozji, bądź zauważeniu samolotów, które można by powiązać ze wspomnianym atakiem. Jedynie zanotowane w godzinach porannych zapisy dotyczą zauważenia pomiędzy godz. 10.45, a 12 dryfujących min morskich. Oczywiście nie wyklucza to faktu, że taki atak lotniczy miał miejsce, gdyż nie zawsze wybuchy bomb były słyszane i rejestrowane przez hydroakustyków jednostek znajdujących się w podobnej odległości.

Porucznik Otto Harms dowodzący *U-56* prowadził o godzinie 8.00 w dniu 3 czerwca patrol w kwadracie AN 3475. Jednakże zarówno w godzinach porannych, jak i w ciągu całego dnia, nie zauważył niczego, wartego odnotowania w dzienniku pokładowym.

Okręt *U-58* dowodzony przez Kapitanę Herberta Kuppischa prowadząc patrol w kwadracie AN 41 98 został trzykrotnie zmuszony do zejścia pod wodę, pomiędzy godz. 4.54, a 9.07, na skutek zauważenia brytyjskich samolotów. Pozycja, na której przebywał, znajdowała się jednak około 170 mil na północny zachód od miejsca ataku przeprowadzonego przez samolot wchodzący w skład 224 dywizjonu RAF.

Kolejne niemieckie jednostki podwodne cały dzień 3 czerwca spędziły, jak np. *U-28*, w bazie w Trondheim, bądź wychodziły z baz w późniejszych godzinach niż nastąpił analizowany atak. Okręt *U-32*

opuścił bazę w Wilhelmshaven o 13.35, natomiast *U-47* bazę w Kilonii o 9, aby po pięciu godzinach do niej powrócić celem naprawy uszkodzonego kompasu. Ponadto, okręt o numerze *U-62* o godz. 8 wszedł do Wilhelmshaven, kończąc tym samym trwający siedemnaście dni patrol.

Pozostałe okręty niemieckie prowadziły działania bojowe na tyle daleko od miejsca teoretycznego ataku lotniczego na *Orla*, że nie można ich rozpatrywać jako mogących mieć jakikolwiek związek z omawianym zdarzeniem. *U-29* dzień 3 czerwca spędził na prowadzeniu rozpoznania rejonu zachodniego wybrzeża Irlandii, *U-48* po opuszczeniu o godz. 1 portu Trondheim, został skierowany na linię patrolowania znajdującą się w okolicach wybrzeża norweskiego, okrętowi *U-46* wyznaczono rejon patrolowania na wodach północno-wschodniej Szkocji, w kwadratach AN 42 11 i AN 42 81, gdzie o 7.10 wykonał zanurzenie alarmowe przed zauważonym samolotem, natomiast *U-60* został przez niemieckie dowództwo skierowany na pozycję o współrzędnych 52°30'N; 02°20'E.

### Co się wydarzyło?

Z dzienników zdarzeń Brytyjskiego Dowództwa Zachodniej Rubieży wynika, że w dniu 3 czerwca trzy alianckie okręty kończyły patrole bojowe i znajdowały się na trasie powrotnej do bazy w Rosyth.

Dowodzony przez komandora porucznika Benjamina Bryanta HMS *Sealion* o godzinie 8 znajdował się na pozycji 56°08'N; 01°44'W, która oddalona była o zaledwie 3 mile od wejścia do zatoki

Firth of Forth. Na jego pokładzie, jak i na pokładzie znajdującego się w odległości zaledwie pół mili od niego, HMS *Snapper* nie odnotowano jakiegokolwiek wydarzenia, które można by powiązać ze wspomnianym atakiem lotniczym, którego celem mógł być *Orzeł*. Jednakże warty podkreślenia jest fakt, że HMS *Snapper* pomiędzy 7.48, a 7.52 dwukrotnie zanotował zauważenie niezidentyfikowanego samolotu. Trzeci okręt, HMS *Salmon* powracał do bazy po piętnastodniowym, bezowocnym patrolu. W raporcie sporządzonym po patrolu odnotowano jedynie, że w dniu 2 czerwca okręt został trzykrotnie „zagoniony” pod wodę przez niezidentyfikowane samoloty.

Zadziwiający wydaje się fakt, że wszystkie trzy wyżej wymienione okręty, w swoich dziennikach okrętowych nie odnotowały ataku brytyjskiego samolotu na niezidentyfikowany, nieprzyjacielski okręt podwodny znajdujący się w okolicach Berwick, u wejścia do zatoki Firth of Forth, ani też żadnego wydarzenia mogącego mieć z nim związek, pomimo że znajdowały się ok. 8 w pobliżu zdarzeń.

Pozostałe okręty znajdujące się na pozycjach 56°36'N; 03°58'E oraz 58°40'N; 05°09'E *Trident* i *Narwhal* również nie zanotowały niczego wartego uwagi w swoich dziennikach pokładowych.

Podsumowując, można stwierdzić, że jeżeli założenia hipotezy przedstawionej przez Tomasza Kawę są słuszne i rzeczywiście *Orzeł* w dniu 3 czerwca 1940 r. otrzymał od Admiralicji Brytyjskiej, nieujawniony do dnia dzisiejszego, rozkaz nakazujący mu wcześniejszy powrót do bazy, to wielce prawdopodobne jest, że zaatakowanym w tym dniu o godz. 8.04 na pozycji 55°58' N; 00°42'E okrętem był *Orzeł*.

Podstawowa wątpliwość dotyczy tego, że przedstawione powyżej informacje dotyczące działań zarówno niemieckich, jak i brytyjskich okrętów podwodnych, które oparłem na posiadanym materiale źródłowym sugerują, iż żaden z okrętów nie został tego dnia utracony. Co ciekawe, żaden nie został nawet zaatakowany przez samolot.

Jak było naprawdę? Istnieje tylko jeden sposób, aby to sprawdzić. Następną wyprawą mającą na celu odnalezienie wraku zaginionego okrętu powinna się udać w rejon wskazany przez Tomasza Kawę.

**Hubert Jando**





**Akademia Morska w Szczecinie ukończyła realizację projektu „Budowa Centrum Symulacyjnego Terminalu LNG i Symulatora Ładunkowego Statków do Przewozu Ładunków Ciekłych w Akademii Morskiej w Szczecinie”.**

Projekt został zrealizowany w ramach Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Zachodniopomorskiego na lata 2007-2013, Oś Priorytetowa 7 „Rozwój infrastruktury społecznej i ochrony zdrowia”, Działanie 7.1 „Infrastruktura edukacyjna”, Poddziałanie 7.1.1 „Infrastruktura edukacyjna – szkolnictwo wyższe” w okresie od 01.01.2010 r. do 31.03.2011 r. na podstawie Umowy nr UDA/RPZP.07.01.01-32-001/09-00 z dnia 10.12.2009 r.

W ramach projektu zakupiono zintegrowany system symulatorów składający się z:

- . symulatora załadunkowego i wyładunkowego statków do przewozu ładunków ciekłych,
- . symulatora terminalu paliw płynnych,
- . symulatora terminalu LNG,
- . symulatora łączności na terminalu zgodnego z GMDSS,
- . oprogramowania do analizy rozlewów olejowych i substancji chemicznych transportowanych drogą morską.

Zadaniem Centrum jest szkolenie w zakresie:

- . załadunku i rozładunku statków służących do przewozu gazów skroplonych i paliw płynnych,
- . operacji włączania i wyłączania statku do magistrali terminalu LNG i terminalu paliw płynnych,
- . współdziałania z obsługą terminalu podczas transferu gazu skroplonego i substancji ropopochodnych,
- . technologii transferu LNG i paliw płynnych na obszarze terminalu,
- . współdziałania z załogą tankowca lub gazowca podczas transferu ładunku,
- . obsługi technicznej instalacji terminalu LNG i paliw płynnych,
- . ćwiczeń w sytuacjach awaryjnych, zarówno technicznych, jak i eksploatacyjnych,
- . ćwiczeń z zakresu bezpieczeństwa w ramach międzynarodowego systemu ochrony obiektu portowego i statku (*International Ship and Port Facility Security Code*) na terenie terminalu,
- . ćwiczeń z zakresu łączności rutynowej i w niebezpieczeństwie systemu GMDSS.



Centrum symulacyjne terminalu LNG i symulatora ładunkowego statków do przewozu ładunków ciekłych w Akademii Morskiej w Szczecinie to szansa na zdobycie nowych, unikalnych umiejętności. Jest to pierwsze takie centrum szkoleniowe w Polsce, jedno z największych i nielicznych w Europie.





# Jeszcze was zakasuję

Z Romanem Paszke o ustanowionych, pobitych i planowanych rekordach rozmawiają Tomasz Falba i Czesław Romanowski

**- W styczniu ustanowił pan nowy rekord: na katamaranie Renault Eco2 trasę Las Palmas – Gwadelupa pokonał pan w czasie 8 dni, 2 godziny, 38 minut i 11 sekund. Jest pan zadowolony z tego wyniku?**

- I tak, i nie. Łódka i załoga sprawdziły się bardzo dobrze. Taktyka w pasatach również. Ale teraz, z perspektywy widać, że mogliśmy zrobić jeszcze lepszy czas. Okazało się, że największym wyzwaniem była żegluga w silnym wietrze na naszym największym, przednim żaglu - genakerze. W nocy można było go zwinąć na parę godzin, a potem rozwinąć, gdy wiatr słabł. Niestety, nie mamy żagla pośredniego, zwanego yankee. Budżet, którym obecnie dysponujemy, nie pozwala na to. Stąd albo płyniemy na genakerze, albo prze-

chodzimy na foka. Gdybyśmy mieli yankee, czas byłby w granicach sześciu dni.

**- Ile w tym rejsie było marketingu, a ile autentycznego, żeglarskiego wyczynu? Przecież to nie było bicie, tylko ustanowienie rekordu. W ten sposób można ustanowić bardzo wiele rekordów bez żadnej większej wartości. Nie ma pan wrażenia, że to sztuka dla sztuki, że to rozmiękanie się na drobne?**

- Przede wszystkim, była to wspianała żeglarska przygoda - regatowe przepłynięcie Atlantyku. Ale musimy działać w realiach rynkowych. Nikt nie sponсорuje tego rodzaju projektu bez osiągnięcia określonych wyników. Oczywiście w konsultacji z naszymi sponsorami zastanawialiśmy się, czy nie spróbować sił na trasie

już ustanowionej. Ale też, z drugiej strony, żeby pobić jakiś rekord, ktoś przecież musi go najpierw ustanowić, ktoś musi być pierwszy na danej trasie. Na przykład kilka rekordów Steve'a Fosseta na katamaranie *PlayStation*. Ustanowione kilka lat temu, w dalszym ciągu są nie pobite. My teraz też ustanowiliśmy, zgodnie ze wszystkimi regułami WSSRC (World Speed Sailing Record Council) legalnie zarejestrowany czas porównawczy. Zobaczymy, czy będzie go łatwo pobić. Zresztą, w tym roku chcemy zmierzyć się z trzema innymi, w tym dwoma właśnie Fosseta. Zobaczymy... Z drugiej strony mamy świadomość, iż mamy kontrakt z firmą Renault Polska. To nasz sprawdzony partner, wspiera nas już dwa lata i wierzy, że uda się zrobić rejs dookoła świata. Ale robią to także, aby reklamować swoje produkty, doskonale zresztą auta. Myślę, że chodzi tu o partnerską odpowiedzialność. To dzięki pomocy tej firmy sprawdziliśmy się na trudnej, atlantyckiej trasie. Może nasz czas w tym lub przyszłym roku będzie pobity, może nie. A że

przy okazji udało się wykreować pozytywną promocję - nie wiedzę w tym nic złego.

**- A udział Bogusława Lindy w tym przedsięwzięciu? Ile w tym było marketingu, a ile jego faktycznych umiejętności żeglarskich? A może to wymóg sponsora, iż w rejsie musi uczestniczyć ktoś o głośnym nazwisku?**

- Nie było żadnego wymogu udziału w naszym rejsie specjalnych „twarzy”. Uznałem jednak, że możemy złożyć ekipę z załogi stałej i z naszych przyjaciół, ale już ze sporym, żeglarskim doświadczeniem. A przecież z Bogusławem Lindą pływałem od dawna, chociażby wygrywając regaty jeszcze na starym *Gemini* w 1993 roku. Pobiliśmy także wspólnie rekord na trasie Świnoujście-Gdynia na katamaranie *Alka Prim*, w trakcie treningów do regat The Race. Do tej pory w naszych projektach, oprócz Lindy uczestniczyli w przeszłości także Marek Kondrat, Wojtek Malajkat i Zbyszek Zamachowski. Na pewno ich udział ma i miał wpływ na poszukiwania środków na następne projekty. Byli częścią naszej szerokiej załogi i po części to ich zasługa, że kolejne rejsy udało się zrealizować.

**- Czyli Linda był normalnym członkiem załogi? Uczestniczył w całości rejsu?**

- W całości, oczywiście. Udział członków załogi jest precyzyjnie ustalony: są trzy trzygodzinne wachty, po trzy osoby, każda z nich powinna odstać swoje za sterem. Praca, jedzenie, spanie... te czynności wyznaczają nasz rytm dobowy.

**- Bo na stronie WSSRC nie ma go w składzie.**

- Strona WSSRC podaje dane z rejestracji, a nie z momentu startu. W trakcie rejestracji trasy udział Bogusława Lindy był niepotwierdzony, ponieważ był przeziębiony i leżał w domu. Jednak potem poczuł się lepiej, przyleciał do mariny w Las Palmas i wspólnie zdecydowaliśmy, że może wystartować z nami.

**- Gdyby w skład załogi nie wchodził Linda, o tym rejsie byłoby o wiele ciszej.**

- Tak pan sądzi? To pytanie raczej do pana i innych mediów, nie do mnie.

**- Jak rozumiemy, nie zgodziłby się pan z twierdzeniem, że celebryci zapewniają szum medialny wokół pańskich praw.**

- Po pierwsze, nie chodzi o żaden lans, tylko udział czasami znanych osób w realnych rejsach żeglarskich, które często wymagają sporych umiejętności i odpor-

ności, nie mówiąc o odpowiednim przygotowaniu fizycznym. Na przykład przed The Race bardzo aktywny był Marek Kondrat. A Bogusław Linda uczestniczył w naszym ostatnim rejsie na takich samych zasadach, jak pozostali członkowie załogi. Zasady były znane i on je w pełni akceptował. Podczas regat dookoła wyspy Wight, w załogach uczestniczą znani aktorzy. Na odcinkach specjalnych w regatach Volvo Ocean Race jest to samo. Podobnie na Rolex Cup. Na jachtach Pucharu Ameryki w treningach uczestniczą znane „twarze”. Nic nowego nie odkrywam...

**- Czyli dementuje pan opinie, które można przeczytać w internecie, że pańskie przedsięwzięcia obliczone są niemal wyłącznie na kasę, a z prawdziwym żeglarstwem ma to niewiele wspólnego?**

- Znam te zarzuty, ale pochodzą one od osób, które zapewne nigdy nie musiały zdobywać samodzielnie finansowania na duże projekty sportowe. Moim zdaniem i na podstawie wieloletniego doświadczenia – zrealizowania co najmniej kilkunastu dużych projektów żeglarskich – nie ma nic złego w tym, że próbuje się różnymi drogami dotrzeć do potencjalnych sponsorów oraz zainteresować swoimi marzeniami jak największą grupę odbiorców. Przy okazji, wszystkie nasze projekty, gdziekolwiek na świecie, zawsze realizujemy pod polską banderą. Tak, by efekt był kojarzony z naszym krajem. Tak było na przykład z *Gemini*: gdy w 1991 roku po raz pierwszy przypląnąłem do sławnego wśród żeglarzy Porto Cervo, podszedł do naszego jachtu drugi najmniejszy wówczas japoński biznesmen i spytał, czy to jest polski jacht? Kiedy odpowiedzieliśmy, że tak, on powiedział: - To ja od dzisiaj wierzę Lechowi Wałęsie, że zbudujecie drugą Japonię... Jak widać, rekordami i wyczynami żeglarskimi tworzy się opinię o kraju i narodzie. Wiem, że gdy płynęliśmy *Wartą-Polpharmą*, niektórzy z naszych rodaków pisali w internecie, że Ocean Południowy to nie dla nas, że nie dopłyniemy. Chłopaki z załogi chcieli się kłócić, odpisywać, ale powiedziałem: - Dajcie spokój, róbmy swoje i wtedy udowodnimy na co nas naprawdę stać. Tu nie chodzi tylko o nasze wyniki, ale o odwagę spełniania marzeń. Wiem z wielu listów, maili, reakcji na spotkaniach, że to także marzenia wielu ludzi.

Jeśli natomiast chodzi o kasę (bo to zawsze boli i ciekawi wielu), to dla infor-

macji: nie mam prywatnego samochodu, jeżdżę służbowym, a swoje wymarzone mieszkanie właśnie zmieniłem na mniejsze, bo musiałem z własnej kieszeni dołożyć do utrzymania jachtu...

**- Sporo osób twierdzi, że od czasu startu w The Race 2000 niczego wielkiego w żeglarstwie pan nie dokonał i tego rodzaju akcjami jak ustanawianie kolejnego rekordu stara się pan podtrzymać zainteresowanie mediów...**

- Nie wiem jak to skomentować... Wracamy do początku naszej rozmowy. Jeśli nie jesteś znany - trudno jest dotrzeć do odpowiednich sponsorów i zdobyć środki. Ale nie realizujemy naszych projektów tylko dla poklasku. Kiedy w 2007 roku zbudowaliśmy w jednej z najnowocześniejszych stocznii w Szwecji – katamaran *Bioton*, w ramach treningu odbyłem samotny rejs przez Atlantyk z Kadyksu do Nowego Jorku i to w dobrym czasie. Nie zgłaszaliśmy tego w WSSRC, bo uznałem, że to rejs treningowy, aby sprawdzić możliwości jachtu. I wtedy pojawiły się pretensje: dlaczego tego nie zgłaszałem i nikt się nie dowiedział, że Paszke zrobił w dziesięć dni samotnie Atlantyk najdłuższą trasą? A ja nie chciałem, bo to był po prostu trening. A jeśli by w połowie trasy coś się stało? I mówiono by wtedy, że Paszkemu się nie udało. Doceniam promocję, ale jest do dla mnie i mojego zespołu tylko środek do celu. Projekty oceaniczne to nie regaty po Zatoce Gdańskiej i nie organizuje się ich co weekend, o kosztach nie wspominając. Największy na świecie francuski trimaran *Bank Populaire*, zbudowany ponad dwa lata temu, uczestniczył z sukcesem w bicium tylko jednego rekordu - przez Atlantyk, ale ma też na koncie trzy zaniechane próby bicia rekordu w rejsie dookoła świata. Na każdy rekord składa się długa praca koncepcyjna, przygotowania i treningi, a także – co bardzo ważne – trzeba zdobywać odpowiednie środki, a o to w naszym kraju coraz trudniej.

**- Ale ściganie się na trasie Świnoujście-Gdynia z samochodem, które zorganizował pan w 2009 roku nie miało wiele wspólnego z żeglarstwem. Odnosiło się wrażenie, że to raczej spektakularna akcja marketingowa marki Renault.**

- Spektakularne akcje są potrzebne i sponsorowi, i sportowcom. Skacze się na nartach do celu, przejeżdża samochodem odcinki pokazowe dla kibiców, bokser walczy z gościem od wolnej amery-

kanki... W naszym wypadku było tak: dwa czy trzy razy uczestniczyliśmy w bicu rekordu prędkości pod żaglami na trasie Świnoujście-Gdynia. W tym czasie jeden z naszych kolegów kierował naszym transportowym samochodem jadąc wzdłuż brzegu. I na dwóch punktach kontrolnych, w Kołobrzegu i w Ustce, samochód był kwadrans za nami. I tak się zrodził pomysł, by jacht mógł pościgać się z autem. To także sposób na popularyzację żeglarstwa.

**- Ale nie ma pan wrażenia, że wyczyn ten służył raczej promocji Renault?**

- Absolutnie tak – to była promocja marki, ale także żeglarstwa. Nie ma w tym, moim zdaniem, nic złego, że pro-

mując sport można promować jego sponsora. Powiedzmy szczerze, nie ma firmy, która cię wspiera za nic. Obojętne czy kontrakt podpisuje piłkarz, skoczek, czy żeglarz – sponsor musi mieć satysfakcję, którą zapewni najlepiej pozytywna popularność. Znane są przecież specjalne pokazowe mecze tenisowe, bardzo spektakularne, gdzie dana marka jest bardzo eksponowana i jakoś głosów krytycznych nie słychać...

**- Czy celem tych poprzednich akcji, ich zwieńczeniem, ma być samotny rejs dookoła świata, który zapowiada pan już od kilku lat?**

- To jest jeden z projektów... Zrobiłem pierwszy krok, czyli zbudowaliśmy łódkę. Przypominam sobie, że kiedy rozpoczynaliśmy współpracę z firmą MK Cafe, musieliśmy przekonać właściciela, by wszedł w sponsoring żeglarski. A on rozważał: wejść w lyżwiarstwo figurowe, baloniarstwo czy żagle? Wtedy, w dwa miesiące, zbudowaliśmy w garażu jacht *MK Cafe Premium*, a pierwsze „regaty” to było wniesienie łódki na podium Festiwalu Piosenki w Sopocie. Jacht został pokazany w telewizji, a to przekonało sponsora. Aby mieć sponsora i pozyskać środki, a w rezultacie przegonić konkurencję, robi się różne akcje, różne imprezy, trzeba być pomyslowym. A potem na tej łódce wygraliśmy w 1994 roku wszystkie liczące się regaty w kraju, z Mistrzostwami Polski włącznie...

**- Zapowiada pan ów rejs dookoła świata od 2007 roku. Dlaczego to się do tej pory nie udało? Czy odwołanie go z powodu warunków atmosferycznych to w przypadku żeglarza sensowny powód?**

- Problem z pogodą pojawił się tylko raz. Rzeczywiście, mieliśmy gotową łódkę w lutym 2007 roku. Ale wtedy Meeno Schrader, nasz meteorolog z Niemiec, nie zgodził się na start z powodu zagrożenia lodowego na Oceanie Południowym. Nie byliśmy w stanie przesunąć startu na jesień, bo w międzyczasie główny sponsor się wycofał. Jak pamiętamy, podobnie stało się ze sponsorowaną przez niego drużyną koszykówki, turniejem tenisowym, itd.. Był to splot niekorzystnych sytuacji. Zrobić taki rejs na przygotowanym jachcie można najtaniej za kilkaset tysięcy euro. Ubezpieczenie, komunikacja satelitarna, routing pogodowy... za to wszystko trzeba zapłacić. Nie masz pieniędzy – nie popłyniesz. Można oczywiście wystartować, zrobić parę tysięcy mil, ale w pewnym momencie kończą się

możliwości i nie można kontynuować. Bez pieniędzy, nawet z dobrze przygotowaną łódką, nie da się tego zrobić. Trzeba także żeglować szybko i bezpiecznie. A nasz jacht to spora jednostka, sam maszt jest wyższy niż 10 piętrowy dom. Długość kadłubów to 28 metrów, a powierzchnia żagli, podstawowa, to ponad 300 m<sup>2</sup>. Dlatego w Pucharze Ameryki odpadają najpierw syndykaty z najmniejszym budżetem, a zostają w finale te najbogatsze? Odpowiedź jest ta sama - mając pieniądze można więcej.

**- Pojawiają się głosy, że nieustannymi zapowiedziami i ich niespełnieniem, robi pan pod górkę innym żeglarzom, psuje pan sponsoring żeglarski w Polsce. Była przecież wielka impreza, pani Maria Kaczyńska została matką chrzestną, wszystko gotowe, start wyznaczony i pan to odwołuje...**

- Kontynuując ten tok myślenia, można powiedzieć, że gdybym ja nie szukał pieniędzy, to sponsor przyniósłby je innym pod drzwiami... Twierdzenie takie jest z gruntu fałszywe. Jeżeli ktoś ma dobry pomysł, wizję i potrafi przekonać do niego sponsora, a przedtem do niego dotrzeć, to sobie poradzi. Natomiast - jeżeli chodzi o opisany przez pana chrzest naszego jachtu - rzeczywiście było to wydarzenie, ale do tej pory spłacam długi z tej imprezy...

**- Ale co wtedy się stało, że pan nie wystartował?**

- Przede wszystkim zawiniła pogoda. Zapowiedzi meteorologów były takie, że nie dam rady przejść w połowie marca Hornu. Było realne zagrożenie bezpieczeństwa. To przeważało.

**- Tak czy inaczej, czy pańskie wycofywanie się z rejsu nie blokuje innym żeglarzom drogi do pozyskiwania sponsorów, a w rezultacie możliwości bicia rekordów? Jeżeli panu, żeglarzowi o światowej renomie się nie udaje, to co ma zrobić ktoś, kto dopiero zaczyna?**

- Odsyłam na francuskie strony internetowe. Francuzi są guru, jeśli chodzi o rekordy i regaty oceaniczne, i transoceaniczne wielo- i jednokadłubowców. I tam bez przerwy rozgrywają się podobne historie ze sponsorami. Na przykład cytowany już wcześniej trimaran *Banque Populaire*, który pobił w ubiegłym roku rekord przez Atlantyk, miał popłynąć po rekord świata, który wcześniej zdobył trimaran *Groupama*. Chodziło oczywiście o rekord żałogowy. Jednak *Banque Populaire* nie

## Roman Paszke

Jest polskim żeglarzem, kapitanem jachtowym, konstruktorem. Ukończył Akademię Wychowania Fizycznego i Sportu w Gdańsku. W 1989 roku zorganizował i prowadził budowę pierwszego polskiego jachtu hi-tech *Gemini* - pierwszej jednostki pełnomorskiej w Polsce, której kadłub został wykonany z włókien węglowych. Następnie założył stocznię jachtową *Gemini International*, w której powstały w 1995 roku *MK Cafe Premium*, a w 1996 jacht *MK Cafe*. W marcu 1999 roku zainaugurował oficjalnie polski program *Race 2000*, czyli udział polskiej załogi w regatach dookoła świata *The Race*, stając na czele Stowarzyszenia *Race 2000*. 31 grudnia 2000 roku na katamaranie *Warta-Polpharma* wystartował z polską załogą w regatach dookoła świata, które po 99 dniach, 12 godzinach i 31 minutach ukończył 10 kwietnia 2001 na 4 miejscu, pokonując 32 000 mil morskich. W 2007 roku Roman Paszke miał zamiar poprawić rekord samotnego opłynięcia Ziemi bez zawijania do portów, który obecnie należy do Francuza Francisa Joyona. W styczniu 2007 roku w Gdyni odbyła się uroczystość wodowania nowego jachtu *Bioton*, którego matką chrzestną została małżonka prezydenta RP - Maria Kaczyńska. Rejs dookoła świata został jednak odwołany.

popłynął - z powodu pogody. Na marginesie, strategia bicia rekordów świata jest taka, że analizy pogody przygotowuje się na cały czas i obszar rejsu, nie tylko na pierwszy okres. Kilka dni po wypłynięciu, złamali miecz, wrócili do portu, mieli szybko wystartować, ale ukazała się informacja, że popłyną w listopadzie, bo znów się skończyły dobre warunki. I tak mając budżet 14 milionów euro, piękną łódkę i wszystko pozapinane, od dwu i pół roku „płyną” dookoła świata. A Francuzi są wyznacznikiem tego, co się dzieje w żeglarskim oceanicznym na świecie. Głównym problemem w wypadku mojej próby jest finansowanie. Plany w 2007 roku zostały przerwane w taki sposób, że pozostałem z łódką, z całym bagażem rozpoczętych i nie zakończonych spraw, a pewien system się rozsypał. Stało się to, kiedy byłem na środku oceanu, bo płynąłem wówczas w samotnym rejsie treningowym przez Atlantyk, a gdy wróciłem, okazało się, że by zachować dobre imię, muszę ileś tam rzeczy pozalać. Musieliśmy wtedy zmienić koncepcję, aby na nowo zdobyć środki i spłacać wcześniej zaciągnięte zobowiązania - pracujemy komercyjnie, także dla firm. Poza tym ostatnie trzy lata..., to co się działo na rynkach światowych i w kraju nie sprzyjało pozyskiwaniu środków na sponsoring. Było bardzo trudno. Ktokolwiek próbował - wie.

**- Na kiedy planuje pan ostatecznie start?**

- Jeżeli wszystkie rozmowy się udadzą, wyruszam w październiku.

**- Kto będzie sponsorem, Renault?**

- Z pewnością będzie jednym ze sponsorów

**- Jacht ten sam?**

- Tak.

**- Gdzie start?**

- Linia startu jest zwykle taka sama do rekordów dookoła świata, ustanowiona przez WSSRC: między latarniami na The Lizard Point w Kornwalii i wyspy d'Ouessant w Bretanii. Linia startu ma niecałe sto mil i jest prawie na linii północ-południe. Ale planowana trasa jest znacznie trudniejsza, na zachód, pod układy baryczne i trzeba dużej motywacji, by tę trasę zrobić. Także umiejętności i dobrej nawigacji oraz strategii pogodowej. Bardzo trudna trasa, ale jej koszty są jedną trzecią tego, ile kosztowałaby mnie wyprawa w drugą stronę.

**- Ile wynosi rekord?**

- 122 dni, 14 godzin, 3 minuty, 49 sekund.

**- Jest pan w stanie zrobić to krócej?**

- Możliwości łódki pokazują, że ten jacht może planowany dystans pokonać w trzy miesiące, więc znacznie krócej. Jednak z rejssem na zachód jest skomplikowana sprawa. Dwa lata temu rekord usiłował pobić jacht barona Rothschilda - *Gitana 13*. Płynęli trasą kliprów z Nowego Jorku do San Francisco, a więc na zachód i przed Hornem stali w dryfie cztery doby, czekając aż przejdą sztormowe niże, układy baryczne nie pozwalały na przejście przylądka. Trudno przewidzieć co się zdarzy. Najtrudniejsze odcinki na tej trasie to Ocean Południowy obejmujący Nową Zelandię i Australię, chociaż przy trzymaniu się blisko południowego brzegu, jest szansa na dobre układy kontynentalne, oraz odcinek afrykański - Przylądek Dobrej Nadziei, który może być trudniejszy od Hornu. I w końcu sam Przylądek Horn. Nie wiadomo, na jaką się tam trafi pogodę. To krótki odcinek, ale bardzo trudny, bo jest tam mała przestrzeń do sztormowania pomiędzy Przylądkiem a Antarktydą. W Patagonii pogoda zmienia się błyskawicznie.

**- Skoro szansa na pobicie rekordu jest niewielka, po co takie szumne zapowiedzi, po co nagłaśnianie, że to próba pobicia rekordu? Przecież tak czy inaczej to wielkie żeglarskie wyzwanie? Znowu - sponsor?**

- Teoretycznie łatwiejszy jest rejs, kiedy się płynie na wschód, a nie na zachód. Przede wszystkim, nie jest tak niebezpiecznie, ma się ponad osiemdziesiąt procent kursów z wiatrem, nawet jak są bardzo trudne warunki. Jak płynęliśmy *Wartą-Polpharmą* na Pacyfiku Południowym, trafiliśmy na sztorm, który trwał trzy i pół doby. Mieliśmy fale w granicach 20-22 metrów. Zjazdy z fali po 30-33 węzły. Ale z wiatrem. W ogóle sobie nie wyobrażam, w jaki sposób można to pokonać pod wiatr. Oczywiście łódka powinna dać radę, ale na razie sobie tego nie wyobrażam. Trzeba uciekać i omijać. I ta łódka daje takie możliwości. Płynie się na niej dość prędko - na niej, płynąc sam, ustanowiłem rekord: w ciągu 24 godzin zrobiłem ponad 500 mil, dla porównania, to mniej więcej odcinek Gdańsk - Zakopane - Warszawa. Dzięki tej łódce można niejako grać w szachy z układami barycznymi. I to jest plus. Jacht budowaliśmy z założeniem, by także dobrze płynął pod wiatr.

**- Ma pan wielkie obawy co do tego rejsu.**



Fot. Mateusz Ochocki / KFP

**Roman Paszke na katamaranie Gemini, na Zatoce Gdańskiej - sierpień 2009 r.**

- Bo to trudne wyzwanie. Ale inaczej się nie da. Aby pokonać w tej chwili rekord Francisa Joyona - kurs na wschód - trzeba by zmienić maszt na lżejszy, na pewno trzeba by było zmienić żagle, na co mnie nie stać. Planujesz rekord, musisz przygotować łódkę nie gorzej niż konkurent.

**- A jak znowu coś stanie na przeszkodzie?**

- Staram się tak skonstruować umowę sponsorską, by mieć ew. jeszcze jedną szansę. Bo oczywiście zawsze może wypaść coś niespodziewanego: awaria, błąd człowieka, ale także zablakany rybak, sieci, zatopione kontenery. Z tym trzeba się liczyć. Pamiętam jak w 2007 roku przeprowadzaliśmy nasz katamaran przez Biskaję do Portugalii, a wcześniej było kilka ciężkich sztormów na północnym Atlantyku. Trafiliśmy wtedy, w ciągu dnia, na pole zmytych z pokładu desek. Dwie, trzy mile kwadratowe desek dryfujących po morzu. Zwolniliśmy, zrobiliśmy ref na grocie i przez dobrą godzinę płynęliśmy slalomem. Niektóre deski przepływały między kadłubami. Gdybyśmy na nie trafili w nocy, płynąc 18-22 węzły, któraś z tych desek mogłaby uderzyć w kadłub i zrobić dziurę. Na morzu trzeba zawsze uważać, a w żegludze samotnej - szczególnie... Jednak zawsze najtrudniej jest na lądzie.

**- Życzymy powodzenia i jak najmniej desek na morzu.**

O człowieku, co zostawił *Batorego*

Fot. Archiwum Janusza Ćwiklińskiego



Kapitan Jan Ćwikliński.



Wolna Polska.

Fot. Archiwum Janusza Ćwiklińskiego

# Kapitan *Wolnej Polski*

Ucieczka kapitana *Batorego* Jana Ćwiklińskiego była jednym z najbardziej spektakularnych wydarzeń tego rodzaju w Polsce Ludowej. Komuniści nie mogli tego darować ani jemu, ani jego rodzinie. Pamięć o ojcu przywraca teraz jego syn Janusz.

Spotykamy się w domu przy jednej z najpiękniejszych ulic w Gdyni, położonej niedaleko centrum miasta. Działkę, na której stoi, Jan Ćwikliński kupił w 1934 roku. Budowę zakończył dwa lata później. W swoim, jak go nazywał pieszczotliwie „małym domku”, zamieszkał wraz z rodziną – pierwszą żoną i córką Janiną. Opuścili go w 1939 roku.

Drugą wojnę światową przeżyła tylko córka. Wspólnie z nią, drugą żoną i synem Januszem zamieszkali w nim ponow-

nie w 1948 roku. Jan Ćwikliński wracał tam po kolejnych rejsach *Batorego*, którym dowodził jako jego pierwszy, powojenny kapitan. Tam też, w gronie rodziny, w otoczeniu najbliższych, spędził zapewne najszczęśliwsze chwile swojego życia.

Niestety, nie trwały one długo. W 1953 roku kapitan Ćwikliński uciekł z *Batorego* w Wielkiej Brytanii. Wybrał wolność – jak się wtedy mówiło. Pozostała w kraju rodzina została usunięta z domu w Gdyni, przesiedlona do Krakowa, a na ich miejsce wprowadził się najpierw szef gdyńskiej bezpieki, a potem prze-

wodniczący Miejskiej Rady Narodowej. Ćwiklińscy wrócili tu dopiero po październiku 1956 roku. Chociaż oferowano im inne, nowoczesne mieszkanie przy głównej ulicy miasta - Świętojańskiej, woleli swój stary dom. Syn kapitana, Janusz mieszka w nim do dzisiaj.

68-letni już mężczyzna przyjmuje mnie z otwartymi ramionami. Pijąc znakomicie zaparzoną herbatę, oglądam zdjęcia i dokumenty pozostałe po kapitanie Janie Ćwiklińskim i słucham niezwyklej opowieści jego syna, w której jak powtarzający się refren powracają słowa: „Polska”, „ojczyzna”, „wolność”. W tych ścianach, wśród mebli, na których rozłożone są pamiątki po jego ojcu, wcale nie brzmi to patetycznie.

- To dzisiaj niemodne tak mówić, ale on naprawdę kochał swój kraj. Dla niego patriotyzm nie był pustym słowem - przekonuje Janusz Ćwikliński. - Za tę miłość zapłacił wysoką cenę, ale nigdy nie żałował decyzji o ucieczce.

### Pod szczęśliwą gwiazdą

Jan Ćwikliński pochodził z Galicji. Urodził się w 1901 roku w niewielkim miasteczku Horodenka. Jego ojciec był urzędnikiem, później burmistrzem miasta. Rodzina miała korzenie znaczone udziałem w kolejnych, polskich powstaniach.

„Widzę siebie w tamtych dniach – ubranego w ciasne spodnie sięgające kolan, długie, czarne kolanówki i wysokie, sznurowane buty. Moja kurteczka była krótka i miałem na sobie biały marynarski kołnierzyk obszyty ręcznie wykonaną koronką” - pisze w swoich wspomnieniach przyszedłszy kapitan.

O mały włos wcale by nim nie został. Końcówkę pierwszej wojny światowej i walkę o granice Polski spędził w wojsku jako kawalerzysta. Potem został studentem prawa na uniwersytecie we Lwowie. Prawo nie było mu jednak pisane. Jego brat, który mieszkał w Toruniu, podsunął mu pomysł nauki w Szkole Morskiej w Tczewie. Młodzieniec skorzystał z okazji.

„Nigdy wcześniej nie widziałem morza. Nie miałem bladego pojęcia o czymkolwiek związanym z morzem. Nic dziwnego, że chłonąłem wszystko jak gąbka. Nie wiem, jak wyobrażałem sobie statek przedtem, ale pamiętam, że gdy zobaczyłem Lwów, zaniemówiłem. (...) Niewidziałem nigdy przedtem żadnego statku, nie potrafiłem go z niczym porównać. Nie miałem pojęcia, jak duże

mogą być statki. Pewnie dlatego wydało mi się, że Lwów był największym statkiem na świecie. Gapiłem się na maszty, które zdawały się sięgać nieba.” - wspominał po latach.

Ćwikliński został absolwentem drugiego rocznika tczewskiej Szkoły Morskiej. Ukończył ją w 1924 roku. Po dwuletniej praktyce został oficerem polskiej floty handlowej. Aż do wybuchu drugiej wojny światowej pływał na różnych statkach, nie tylko po morzach, ale i np. po Wiśle. W 1934 roku objął dowództwo swojego pierwszego statku, niewielkiego *Pucka*, o tonażu 1200 ton. Tak to wspomina:

„Stałem chwilę na nabrzeżu, dotknąłem każdej liny. Wtedy dopiero usze-

dłem na pokład. Miałem trzydzieści trzy lata i wiedziałem, że załoga będzie mnie nazywać „stary”. Kabina kapitana na *Pucku* znajdowała się poniżej mostku i składała się z małego pokoju, sypialni i łazienki. Jak tylko zaznajomiłem się odrobinę ze statkiem, poszedłem tam, żeby trochę ochłonąć. Czulem się wzruszony i wdzięczny mojej szczęśliwej gwiazdzie.”

### Królewski powrót

W 1936 roku Ćwikliński został przeniesiony na dużo większy statek *Warszawę*, który przewoził także pasażerów. To właśnie na jego pokładzie zastał go wybuch drugiej wojny światowej. Tragedia



Jan Ćwikliński z dziećmi na pokładzie *Batorego*.

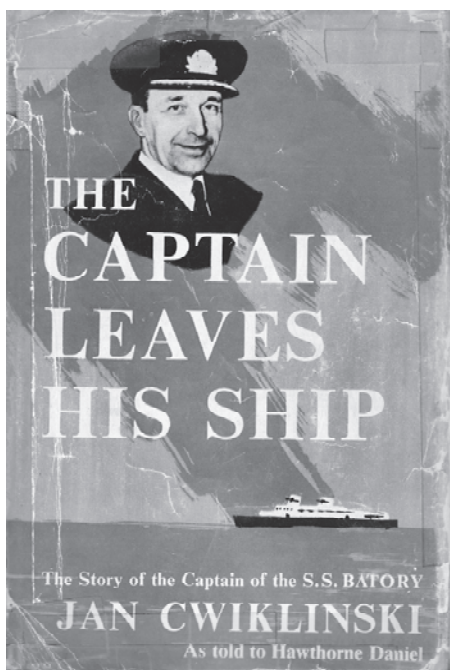
Fot. Archiwum Janusza Ćwiklińskiego

narodowa zbiegła się osobistym dramatem kapitana Ćwiklińskiego. Jego żona zachorowała na raka mózgu. Tuż przed wrześniem 1939 roku znalazła się w szpitalu w Gdyni, a potem w Warszawie. Tam zginęła podczas jednego z bombardowań.

Pozostała w kraju córką zaopiekowała się rodzina. *Warszawa* stała w tym czasie w Londynie. Stamtąd wyruszyła do Dunkierki, skąd zabrała broń dla walczącej Polski, którą miała dostarczyć do Konstancy w Rumunii. Niestety, jednostka dotarła tylko do Brestu. Tam broń została wyladowana, a statek udał się na Morze Śródziemne, gdzie został wykorzystany do transportu polskich uciekinierów z Grecji do Francji.

Wiosną 1940 roku kapitan Ćwikliński został wysłany do Rotterdamu, aby odebrać zamówioną tam, jeszcze przed wojną *Warszawę II*. W tym samym czasie Niemcy zaatakowały Holandię i kapitan utknął na miejscu, bez szans na ucieczkę, na cztery lata. W 1943 roku ponownie się ożenił. Wybranką jego serca została Bronisława Buczyńska, sekretarka polskiego konsulatu w Amsterdamie. Z tego związku urodził się syn Janusz.

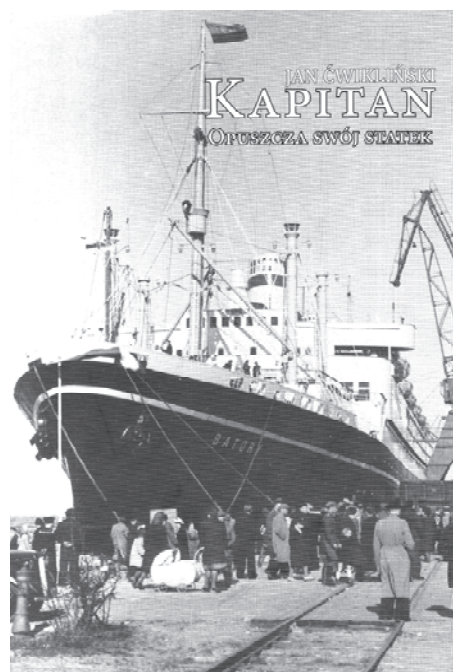
Zaraz po zakończeniu wojny, Ćwikliński wyjechał do Wielkiej Brytanii. Po jakimś czasie objął dowództwo transatlantyku *Batory*, który miał przyprowadzić do Polski. Już wtedy była to słynna jednostka. Zbudowany na cztery lata przed wojną statek mógł zabrać na pokład 800 pasażerów. Był wizytówką przedwojennej Polski, jej ambasadorem. Wojnę przetrwał służąc jako transportowiec. 30 kwietnia



**Książka Jana Ćwiklińskiego „Kapitan opuszcza swój statek” - wydanie po angielsku i polsku.**

1947 r. Ćwikliński wrócił na jego pokładzie do kraju.

*„Byłem pewien, że Batory otrzyma w Gdyni istic owacyjne przyjęcie. Byłem na to przygotowany. Mimo wszystko nie spodziewałem się, że dla gdynian przybycie Batorego będzie okazją do sentymentalnego uniesienia i nie przewidziałem, że zamiast głośnego, oficjalnego powitania zobaczą tysiące ludzi, wykrzykujących swoje uczucia, że łzami na policzkach i radością na twarzach. Po tylu latach upokorzenia zobaczyli coś, co było symbolem dumy. Olbrzymi statek, nazwany ku czci jednego z wielkich,*



*polskich królów, przybył do domu!” - wspomina Ćwikliński.*

Czy wracając do kraju kapitan zdawał sobie sprawę z nowej sytuacji, w jakiej znalazł się on pod rządami komunistów? Chyba nie. Dla niego powrót do Gdyni oznaczał spotkanie z niewidzianą od lat córką, odbudowę domu i rodziny. Po latach wojny pragnął spokoju. Łudził się, że może ta Polska Ludowa będzie tylko trochę gorszym wydaniem II RP.

### Zaproszenie od Bieruta

Janusz Ćwikliński pokazuje mi zaproszenie od prezydenta Bolesława Bieruta, wystosowane do obywatela Ćwiklińskiego Jana na przyjęcie pierwszomajowe wydane w Belwederze w 1951 roku.

- To najlepiej dowodzi w jak schizofrenicznej sytuacji znalazł się mój ojciec - mówi. - Z jednej strony były objawy sympatii, z drugiej zaś przesłuchania w bezpiecie. Ojciec był rozdarty. Nie wiedział, jak ma to wszystko traktować. Z czasem jednak zaczął sobie coraz mocniej zdawać sprawę, że także jemu grunt pali się pod nogami.

Początkowo władza komunistyczna potrzebowała ludzi o przedwojennym rodowodzie, aby legitymizować własne działania. Z czasem jednak stali się oni zbyt tacy. Po kolei zaczęli znikać najbliżsi znajomi kapitana Ćwiklińskiego. I lepiej było nie pytać o ich aktualny adres. W końcu zaczęły się procesy. Ruszyła machina stalinowskich represji.



**Kapitan Ćwikliński z rodziną.**



Póki co Ćwikliński, rzadko bywały w Polsce, bo większość czasu spędzał w morzu na *Batorym*, nie był specjalnie nękanym. Ale i on zaczął być zapraszany do siedziby gdańskiej bezpieki i wypytywany o różne szczegóły związane z *Batorym*.

Być może już wtedy kapitan Ćwikliński mógłby wylądować w więzieniu, jak wielu jego kolegów, ale uratował go przypadek. Podczas rejsu powrotnego z USA w 1950 roku, na *Batorym* ujawnił się pasażer na gapę – działający w USA znany tam komunista Gerhard Eisler. Miał on zakaz opuszczania Stanów Zjednoczonych. Sprawa stała się głośna. Zaraz po ujawnieniu swojej obecności na statku, Eisler wykupił co prawda bilet, ale nie uchroniło go to przed sprowadzeniem na ląd przez agentów Scotland Yardu w Wielkiej Brytanii.

Po tej sprawie *Batory* przestał być mile widziany w Ameryce, a nawet zaczął być szykanowany przez tamtejsze władze imigracyjne. Stało się oczywiste, że linię trzeba będzie zawiesić. Ćwikliński nie dawał się jednak sprowokować. Jak umiał, starał się zachować twarz. Komunistom podobała się taka postawa. Został nagrodzony Złotym Krzyżem Zasługi. Widmo aresztowania zostało na jakiś czas oddalone.

W sierpniu 1951 r. *Batory* rozpoczął kursowanie do Indii. Jego załoga była coraz bardziej inwigilowana, na pokładzie pojawili się także agenci bezpieki. Ćwikliński, pomimo że był kapitanem statku, miał coraz mniej do powiedzenia. Czuł to i starał się bardzo uważać, aby nie „podpaść”. Jego koniec zbliżał się jednak wielkimi krokami. I miał powody, by uważać, że jest inwigilowany. Próbowano go nawet otruć!

Czara goryczy przelała się w czerwcu 1953 roku, w czasie pobytu *Batorego* w brytyjskiej stoczni Palmersa w Newcastle on Tyne. Odbyła się tam słynna rozmowa kapitana Ćwiklińskiego z jednym z członków załogi, zorientowanym w „bezpieczniackich” układach panujących na pokładzie transatlantyku. Tak ją wspominał:

„- Kapitanie, to jest pańska ostatnia podróż - ostrzegł mnie (...)

Rozejrzałem się, by wyglądać zwyczajnie, i nie widząc, by ktokolwiek mnie obserwował zrobiłem minę, jakby nic się nie wydarzyło.

- Nonsens. A co ja takiego zrobiłem? - cicho odrzekłem. (...)

- Po przybyciu do Gdyni, będzie pan aresztowany – dokończył. (...)

- Za co? - spytałem. (...)

- Szpiegostwo - odrzekł. (...) - Szpiegostwo na rzecz Wielkiej Brytanii i Stanów Zjednoczonych. (...)

- To głupie - powiedziałem i zdałem sobie sprawę, jak niezdarnie to musiało zabrzmieć, więc wybrałem lepsze określenie. - Oburzające!

Jeszcze kilka minut trwała ta przerywana, bezładna rozmowa. Dowiedziałem się, że UB uważa, że mam zbyt wielu przyjaciół w Wielkiej Brytanii i USA, spędzam z nimi zbyt dużo czasu, że przekazuję informacje, choć nie wiem jakie.”

Od tego samego informatora Ćwikliński dowiedział się, że na pokładzie statku zamustrowany jest zakamuflowany oficer bezpieki, którego zadaniem jest sporządzenie raportu o pracy kapitana. Ćwikliński uznał, że nie może wrócić do Gdyni.

### Listy od Nałęczca

19 czerwca 1953 r., około godz. 9 kapitan Ćwikliński zszedł ze statku z kilkoma tylko rzeczami osobistymi, aby nie wzbudzić niczyich podejrzeń. Nie niepokojony przez nikogo opuścił stocznię i zmieniając co jakiś czas pociąg, dotarł do Londynu.

Zejście Ćwiklińskiego ze statku, z dzisiejszej perspektywy, może nie wydawać się aktem heroicznym. Warto jednak uzmysłwić sobie jego sytuację. Czuł się zaszczyty, bał aresztowania, zostawiał w Polsce rodzinę, z którą nie wiadomo co się stanie. Na dodatek, zanim nie znalazł się w bezpiecznym mieszkaniu swoich znajomych w Londynie, cały czas obawiał się, że może zostać ujęty przez agentów bezpieki i odstawiony na *Batorego*.

„Wciąż byłem naładowany emocjami i napięciem i co rusz tupałem się na tym, że przyciskam się mocno do oparcia (siedzenia w pociągu – red.). Moje myśli kołatały się jak ptak trzepoczący skrzydłami o kraty klatki. Już podjąłem decyzję i nie mogłem jej zmienić. Zastanawiałem się, czy mogłem podjąć lepszą, czy ci, którzy mi ufali, zaakceptowałyby moje postępowanie, czy moja rodzina i przyjaciele nie odbiorą tego jako ucieczki przed problemami, którym powinienem był stawić czoła. Czy... czy... czy...” - rozważał.

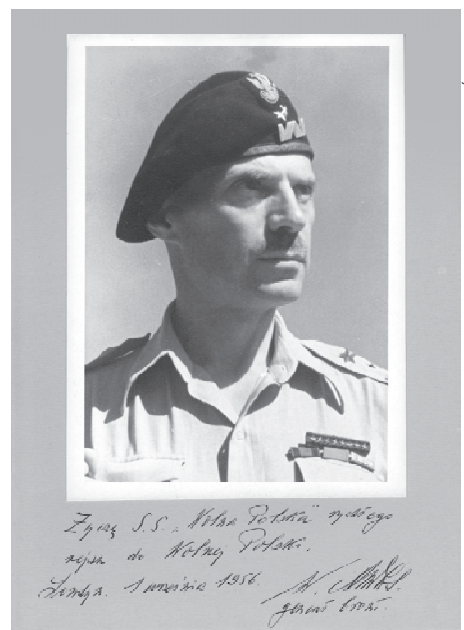
Na statku początkowo zniknięcia kapitana nie łączono z możliwością jego ucieczki. Sprawdzano czy nie zaśląbł gdzieś w mieście i nie trafił do szpitala.

Potem rozważano możliwość porwania go przez jakieś obce PRL siły. Wszystko stało się jasne 23 czerwca. Tego dnia kapitan stanął się na komisariacie brytyjskiej policji prosząc o azyl polityczny. Trafił do więzienia w Brixton, gdzie został dokładnie przesłuchany. Angielskie władze szybko podjęły decyzję. Sześć dni po ucieczce, były już kapitan najsłynniejszego polskiego transatlantyku *Batory* dostał prawo pobytu w Anglii. Kilka miesięcy później wyjechał do Stanów Zjednoczonych.

W tym czasie jego rodzina w Polsce także rozpoczęła nowy etap swojego życia – bez męża i ojca. Decyzję o ucieczce Ćwikliński podjął samodzielnie i pod wpływem ostrzeżenia, jego żona nie mogła więc o niej wiedzieć. Była zaskoczona, kiedy się dowiedziała, że jej mąż zbiegł z *Batorego*, nigdy jednak nie miała mu tego za złe.

Ucieczka kapitana Ćwiklińskiego stała się pretekstem do podjęcia represji wobec jego rodziny, ale nie tylko. Z pracy zwolnieni zostali także niektórzy członkowie załogi *Batorego*. Najbardziej bolesny był jednak ostracyzm, z jakim spotkała się Bronisława Ćwiklińska po ucieczce męża ze strony niektórych znajomych. Ludzie przestali ją po prostu poznawać na ulicy.

Żona kapitana, nękana przez bezpiekę, została w końcu zwolniona z pracy w Dalmorze i dostała nakaz przeniesienia do Leska w Bieszczadach. Niemal cudem wyblagała zmianę nowego miejsca zamieszkania na Kraków. Zmarła w roku 1978. Nigdy już nie spotkała męża, ani



Zdjęcie gen. Władysława Andersa dla Wolnej Polski.



Fot. Tomasz Falba

Syn kapitana Jana Ćwiklińskiego - Janusz.

nawet nie rozmawiała z nim przez telefon. Małżonkowie pisywali do siebie listy, choć Jan Ćwikliński musiał ukrywać się pod pseudonimem Jan Nałęcz. I tak jednak korespondencja przychodziła zwykle uszkodzona, z adnotacją, że winę za to ponosi amerykańska poczta. Wiadomo jednak było, że przechodziła przez ręce SB.

Przez wiele lat żaden z członków rodziny Ćwiklińskich nie mógł dostać paszportu. Z szukanami spotkały się nawet dzieci kapitana. Syn Janusz, podobnie jak

ojciec zafascynowany morzem, chciał pływać. Odmówiono mu nie tylko przyjęcia do Państwowej Szkoły Morskiej w Gdyni, ale nawet do jakiegokolwiek jachtklubu. Ukończył Politechnikę Gdańską i został elektronikiem. Tylko raz, w 1974 roku udało mu się spotkać z ojcem. Doszło do tego w Maladze, gdzie Jan Ćwikliński mieszkał latem.

- To było niesamowite przeżycie. Piękne i gorzkie zarazem. Byłem u niego przez miesiąc, ale to przecież za mało, aby nadrobić dwadzieścia lat życia - mówi Janusz Ćwikliński. - Wystarczyło jednak, by dowiedzieć się jak mu się ułożyło po ucieczce z *Batorego*.

### Zniszczona teczka

Po zejściu na ląd Ćwikliński stał się sławny. Ucieczka kapitana wielkiego i luksusowego statku pasażerskiego budziła sensację. Przez Polonię kapitan był przyjmowany jak bohater. Do jego popularności przyczyniło się jeszcze bardziej napisanie i wydanie książki „Kapitan opuszcza swój statek”, w której opisuje swoje życie i wyjaśnia motywy postępowania.

Jan Ćwikliński nie wierzył, że Polska będzie kiedyś wolna, a w każdym razie nie za jego życia. Nie mogąc wrócić do prawdziwie wolnej Polski, został kapitanem statku *Wolna Polska*. Pływał nim

przez ponad półtora roku z polską załogą na pokładzie. Wszędzie gdzie zawijała, jednostka budziła poruszenie. Potem założył lodziarnię w Clifton niedaleko Nowego Jorku. Zmarł w 1976 roku i został pochowany w tzw. Nowej Częstochowie.

Jego syn Janusz (córka Janina zmarła kilkanaście lat temu) od lat stara się upamiętnić postać ojca. W czasach PRL-u było to niemożliwe. Ale, jak twierdzi i po 1989 roku nie było z tym łatwo. Nazwisko jego ojca wspominane jest bardzo rzadko przez badaczy dziejów Polski Ludowej. Wzmianki o nim policzyć można na palcach jednej ręki. Kapitan nie został też w żaden sposób upamiętniony w Gdyni, choćby skromną tablicą. Największym sukcesem Janusza Ćwiklińskiego było wydanie w ubiegłym roku wspomnień ojca. Książka „Kapitan opuszcza swój statek” (Wydawnictwo Bernardinum) została przetłumaczona z angielskiego przez jego wnuczkę. Po pół wieku od amerykańskiego wydania!

- Czy zagrożenie, które zmusiło Pana ojca do ucieczki z *Batorego* było realne? - pytam Janusza Ćwiklińskiego. - Czy może uległ on atmosferze strachu, jaka wówczas panowała?

- Badałem tę sprawę w Instytucie Pamięci Narodowej - odpowiada. - Teczka ojca została niemal doszczętnie zniszczona. Zachowało się zaledwie kilka dokumentów na jego temat. Wynika z nich, że bezpieka się nim interesowała. Poza tym mój ojciec był realistą. Nie wymyślał sobie zagrożenia. Podczas naszego jedyne spotkanie nie chciał mówić o żadnych szczegółach związanych z ucieczką. Do dzisiaj nie wiemy np. kto go ostrzegł przed aresztowaniem. To prawda, że ojciec był podejrzliwy, ale nie było to nieuzasadnione. Do końca uważał, że może być zagrożony. Nie rozmawiając ze mną o ucieczce, w swoim odczuciu, chronił mnie przed wiedzą, która mogłaby mnie obciążać. To nie był wyraz strachu, tylko miłości.

**Tomasz Falba**



**Posłuchaj**

Na stronie

<http://www.polskieradio.pl/68/787/Tag/87295> wysłuchać można autentycznego wywiadu kapitana

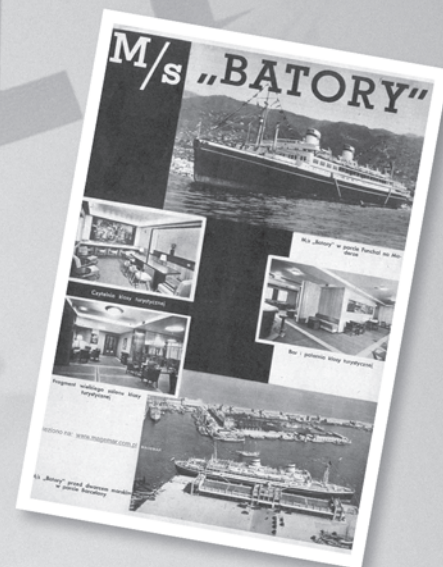
Jan Ćwiklińskiego udzielonego 26 czerwca 1953 roku Radiu Wolna Europa.

Fot. Archiwum Janusza Ćwiklińskiego



Kapitan Ćwikliński na trapie Wolnej Polski.

Melchior Wańkowicz opisując w numerze z czerwca 1936 r. wycieczkę Batorym, wyznaje że „z pokładu takiego transatlantyka najłatwiej pisać do rubryki „moda i salon”, najtrudniej zaś o morzu”.



# „Płyn po morzach i oceanach...”

Odrodzona Polska na gwałt potrzebowała wszelkiego rodzaju statków. Dlatego miesięcznik „Morze” niemal każdemu nowemu nabytkowi poświęcał sporo miejsca. Opisywał również ich katastrofy, bądź poważniejsze awarie.

Już trzeci numer, ze stycznia 1925 roku, informuje o zakupie transportowca, któremu nadano nazwę *Warta*. W styczniu 1924 r. kierownictwo Marynarki Wojennej zdecydowało zakupić, dla celów przewozu do kraju licznych obstalunków rzędowych, własny transportowiec.

W tym celu została wydelegowana do Francji komisja, złożona z oficerów marynarki, która dokonała wyboru okrętu wśród zaoferowanych przez marynarkę handlową francuską 12 parowców. Dnia 3.III komisja ta podpisała umowę, mocą której statek „P. L. M. 5” własność firmy „Société Nationale d’Affretements” sprzedany został rządowi polskiemu za cenę 1.400.000 fr.

„P. L. M. 5” – skrót „Paris – Lyon – Méditerranée” figuruje w rejestrze Lloyd’a jako jednośrubowiec 1400 tonn netto, deadweight 4100 tonn, displacement 6100, szybkość 9 – 10 węzłów, siła maszyn 1500 HP, ładowność 4800 metrów sześciennych – 3100 tonn. (...)

Jest to pierwszy polski okręt, który przeszedł cieśninę Gibraltarską i pokazał polską banderę na morzu Śródziemnym.

## Zachowanie się statków

Dwa lata później mogliśmy się cieszyć ze znacznego powiększenia tonażu. Numer z lutego 1927 roku przynosi relację z uroczystego poświęcenia pierwszych polskich jednostek handlowych: *Dnia 6*

*ub. m. w święto Trzech Króli, Gdynia* przeżyła jedną z tych uroczystości, które wypełniają serca ludzkie radością, a dusze chęcią i zapalem do dalszej pracy. Dnia tego odbyło się w Gdyni uroczyste poświęcenie zakupionych we Francji przez rząd dla państwowego przedsiębiorstwa „Żegluga Polska” pierwszych polskich okrętów handlowych „Wilno”, „Kraków”, „Poznań”, „Katowice”, „Toruń”.

Na uroczystość tę przybyło ze stolicy i z Pomorza szereg wybitnych przedstawicieli świata rządowego, sejmowego, instytucyj społecznych i gospodarczych itp. Rząd reprezentował twórca zaczątków polskiej floty handlowej, minister przemysłu i handlu Eugenjusz Kwiatkowski. (...)

W parze z rozrastaniem się naszej floty handlowej, szło zainteresowanie morskimi podróżami „bliskiego zasięgu”. W obliczu coraz bardziej rozwijającej się turystyki morskiej, polski rząd postanowił zbudować dwie jednostki przeznaczone do podróży po Bałtyku, o czym czytamy w artykule „Polskie statki pasażersko-salonowe” z numeru marcowo-kwietniowego 1927 roku: *W dniu 13 września 1926 r. p. Minister Komunikacji, w imieniu Rządu Polskiego, podpisał umowę ze stocznią gdańską na budowę dwóch statków pasażersko-salonowych. (...)*

*Omawiane statki pasażerskie będą służyły dla przewozu dużej ilości pasażerów na stosunkowo krótkich dystansach po Zatoce Gdańskiej. Wówczas lic-*

*ba pasażerów na jednym statku może wynosić 750 osób, przyczem dla wszystkich przewidziane są miejsca siedzące w salonach i na otwartym pokładzie. Statki te mogą jednak być również użyte do parodniowych wycieczek po Bałtyku. Będą mogły wówczas przyjmować na pokład około 100 pasażerów. (...)*

Przy rozpatrywaniu zachowania się statków na morzu Bałtyckim, przewidyje się, że przy spotkanych falach, i przy sztormie o sile wiatru 8 - statek będzie się wahał na strony po 15-20 stopni. Liczba jednak dni sztormowych w Bałtyku, według danych, opartych na długoletnich obserwacjach, wynosić może rocznie około 35, z tego zimą 12 dni, wiosną 7, latem 5 i jesienią 11 dni. Latem panują na Bałtyku przeważnie wiatry nieprzekraczające 3-4 stopnie i tworzące nieduże fale. Z powyższego można przypuszczać, że pływanie temi statkami po Bałtyku letnią porą nie będzie uciążliwe dla pasażerów.

Szczególna uwaga przy budowie rozpatrywanych statków jest zwrócona na zapewnienie bezpieczeństwa podróży. Korpus statku jest specjalnie mocno i szczelnie budowany, według najwyższej klasy, stosowanej do statków, przeznaczonych dla pływania po morzach Bałtyckim i Północnym. Wodoszczelne przegrody statku są tak rozmieszczone, że w razie przebicia burty, statek pozostaje na powierzchni wody. Wobec tego, iż nie jest wykluczone użycie obydwu statków również i w porze zimowej, przewidziane jest wzmocnienie korpusu statku na pływanie jego w wodach, pokrytych lodem. (...)

Bezpieczeństwo pasażerów na statku zapewnia się również przez należyte urządzenie systemu rurociągów, usuwających wodę z przedziałów, i gaszących

ewentualny ogień za pomocą strumieni wody. Każdy statek zaopatrzony będzie w 4 łodzie ratunkowe dla ogólnej ilości około 120 osób, oprócz tego w 4 tratwy ratunkowe dla około 80 osób, koła ratunkowe, i 750 pasów ratunkowych, przeznaczonych po jednym dla każdego pasażera. Obecność na statku reflektora i stacji radio zapewnia jeszcze większe bezpieczeństwo pływania. (...)

Wobec tego, że przy pływaniu statku na morzu najwięcej narażone na działanie fali są końce statku, wszystkie pasażerskie pomieszczenia zostały rozmieszczone możliwie bliżej środka. Na dole – pod głównym pokładem, obok kotłowni i maszynowni, rozmieszczone są salony ogólne, które przy dłuższych wyjazdach w morze służyć będą jako sypialnie, zaopatrzone w 4-osobowe przedziały. Wyżej – na górnym pokładzie dla pasażerów są przewidziane: obszerna jadalnia, palarnia. Tutaj znajdują się również pomieszczenia gospodarskie i ubikacje. Palarnia przy dłuższych wycieczkach w morze, może służyć również za sypialnię. (...)

Pomieszczenia pasażerskie będą urządzone z zastosowaniem wszelkich wygod, dostępnych na statkach tej wielkości. Będą one gustownie i solidnie wykonane: zaopatrzone zostaną w elektrycz-

ne oświetlenie, parowe ogrzewanie i ozonizację powietrza. Na każdym statku będą trzy restauracje – w salonie jadalnym, w palarni i na spacerowym pokładzie. Kuchnie, nowoczesnie urządzone, zaopatrzone będą w maszynę chłodzącą i do wyrobu lodu. Przewiduje się dla urozmaicenia pasażerom pobytu na statku założenie radio-odbiorników z dwoma głośnikami, pianina, jak również obecność dwóch orkiestr na każdym statku, w palarni i na spacerowym pokładzie. (...)

### Lodowe piekło

O tym, że morze to nie tylko beztrudne podróże, ale także ciężka praca, przekonuje nas artykuł z grudnia 1927 roku: „Pierwszy polski holownik morski”: „Ursus” – pierwszy polski holownik morski, wybudowany w stoczni gdańskiej i kupiony przez Ministerstwo Przemysłu i Handlu, przybył do Gdyni 17 lutego 1925 roku. Od czasu, gdy w gdyńskim porcie poczęł rozwijać się eksport węgla, „Ursus” jest wciąż pod parą, przy pracy lub stoi w pogotowiu; jedynie w lecie w cichą pogodę może go wyręczać przy niektórych pracach pilotowych, mniejszy holownik portowy „Castor”.

W ciągu dwóch i pół lat „Ursus”, służąc do pilotowania, wprowadził i wyholował setki statków i żaden większy statek, zawijający do Gdyni, nie obszedł się bez jego pomocy. Specjalna ta praca często bywała szczególnie trudna, z powodu, iż dotąd port gdyński nie miał falochronu, jedno odkryte przystanie, co nader utrudniało stawianie i ładowanie statków, a podczas burzy od wschodu, „Ursus” musiał nieraz, nawet w nocy, wyholować wszystkie statki z portu na redę, po burzy zaś znowu wprowadzać je do portu dla kontynuowania ładowania. (...)

Praca „Ursusa” wogóle jest bardzo różnorodna: holowanie i dopychanie statków przy pilotowaniu, holowanie do Gdańska i z Gdańska różnych drag, lichterów, kryp etc., czasem holowanie skrzyń żelazo-betonowych przy budowie portu, dawanie wody (słodkiej) na redzie na statki, nieraz też ratowanie, odpompowywanie i ściąganie z mielizny innych holowników, kryp i kutrów, tonących lub wyrzuconych przez burzę. (...)

Lutowo-marcowy numer „Morza” z 1929 roku przynosi materiał o srogiej zimie i „walecznych” holownikach, których załogi starały się, w ekstremalnie trudnych warunkach, uwolnić jednostki uwięzione w lodowych okowach: Jak okiem sięgnąć zimna, biała pustynia. Lód, lód bez końca. Tylko wywiady lotnicze docierają do obszarów pełnych wody. Ale i po niej pływają pola lodowe mniejsze, czasami większe, po kilkanaście mil rozciągłości.

Na horyzoncie Gdyni i Gdańska, w mgłę, w oddali stale widać okręty uwięzione przez lody. Ruszały im na pomoc holowniki portowe. Wszystkie jednak wysiłki bohaterских załóg były daremne. Ostra kra darta ich boki, potężne bryły skręcały trzony sterowe, śruby pękały pod ciosami zestalonej wody. Jeden po drugim szły pomocnicze statki do remontu. (...)

W Gdyni krytyczne szczególnie były pierwsze dni lutego. Wtedy to mocny wiatr wschodni napędził krę do zatoki. Na redzie stało siedemnaście okrętów. Zaczęło się istne piekło. Lody ogarniały statek za statkiem i poczęły je znosić ku płyciznom. Nasze dwa holowniki pracowały wtedy dzień i noc. Każdy chciał być pierwszy: każdy chciał się czem prędzej schronić. Ostatecznie nadludzki wysiłek naszych pracowników portowych pokonał wszystkie trudności. Dokonano cudu prawdziwego. Ale też zarówno „Ursus” jak „Tur” trzeba było oddać do naprawy. Odtąd zaczęła się latanina przy pomocy wynajętego taboru, za który trze-

**Numer ze stycznia 1925 roku informuje o zakupie transportowca, któremu nadano nazwę Warta.**



Lutowo-marcowy numer „Morza” z 1929 r. przynosi materiał o srogiej zimie i „walecznych” holownikach.

ba było płacić szalone pieniądze, po sto kilkadziesiąt, dwieście i wyżej złotych za jedną godzinę. (...)

O groźnej awarii, która mogła zakończyć się tragicznie, napisał w numerze 6-7 z 1931 roku, jeden z członków załogi, Olgierd Domański: *Parowiec „Światowid”, utrzymujący komunikację pomiędzy Gdynią i Ameryką Południową, opuścił w dniu 1 maja 1930 r. Rio de Janeiro, kierując się do Dakaru w Afryce Północnej. (...)*

Obiedwie maszyny statku pracowały równo, z miarowym postukiem. A jednak w najmocniejszym, zdawałoby się, miejscu wału, kryło się utajone dla oczu ludziach niebezpieczeństwo.

Dnia 3-go maja o godz. 7-ej rano dyżurny oficer-mechanik, lustrując wał, zauważył na nim w pewnym miejscu szparę. Natychmiast zatrzymano jedną maszynę, a szybkość obrotów drugiej zmniejszono o połowę.

Akurat w tym czasie szedłem na zmianę. Usłyszawszy, co się dzieje w maszynach, zjechałem dla szybkości po poręczach na dół. W tunelu szef-mechanik z drugim mechanikiem i paru smarownikami, stali pochyleni nad wałem i naradzali się.

Na wale, liczącym 340 mm. średnicy, tuż przy złączu tarczowym, rysowała się linia śrubową szpara, o długości około 400 mm., szerokości 6 mm. i średniej głębokości 60 mm.

Narada nie trwała długo: dwaj smarownicy poszli do kuźni, by wykuć dwie połówki pierścienia, który miał ścisnąć wał w pękniętym miejscu. Reszta zajęła się umacnianiem wału przez podstawienie rusztowania oraz podwieszenie wału na linach stalowych, Ponieważ znajdowaliśmy się już w okolicach równika, w tunelu wałowym było strasznie duszno i gorąco. W przeciągu pół godziny ubrania nasze tak przesiąkły potem, że przylegały szczelnie do ciała. (...)

Pęknięte miejsce wału było nadal pilnie lustrwane i myśleliśmy już, że dojeździemy bez wypadku. Tymczasem jednak, gdy 6-go po obiedzie udałem się na krótką drzemkę, nagle o godz. 13 m. 30 huk i potężny wstrząs postawiły nas na nogi. Nie potrzebowaliśmy pytać, co się stało – wiedziałem, że to wał się urwał. W drzwiach maszynowni zetknąłem się z komendantem i oficerami. Maszyna od wału nieuszkodzonego parła całą siłą wstecz, ażeby wstrzymać pęd statku, gdyż wysunięcie się wału wskutek naporu wodu na śrubę, groziło katastrofą w przeciągu paru minut. Załoga czuwa-

ła: mechanicy w ciągu pół minuty po wypadku już byli przy wale; radiotelegrafista siedział przy aparacie, gotów w każdej chwili podać tragiczny sygnał S. O. S. Załoga pokładowa stała koło korb do zasuwania drzwi, zamykających zagrożone komory i kręciła się koło łodzi ratunkowych, tak jednak, by nie przstraszyć nic nie wiedzących pasażerów, spokojnie zabawiających się lub obserwujących ocean. Na horyzoncie nie było widać ani jednego dymu, a ład był od nas o trzy dni drogi.

Na szczęście zmniejszona poprzednio szybkość statku i dany natychmiast po wypadku bieg wsteczny, wybawiły nas z niebezpieczeństwa. Po kilku minutach maszynę zatrzymano i statek już w bezruchu kołysał się zlekka na fali. (...)

Tak zabezpieczeni, obserwując stale złamany wał, dojechaliśmy wreszcie przy zmniejszonej szybkości do Dakaru i Hawru, skąd statek udał się dla zmiany wału do doku w Dunkierce.

### Czas na Piłsudskiego

Wielką stratą dla naszej floty było zatonięcie statku *Niemen*. Obszerna relacja z tej katastrofy ukazała się w numerze z listopada 1932 roku. Zacytowano z niej m.in. wpisy z dziennika jednostki: *W dniu 1 października r. b. na wodach Kattegatu, zatonął po zderzeniu się z fińskim żaglowcem, parowiec „Niemen”, własność „Żegluga Polskiej” Sp. Akc.*

Jakkolwiek statek zanurzył się w ciągu 8 minut, całej załodze w liczbie 32 osób udało się uratować. Zderzenie nastąpiło nocą podczas mgły i niepogody. (...)

Trzy rumby po lewej stronie pojawiło się nagle białe światło, które pozwoliło rozróżnić sylwetkę żagli, natychmiast dano ster prawo na burtę. Z ciemnego horyzontu szybko wylonili się sylwetka żaglowca bez świateł pozycyjnych, który uderzył o godz. 3.07 w środek bakburty okrętu, ośliznął się wzdłuż niej niszcząc mostek kapitański i wszystkie nadbudówki, i zniknął w ciemnościach nocy. Uderzenie było tak silne, że szczątkami lewego skrzydła mostku został zasypany i poraniony kapitan, jak również 1-szy oficer, którego kabina została doszczętnie zdemolowana i który wyskakując na pokład, pierwszy zauważył olbrzymią dziurę w śródokręciu poniżej pokładu głównego, o czym zameldował kapitanowi. (...)

Godz. 3,10. Cała załoga zebrała się na śródokręciu, rozdano pasy ratunkowe i przygotowano prawą, jedyną pozo-

stałą szalupę ratunkową do spuszczenia na wodę. Okręt szybko się zanurzał i woda pokrywała już przednie ładownie. Wzywano pomocy przez radio i bez przerwy puszczano rakiety.

Godz. 3,13. Okręt przechylił się na prawą stronę i zanurzył dziobem do połowy. Kapitan z mostku rozkazał wsiadać do szalupy. Grot-maszta spada o pół metra od szalupy.

Godz. 3,15. Szalupa odbija od szybko tonącego okrętu, którego nachylony na prawo komin zanurza się, uwydatniając przewrócenie się okrętu. Jeszcze raz wylania się ster i śruba przewróconego okrętu, tak blisko szalupy, że zauważono lekkie obracanie się śruby. Okręt pogrzążył się na oczach wszystkich: naokoło pływa dużo ciemnych przedmiotów. (...)

Szalupa dryfowała w kierunku NE pod wybrzeża Szwecji. Kilka parowców mijalo nas w odległości od 1-3 mil, nie przychodząc jednak z pomocą, widocznie z powodu wysokiej fali, która wciąż przysłańiała szalupę. Sytuacja była ciężka, gdyż połowa ludzi w szalupie była tylko w nocnej bieliźnie i z powodu smagania sztormowego wiatru i fali była bliska wyczerpania. Około godz. 9-tej w pobliżu znalazł się duży motorowiec, który nas zauważył i skręcił w naszą stronę. (...)

Ministerstwo Przemysłu i Handlu oraz „Żegluga Polska” z okazji uratowania naszych marynarzy przestali właścicielowi, Axel Johansonowi ze Stockholmu i załodze statku „Kronprinsessan Margareta” podziękowania, a także pieniężne nagrody dla czujnej załogi szwedzkiego motorowca.

W połowie lat trzydziestych ubiegłego wieku do służby weszły dwa nowoczesne transatlantyki, *Piłsudski* i *Batory*, które zapewniały Polsce morską łączność ze Stanami Zjednoczonymi. W numerze 8-9 z 1935 roku znajduje się obszerny opis pierwszej z tych jednostek: *W dniu 27 sierpnia wyruszył z Triestu w pierwszą podróż morską m/s „Piłsudski”, aby przybyć do macierzystego swego portu – Gdyni w dniu 12 września i już w dniu 15 września rozpocząć swój pierwszy rejs do Ameryki na trasie Gdynia Halifax – New York, na której ma odtąd stale kursować. (...)*

W porównaniu ze statkiem „*Polonia*”, która dotychczas była największym statkiem polskim, m/s „*Piłsudski*” jest prawie dwukrotnie większy. Dwa silniki Diesla o napędzie ropnym pozwalają osiągnąć szybkość 20 węzłów, która w warunkach normalnej pracy obniżo-



Październik 1935 r. - numer „Morza” z okładką, na której widnieje Piłsudski.



Numer 8-9 „Morza” z 1935 r. przynosi obszerny opis Piłsudskiego.

na będzie do 18 węzłów. Przy tej szybkości przewidziana trasa polskiego transatlantyku Gdynia – New York będzie mogła być pokryta w ciągu 8 i pół dnia. (...)

W klasie turystycznej jest około 360 miejsc w kabinach jedno i dwuosobowych, przyczem pewna część tych kajut jest zaopatrzona we własne łazienki lub natryski. Kajuty trzeciej klasy, obliczone na blisko 400 pasażerów, są przeważnie dwu i czterosobowe i są wygodnie rozplanowane. Każda klasa posiada własną jadalnię i bawialnię oraz salon dla pań, palarnię i bary. Poszczególne pokłady statku są połączone windami a wewnętrzne telefony ułatwiają porozumiewanie się. Na statku znajduje się basen kąpielowy oraz pokład przeznaczony dla gier i sportu. Nie zapomniano nawet o pokojach dziecińczych, które piękną swoją dekoracją zawdzięczają art. mal. Bylinie i Hładkównie.

Wogóle wysoki poziom artystyczny dekoracji i urządzeń wszystkich pomieszczeń statku, przeznaczonych dla użytku pasażerów stawia nowy transatlantyk polski wśród najpiękniejszych statków świata. (...)

W salonie umieszczony jest za rozsławną ścianą oltarz z rzeźbą Matki Boskiej Ostrobramskiej, dłuta Kenara. Na pokładzie spacerowym znajduje się ściana honorowa, na której umieszczono piękny portret Marszałka Piłsudskiego, art. mal. Z. Grabowskiego. (...)

M/S „Piłsudski” zawdzięcza pracy polskiej nietylko swój piękny wygląd zewnętrzny. Jakkolwiek statek został wybudowany w stoczni włoskiej, to jednak

cały szereg przyrządów, jak sprężarki, pompy, radjostacje, jak również szereg wyrobów stalowych i żelaznych zostało wykonane całkowicie w kraju.

Zrozumiałą też jest duma, z jaką spooglądamy na nowy polski transatlantyk, świadectwo już nietylko polskiej kultury artystycznej, ale co więcej wysokiego poziomu techniki polskiej, jak również zrozumienia ważnych zadań, jakie wyniosło na widownię życie Polski przez uzyskanie swobodnego dostępu do morza. (...)

## Wkracza Batory

Numer z czerwca 1936 roku przynosi z kolei opis wycieczki transatlantykiem Batory autorstwa samego Melchiora Wańkowicza, który wyznaje: (...) W wycieczce tej wzięłem udział z wielką przyjemnością jako turysta, ale z dużym wewnętrznym ociąganiem się jako publicysta. Znam transatlantyki. Morza z nich nie widać. Tem bardziej – spraw i zagadnień morskich. Z pokładu takiego transatlantyka najłatwiej pisać do rubryki „moda i salon”, najtrudniej zaś o morzu. (...) Faktycznie, w artykule nasz słynny reportażysta skupia się nie na statku i samej podróży, a na rozmowach z przedstawicielami innych nacji na temat naszej morskiej ekspansji.

Tempo przyrostu naszej floty pasażerskiej i handlowej było spore, choć, jak dowiadujemy się z artykułu zamieszczonego w październiku 1938 r., w stosunku do potrzeb, ciągle zbyt małe: Pesymiści, którzy przed ośmiu zaledwie laty, kiedy

s/s „Polonia” po raz pierwszy wyruszyła do Nowego Jorku, snuli nic czarnych przepowiedni – zapewne zmienili już dziś swe zapatrywania. Stały rozwój polskich linii żeglugowych, z liniami transatlantyckimi – północną, południową i meksykańską na czele – świadczy najlepiej, że nic nie usprawiedliwiałoby tego pesymizmu. Natomiast okazuje się, że mimo stałego przyrostu polska marynarka handlowa wciąż jest jeszcze zbyt mała w stosunku do zapotrzebowania na tonaż. Wprawdzie przybywa nam statków, ale w zbyt wolnym tempie.

„Sobieski” – motorowiec transatlantyki spłynął 25-go sierpnia. Parowiec frachtowy „Lida” 26-go – oba w Newcastle-on-Tyne w Anglii. Buduje się w Danii „Chrobry” – również, jak i „Sobieski” dla linii południowo – amerykańskiej, buduje się „Łódź” i „Bielsko” dla linii meksykańskiej, buduje się kilka mniejszych statków – a przecież wszystko to mało. Mowa już o trzecim transatlantyku, o nowych statkach na linie bliskiego Wschodu, o mniejszych statkach towarowych; na gwałt trzeba zastąpić wysłużoną „Warszawę”. (...) „Sobieski” spłynął wspaniale, z szumem zanurzył się w żywiole, któremu będzie służył i wreszcie stanął w poprzek rzeki, olbrzymi, wysoki, perlowo-szary, jeszcze nie wykończony, a już piękny tym swoim pięknem, które tylko okręty posiadają umieją, a którego jeszcze nikt i nic naśladować nie potrafiło; bo jakże oddać wdzięk i lekkość kilkunastotysięcznej masy ton żelaza i stali? (...)

Jak podkreślił jeden z mówców – „Lida” to trzynasty statek zbudowany dla Polski na stoczniach brytyjskich. Nieistniejący już dziś „Niemen”, identyczna „Wista”, oraz przybrzeżne „Wanda” i „Jadwiga”, to były początki w latach 1927-28. Po nich przyszły „Lublin”, „Lwów”, „Lech”, „Puck”, „Hel”, dwa okręty wojenne „Grom” i „Błyskawica” – wreszcie „Sobieski”. (...)

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/>

Polsko-Brytyjskie Towarzystwo Okrętowe



Lech w latach czterdziestych.

# Chłodniowce

## linii angielskiej

W 1928 r. Gdynia uzyskała połączenie morskie z portami brytyjskimi. Okazało się na tyle ważne, że do jego obsługi powołano odrębne przedsiębiorstwo, a linia istnieje do dziś, choć wielokrotnie dotykały ją różne reorganizacje i zmieniały się porty obsługujące.

Dla jej potrzeb zbudowano wiele statków, które dobrze zapisały się w historii naszej floty.

dochodzi zwykły ruch pasażerski i turystyczny odbywający się w obu kierunkach. Linia Gdynia - Londyn jest również pożądaną z punktu widzenia zrównoważenia stosunków handlowych z Niemcami rozwojem stosunków z innymi krajami.

Gdy okazało się, że istnieje możliwość otwarcia tej linii, powstało zagadnienie, w jaki sposób należy przystąpić do sprawy. Z Gdańska do portów Anglii chodziły statki dwóch linii Ellerman Wilson Line oraz United Baltic Corporation. Gdybyśmy chcieli tworzyć linię od początku, trzeba byłoby się liczyć z tym, że obydwie linie utworzyłyby wspólny i bardzo silny front przeciwko naszej linii. Musielibyśmy poza tym budować nowe statki bez dostatecznej znajomości warunków pracy, co kosztowałoby drogo, a ryzykowalibyśmy, że statki okażą się nieodpowiednie dla dalszego rozwoju linii. Po dłuższych dyskusjach zdecydowaliśmy z dyrektorem Nosowiczem, że najlepszym rozwiązaniem sprawy było-

Początki linii najlepiej opisał Julian Rummel:

W końcu 1928 roku powstała możliwość utworzenia polskiej linii do portów Anglii, o konieczności której pisałem już w roku 1918. [Wiedziałem, że] linia ta może mieć ogromne znaczenie dla rozwoju eksportu przetworów polskiego gospodarstwa wiejskiego i można nawet powiedzieć, że eksport tych towarów w najbardziej dla nas korzystnym kierunku bez tej linii nie rozwinie się. Dając nam przez Londyn zorganizowane i sta-

łe połączenie ze wszystkimi właściwie krańcami świata, linia Gdynia - Londyn otwiera przed naszym kupiectwem szerokie perspektywy. Uzupełniającymi ładunkami z Polski mogą być zawsze zboże i drzewo. Oprócz tego za pomocą tej linii może być skierowana przez Anglię i część naszej emigracji zaoczeanicznej, która jest za mała, abyśmy mogli ją wykorzystać dla stworzenia własnej linii transatlantyckiej, lecz stanowiąc rocznie kilka tysięcy osób jest dość znaczna, aby podtrzymać linię do Londynu. Do tego

by nabycie jednej z wyżej wymienionych linii. Rozwiązywało to i sprawę miejsca postoju w Londynie, którego by nasza linia nie mogła uzyskać.

### „Polbrit”

Przemyślenia Juliana Rummla trafiły na podatny grunt i 21 grudnia 1928 r. w wagonie kolejowym PKP na dworcu w Gdyni podpisano umowę założycielską spółki „dla obsługi linii regularnych pasażersko - towarowych”. Przyjęto nazwę w wersji angielskiej Polish-British Steamship Co. Ltd. („Polbrit”, w wersji polskiej: „Polsko-Brytyjskie Towarzystwo Okrętowe”), a ostatecznie wyłącznymi udziałowcami spółki stały się: P.P. Żegluga Polska – 75 proc. i Ellerman’s Wilson Line Ltd – 25 proc. udziałów. Dyrektorem mianowano kmdr rez. Stanisława Witkowskiego, naczelnika Urzędu Marynarki Handlowej w Gdańsku. Siedzibą spółki stał się budynek „Żegluga Polskiej” w Gdyni.

Podobnie, jak w poprzednio opisywanych przedsiębiorstwach, najpoważniejszym początkowo problemem był brak odpowiednich kadr, szczególnie oficerskich, na statki. Radzono sobie różnie, najczęściej wykorzystując prywatne znajomości. W ten sposób do „Polbritu”, a stamtąd na kolejne polskie statki, trafili np. kapitanowie Mieczysław Burchardt, Eustazy Borkowski i Władysław Haremski. Problemem był również dobór kadry kierowniczej w biurach „Polbritu”, o czym później.

Nie było za to kłopotów ze statkami. Już 24 listopada 1928 r. spółka w organizacji wycarterowała od Ellerman’s Wilson Line statki *Smolensk*, *Tasso*, *Kolpino* i *Kovno*. Ten ostatni 7 grudnia tego roku wypłynął z Gdańska w pierwszy rejs w czarterze „Polbritu”, do Hull. Dowodził nim Anglik, William A. Dossor.

Trzy pierwsze statki były dobrze znane na Bałtyku, gdyż już wcześniej zawiąły do Gdańska. *Smolensk* i *Kolpino* od 1920 r., a *Tasso* (pierwotnie przeznaczony na linię śródziemnomorską) co najmniej od połowy lat dwudziestych. Wozili drobnicę i emigrantów do portów angielskich. Stamtąd wyruszali dalej, przeważnie do Ameryki.

*Kolpino* w swej karierze zdążył zawiązać do Gdyni (pod koniec 1927 r.), ale bardziej zapamiętany został w lipcu 1928 r., gdy zderzył się w Gdańsku z lotewskim parowcem *Biruta*. Przy tej okazji zderzyły się również obydwaj holowniki prowadzące te statki (jeden z nich – *Hertha* – zatonał), a niesione prądem *Kolpino* uszkodziło stojący przy nabrzeżu niemiecki parowiec *Norderney*.

Statki przejmowano „w marszu”, podczas eksploatacji. Jako pierwszy podniósł polską banderę *Smolensk*, przejęty 2 kwietnia 1929 r. w Hull i nazwany *Warszawa*. Pięć dni później wyszedł w pierwszy rejs pod polską banderą, dowodzony przez kpt. Stanisława Łabęckiego. Akt zakupu statków został podpisany w tydzień później - 9 kwietnia 1929 r. i tego samego dnia na redzie Gdańska przekazano *Kolpino* (nazwany *Rewa*, dowodzony przez kpt. Janowskiego, potem kpt. Ludgarda Krzyckiego), a 15 kwietnia 1929 r. przejęto w Hull *Tasso* (nazwany *Premjer*; kpt. Mamert Stankiewicz). Jako ostatni, w kilka dni później, w Gdańsku został przejęty *Kovno*, któremu nadano nazwę *Łódź* (kpt. Mieczysław Burchardt).

Statki nie były nowe, najstarszą *Rewę* zbudowano w 1906 r., *Łódź* była tylko o rok młodsza, *Warszawa* weszła do eksploatacji w 1916 r., a *Premjer* w 1922 r. Według J. Rummla były dobrze dostosowane do linii, wygodne i solidne. Inaczej pisał o nich Stanisław Darski, późniejszy minister żegluga, który Anglików przed-

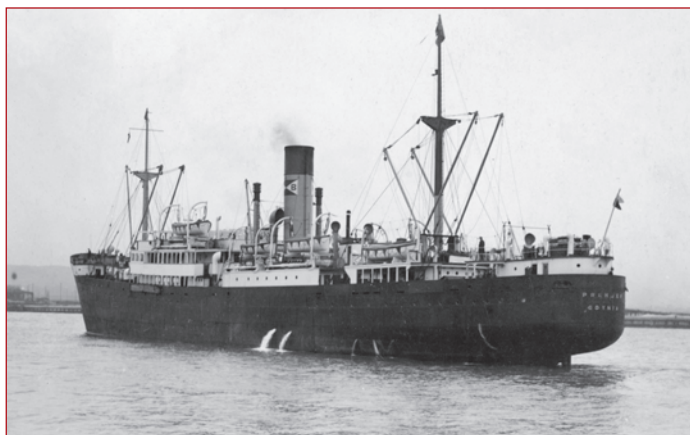
stawił jako sprytnych intrygantów, którzy wobec zapaści na rynku transatlantycznych przewozów pasażerskich, sprzedali wyeksploatowane statki polskim ignorantom. Jak widać, opinie są skrajne i należy zastanowić się, na ile pierwsza mogła wynikać z dużego zaangażowania w tej transakcji J. Rummla i T. Nosowicza (dyrektora Departamentu Morskiego MPiH, prywatnie szwagra J. Rummla). Co do drugiej – musimy pamiętać, że wspomnienia ministra Grabskiego spisane były w latach sześćdziesiątych, gdy krytykowanie „sanacyjnych” porządków było na porządku dziennym.

### Ucieczka do przodu

Niezależnie od opinii, flota „Polbritu” pływała. Obsługiwała linię z Gdańska (potem z Gdyni) do Londynu i Hull. W piątek każdego tygodnia wyjazd z Gdańska, wejście do Hull i Londynu we wtorek, wyjście do Gdańska w piątek lub sobotę. Statki wozily pasażerów i ładunki, i miały zarabiać.

Ale coraz częściej nie zarabiała. J. Rummel wspominał o bałaganie finansowym i organizacyjnym, a winą za to obarczył dyrektora Towarzystwa, Stanisława Witkowskiego. Powoływał się też na dyrektora Cecila H. Jeffreya, reprezentującego w „Polbrycie” Ellerman’s Wilson Line: według Anglika kadra wywodząca się z marynarki wojennej często okazywała się zbyt lojalna wobec dawnych towarzyszy broni. A dyr. Witkowski służył niegdyś w austro-węgierskiej marynarce i nie potrafił odmówić zatrudnienia dawnych kolegów...

Do kłopotów organizacyjnych doszły problemy zewnętrzne, gdyż obniżenie przez USA rocznej kwoty przyjmowanych emigrantów, zmniejszyło wpływy. Pod koniec 1930 r. deficyt zagroził istnieniu



Premjer w Gdyni.

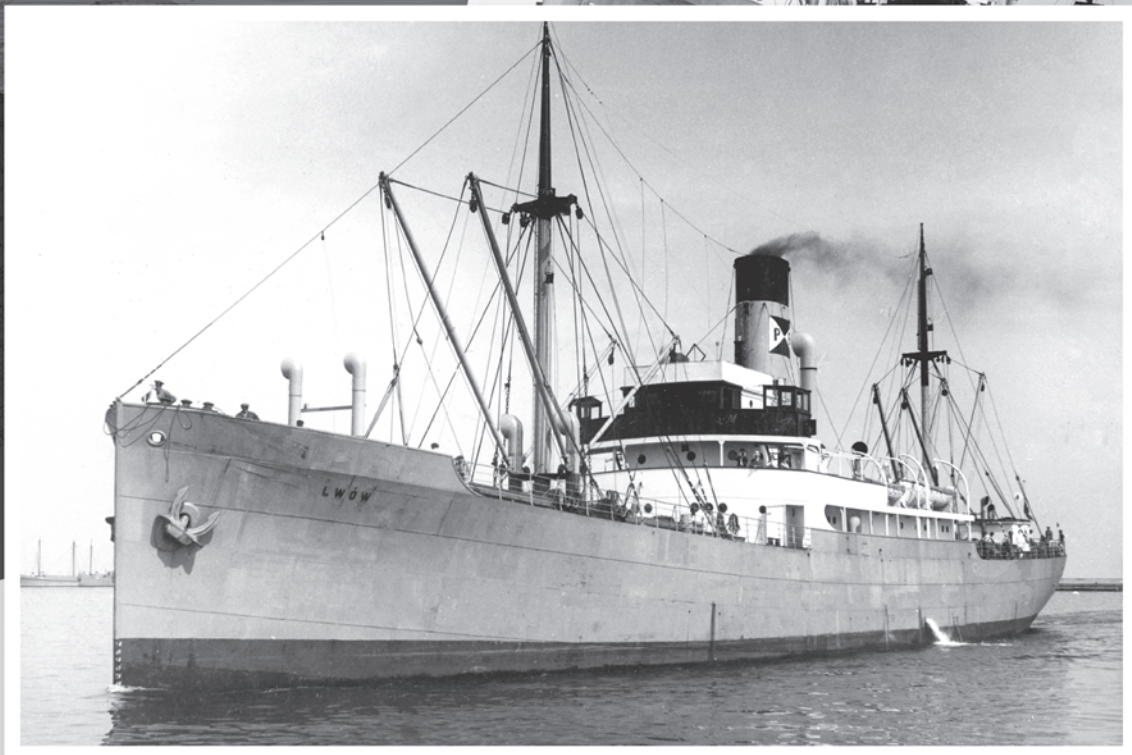


Rewa.





# Lwów



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

„Polbritu”. Naprawy Towarzystwa podjął się dyr. Rummel. Dyr. Witkowski odszedł pod koniec 1930 r. z odprawą równą rocznemu uposażeniu, nowym dyrektorem mianowano Feliksa Kollata – absolwenta Akademii Handlowej w Antwerpii. Wobec zmniejszenia liczby ładunków, doprowadzono do porozumienia z konkurencyjnym United Baltic Corporation, dokonano zmian kadrowych na kluczowych stanowiskach, m.in. głównego intendenta i dokonano organizacyjnego połączenia z Żeglugą Polską, która wkrótce objęła 91 proc. udziałów, Anglikom pozostawiając tylko 9 proc. Połączono księgowość i dział techniczny Żeglugi Polskiej i „Polbritu”.

Najpoważniejszą finansowo decyzją było pozbycie się nieekonomicznych już statków pasażersko-towarowych. Jako pierwsza, w październiku 1932 r. odeszła *Łódź*, sprzedana marynarce wojennej, gdzie do 1937 r. służyła jako *Stawomir Czerwiński* – okręt mieszkalny dla załóg okrętów podwodnych. Potem pocięto go w Gdyni na złom. W marcu 1934 r. w Gdańsku złomowano statek *Rewa*. W ich miejsce na linię do Hull weszły statki *Lublin* (od maja 1932 r.) i *Lwów* (od lipca 1937 r.) zbudowane na zamówienie „Polbritu” w duńskiej stoczni w Helsingør. Stare statki mogły zabrać po ok. 200 pasażerów, a kubatura ładowni chłodzonych wynosiła po ok. 600 m<sup>3</sup>. Nowe zabierały tylko 12 pasażerów, ale każdy

miał ładownie chłodzone o pojemności ponad 1400 m<sup>3</sup>.

W dwa lata później, w brytyjskiej stoczni Swan, Hunter & Wigham Richardson zamówiono trzeci statek – szybki półchłodniowiec na linię londyńską. Wszedł do służby w marcu 1934 r. jako *Lech*. Tym samym można było wycofać ze służby zbyt dużego *Premjera*, który następnie stał „na sznurku” ponad rok, aż w październiku 1935 r. sprzedano go do Włoch. Pływał jako *Adua*, a w kwietniu 1941 r. został zatopiony w porcie Massawa przez własną załogę, która nie chciała oddać go w ręce Anglików.

Ze starych jednostek w służbie pozostała tylko *Warszawa*. Napiszemy o niej w osobnym odcinku.

Statkom przytrafiają się awarie. Nie ominęły floty „Polbritu”. We wrześniu 1932 r. *Lwów* w drodze z Gdyni do Hull, w pobliżu latarni Friedrichsort, we mgle osiadł rufą na mieliźnie. Zszedł z niej o własnych siłach, ale wymagał remontu. W grudniu 1933 r. *Lublin* wychodząc z Hull doznał uszkodzeń w kolizji ze stojącym na kotwicy statkiem szwedzkim *Walborg*. W obu wypadkach winą obarczono kpt. Alberta Turzańskiego, którego wkrótce odesłano na emeryturę. Z kolei w grudniu 1938 r., w czasie podchodzenia do nabrzeża w Gdańsku, w drodze z Hull przez Gdynię, *Lublin* uderzył dziobem zacumowany przy nabrzeżu holen-

derski parowiec *Jeannette*, powodując jego poważne uszkodzenie, zerwanie z cum i dryf. *Jeannette* w dryfie uderzył następnie rufą barkę załadowaną 450 tonami zboża, która – pomimo pomocy holowników – po pewnym czasie zatонуła. Izba Morska winnym uznała wówczas III mechanika polskiego statku, który nieprawidłowo wykonał manewr „cała wstecz”.

Trzeci z nowych statków – *Lech* – uniknął uszkodzeń, ale okazał się pechowy dla marynarzy. W lipcu 1936 r. w Londynie śmiertelnemu wypadkowi uległ drugi mechanik Szalko-Czajkowski, w listopadzie 1938 r. nieszczęśliwy wypadek przytrafił się robotnikowi portowemu w czasie załadunku w Gdyni, wreszcie w grudniu 1938 r. w drodze z Gdyni do Londynu, na wysokości Bornholmu, zaginał praktykant maszynowy Janusz Sudolski.

Mimo tych wydarzeń, w drugiej połowie lat trzydziestych „Polbrit” osiągnął najlepsze wyniki finansowe spośród polskich armatorów. Zaczynało brakować statków. W 1935 r. w związku z uruchomieniem linii do Hawru i braku odpowiedniego tonażu, wycarterowano na dzień się podróży statek *Leo*. W dwa lata później, w grudniu 1937 r., podpisana została umowa ze stoczną Swan Hunter and Wigham Richardson na budowę kolejnej jednostki. Nowy statek, nazwany *Lida* (o pojemności 1397 BRT), przybył po raz pierwszy do Gdyni 26 października 1938

### Dane techniczne chłodniowców „Polbritu”

	Rok bud.	Pojemność	Nośność	Długość × szerokość × zanurzenie	Pojemność chłodni	Liczba pasażerów	Moc maszyn	Prędkość	Załoga
<i>Rewa</i>	1906	2376 BRT, 1465 NRT	3220 t	91,4 p.p. × 12,5 × 5,6, m	ok. 600 m <sup>3</sup>	200*	1500 KM	ok. 10 w.	ok. 40
<i>Łódź</i>	1907	2450 BRT, 1447 NRT	3510 t	96,9 p.p. × 12,5 × 5,6, m	ok. 500 m <sup>3</sup>	200*	1500 KM	ok. 10 w.	ok. 40
<i>Premjer</i>	1922	3540 BRT, 2171 NRT	3950 t	101,6 p.p. × 13,1 × 6,9, m	930 m <sup>3</sup>	200*	2400 KM	ok. 12 w.	ok. 60
<i>Lublin</i>	1932	1307 BRT, 743 NRT	1960 t	84,3 całk. × 12,0 × 5,1, m	1416 m <sup>3</sup>	12	1375 KM	11 w.	27
<i>Lwów</i>	1932	1409 BRT, 686 NRT	1950 t	84,4 całk. × 12,0 × 5,2, m	1416 m <sup>3</sup>	12	1300 KM	10,5 w.	29
<i>Lech</i>	1934	1558 BRT, 790 NRT	2110 t	89,9 całk. × 12,2 × 5,1, m	2841 m <sup>3</sup>	12	2260 KM	14 w.	27
<i>Czech</i>	1934	3650 BRT, 2155 NRT	3126 t	107,2 × 14,4 × 6,5, m	4735 m <sup>3</sup>	12	4400 KM	15 w.**	36
<i>Piast</i>	1951	3184 BRT, 1716 NRT	2844 t	102,9 × 14,8 × 6,3, m	3245 m <sup>3</sup>	12	4200 KM	14,5 w.	34
<i>Jarosław Dąbrowski</i>	1950	3196 BRT, 1308 NRT	3040 t	109,2 × 14,8 × 5,7, m	3789 m <sup>3</sup>	12	3200 KM	13 w.	46

\* kilkanaście miejsc kabinowych, pozostałe – emigranckie, w międzypokładach.

\*\* po zbudowaniu statek mógł rozwijać prędkość ok. 16 w.

Fot. z albumu kpt. Tadeusza Dębickiego



**Lublin w Gdyni w latach 30.**



**Lech - zdjęcie powojenne.**

r., a w 1939 r. był bohaterem drugiej w historii PMH handlowej podróży do portów Afryki. W bardziej prozaicznych rejsach pływał z ładunkami masowymi do portów zachodniej Anglii.

Ostatnie zamówienie „Polbritu” opiewało na budowę w Holandii statku pasażersko-towarowego, nazwanego wstępnie *Warszawa II* i przeznaczonego do obsługi linii Warszawa – Hawr. Przewidywany termin dostawy określono na 15 marca 1940 r. Napiszemy o nim osobno w jednym z następnych odcinków.

## Wojna

W chwili wybuchu wojny statki „Polbritu” znajdowały się w portach zachodnich: *Lublin* i *Lwów* w Hull, a *Lech* i *Warszawa* w Londynie. *Lida* 29 sierpnia wyszła z Gdyni jako ostatni polski statek, a 1 września zastał ją w Kristiansandzie. Stamtąd 4 września przeszła do Lerwick, gdzie przez miesiąc pozostawała na kotwicy.

Tuż przed wojną polski rząd próbował zorganizować jak najszybszą dostawę sprzętu wojskowego. Zdecydowano o przejęciu *Lwowa* w czarter rządowy, statek przeszedł do Gravesend, gdzie rozpoczęto załadunek dział i pocisków dla polskiego wojska. Uzbrojenie miało być dostarczone do polskiej bazy przeładunkowej w Gałaczu, w Rumunii. Oczekiwano jeszcze na dostawę silników lotniczych, ale 17 września, po sowieckiej agresji na wschodzie Polski i przerwaniu połączenia lądowego z Rumunią, cała akcja została odwołana, *Lwów* rozładowano i 29 tego miesiąca zwolniono z czarteru rządowego.

Pozostałe statki, po krótkim okresie bezczynności rozpoczęły rejsy na linii z W. Brytanii do palestyńskiej Haify, skąd przywoziły cytrusy. Z racji wojny podróż do i z Gibraltaru odbywano w konwojach. Wyjątkiem była *Lida*, która już w listopa-

dzie weszła w brytyjski czarter, wożąc towary między W. Brytanią i portami francuskimi. Ona też – jako jedyny statek z towarowych statków „Polbritu” – została zaareztowana z chwilą kapitulacji Francji. Po ponad miesięcznym postoju w Casablance udało się jej uciec na Azory, po czym skierowano ją do konwojów atlantyckich. Od marca 1941 r. pływała w brytyjskich konwojach przybrzeżnych, a od lutego 1942 do kwietnia 1946 – na wodach Afryki Zachodniej.

Dla porządku dodajmy, że majątek i agendy Towarzystwa pozostałe w kraju, zostały 1 listopada 1939 r. formalnie przejęte przez władze niemieckie i oddane w zarząd Głównemu Urzędowi Powierniczemu Wschód. Natomiast jednostki eksploatowane na Zachodzie znalazły się od 2 stycznia 1940 r. w zarządzie Polish Steamship Agency Ltd. Z dniem 1 sierpnia 1944 r. zarząd został przejęty przez GAL.

„Polbrirowskie” chłodniowce w sierpniu 1940 r. weszły w brytyjski czarter i przez ponad dwa lata pływały w konwojach na wodach brytyjskich, wożąc drobnicę i ładunki mrożone, np. mięso. W jednym z nich, 3 września 1940 r., we mgle pod Cardiff *Lublin* staranował i zatopił parowiec *Philotis*, sam odnosząc niewielkie uszkodzenia.

Od lutego 1943 r. *Lwów* rozpoczął rejsy w konwojach gibraltarskich, a w lipcu pozostał już na wodach śródziemnomorskich. W sierpniu dołączyły do niego *Lech* i *Lublin*, które na tych wodach doczekały końca wojny. Załoga *Lecha* zapamiętała z tego czasu pobyt na redzie Torre Annunziata, gdy 5 stycznia 1945 r. podczas silnego sztormu doszło do kolizji z włoskim statkiem *Abbazia*, a w dwa dni później, w tym samym miejscu – ze szwedzkim *Delhi*.

Inny los spotkał *Lwów*, który pod koniec listopada zawiął do włoskiego por-

tu Bari. 2 grudnia 1943 r. podczas silnego nalotu niemieckich samolotów na ten port, zatonął trafiony niemiecką bombą. Zginęło wówczas dwóch brytyjskich artylerzystów. Jeszcze podczas wojny i krótko po niej rozważano odbudowę wraku, ale ostatecznie pozostawiono go na miejscu, gdyż zniszczenia okazały się zbyt duże – prócz uszkodzeń od bomb leżący na płytkiej wodzie *Lwów* został zdemolowany w styczniu 1944 r. przez dryfujący, zerwany z cum statek typu „Liberty”. Z czasem resztki *Lwowa* zostały pocięte przez Włochów na złom.

## Powojenne losy weteranów

Ocalałe statki „Polbritu” jeszcze przez kilka miesięcy pływały w alianckim czarterze (*Lublin* zdążył 1 lipca 1945 r., na redzie Neapolu, zaliczyć kolizję z krążownikiem *Giuseppe Garibaldi*), po czym wróciły do Polski. *Lida* w sierpniu 1946 r., dwa miesiące później *Lublin* i w maju 1947 r. *Lech* – jako jeden z ostatnich wojennych bohaterów polskiej floty. Skierowano je na dawną linię, a ich służba przerwana była mniej lub bardziej poważnymi awariami.

Pierwsza powojenna awaria w „Polbrirowie” spotkała masowiec *Lida*, który w styczniu 1947 r., w czasie rejsu z Gdańska do Göteborga wszedł na skalisty grunt u wybrzeży Szwecji i doznał przecieków kadłuba wymagających niezwłocznego remontu. Na statkowy pech nie pomogła zmiana nazwy (w styczniu 1950 r., po interwencji władz radzieckich, statek przemianowano na *Gliwice*), ani zmiana armatora, gdy 2 stycznia 1951 r. flotę „Polbritu” przekazano PLO. We wrześniu 1952 r. *Gliwice* w czasie podchodzenia do nabrzeża w Szczecinie zgniotły i zatopiły motorówkę patrolową WOP, pochodzącą z demobliu *LCPL 1082*. Podobną przygo-

dę przeżył w lipcu 1954 r. *Lublin*, który zatopił w Antwerpii barkę *Seam 7*.

W styczniu 1955 r. *Gliwice* przekazała do PŻM. Pod tą flagą miała miejsce ostatnia jego poważna awaria, gdy w marcu 1963 r., w czasie rejsu z ładunkiem tarcycy z Gdańska do Grimsby, uszkodził dno na kamiennej mieliźnie Halsskov w Wielkim Belcie i doznał przecieku do kotłowni i forpiku. Po zatrzymaniu przecieku, kontynuował podróż do Grimsby. W kilka dni później zaginął pomocnik palacza. Statek po zakończeniu wyładunku został skierowany na dok do Hull, gdzie przeprowadzono remont awaryjny.

Najpoważniejsza katastrofa w dziejach „Polbritu”, nie licząc strat wojennych, przytrafiła się *Lechowi*. 30 września 1948 r. odszedł z Gdyni do Londynu z drobnicą i 10 pasażerami dowodzony przez kpt. Józefa Starbałłę. Następnego dnia natrafił na minę magnetyczną i zatonął w pobliżu duńskiej wyspy Falster, na głębokości 18 m. Cała załoga w liczbie 31 osób i 10 pasażerów opuściła statek w łodziach ratunkowych, z której zostali podjęci przez dwa niemieckie statki rybackie z Hamburga i dostarczeni do Gedser. Statek zatonął, armator podjął jednak niezwłocznie działania zmierzające do jego jak najszybszego podniesienia. Już 5 października na miejsce wypadku przybył z Gdyni holownik *Herkules* i nurek dokonał oględzin wraku. Jesienne sztormy uniemożliwiały podjęcie działań ratunkowych i dopiero w lipcu 1949 r. rozpoczęto prace przy wydobywaniu statku. Prowadziły je statki *Posejdon*, *Żubr* i *Herkules* z Wydziału Holowniczo-Ratowniczego Żegluga Polskiej. Po wielotygodniowych zmaganiach, 21 września 1949 r. statek został podniesiony i następnego dnia przeholowany na mieliżnę 9 m koło wyspy Moen, w pobliżu wejścia do fiordu Grønsund. Po kilku dniach częściowo zatopiony statek ponownie przeprowadzono na mieliżnę, 5 m u wejścia do Grønsund, a później ustawiono w fiordzie. 17 października 1949 r. uszczelniono kadłub i statek wyholowano na redę Stubbekobing, a potem do Helsingør do remontu. Do eksploatacji powrócił w czerwcu 1950 r. Nie był to koniec jego nieszczęść, podczas remontu prowadzonego na statku w porcie Gdynia przez ekipę GAL, wieczorem, 4 sierpnia 1950 r. wybuchł pożar w ładowni nr 2 załadowanej bekonami i szynką, spowodowany zapaleniem się izolacji w czasie prac spawalniczych. Pożar uga-

szono przy udziale Portowej Straży Pożarnej.

### Nowy tonaż na linię angielską

W drugiej połowie 1945 r. zwierzchni nadzór nad „Polbriem” - pozostającym od 1944 r. pod zarządkiem GAL - przejęło Ministerstwo Żegluga i Handlu Zagranicznego w Rządzie Jedności Narodowej. Majątek spółki przeszedł pod zarządek Centralnego Zarządu Przedsiębiorstw Portowych w Gdańsku-Wrzeszczu. 27 września 1945 r. ustanowiono przymusowy zarząd państwowy, realizowany nadal za pośrednictwem GAL-u, prawdopodobnie do końca działalności Towarzystwa.

28 lutego 1946 r. „Polbrit” został ponownie wpisany w Rejestrze Handlowym w Sądzie Okręgowym w Gdyni. Udział kapitału polskiego w spółce wynosił 91,018 proc. Formalnie przywrócono dawny zarząd (Feliks Kollat i Cecil Jeffrey Harold). Władze spółki miały nadzieję na powrót do normalnej działalności. Rozpoczęto akwizycję i zaplanowano zakupy nowego tonażu.

Pierwszym z nowych statków był chłodniowiec o pojemności 3184 BRT, budowany w stoczni Burmeister & Wain w Kopenhadze dla norweskiego armatora Skjelbreds Rederi z Kristiansand. W październiku 1948 r. w trakcie budowy został od stoczni odkupiony przez GAL dla „Polbritu”. Wodowany już jako *Piast* 3 listopada 1950 r., został 2 stycznia 1951 r. przekazany do PŁO. Wszedł do eksploatacji w lutym 1951 r., ale zatrudniono go na linii lewentyńskiej. W pierwszy rejs wyruszył 17 marca 1951 r., z Gdyni do Haify.

Potem *Piast* pływał na linii południowoamerykańskiej, a w połowie 1960 r. na linii angielskiej zastąpił na kilka podróży remontowanego *Jaroslawa Dąbrowskiego*. W maju 1963 r. przekazano go do PŻM (na linię kubańską), a w styczniu 1969 r. przedsiębiorstwu Dalekomorskie Bazy Rybackie, które przystosowało go do przewozu ryb. Po likwidacji DBR statki tego przedsiębiorstwa trafiły do pionu floty pomocniczej PPDiUR „Gryf”. Przekazanie *Piasta* nastąpiło 15 stycznia 1970 r. Po raz kolejny statek zmienił armatora we wrześniu 1975 r., gdy przejęło go powstałe dwa miesiące wcześniej PPURM „Transocean”. Los jednostki dokonał się we wrześniu 1978 r. w hiszpańskiej stoczni złomowej w Murcii.

Drugi statek zamówiono 4 stycznia 1949 r., gdy GAL w imieniu i na rachunek „Polbritu” zawarł umowę ze stocznią Blyth

Dry Docks & Shipbuilding Co. na budowę drobnicowca z chłodzonymi ładowniami. Istnieją poszlaki wskazujące, że przewidywano dla niego nazwę *Rus*, nawiązując do legendy o genezie trzech słowiańskich plemion. Jednak 1 stycznia 1950 r. kontrakt przejęła „Żegluga Polska”, a podczas wodowania 28 sierpnia 1950 r. nadano mu nazwę *Jarosław Dąbrowski*. Przybył do Gdyni z Blyth 6 stycznia 1951 r. w barwach Żegluga Polskiej, pod dowództwem kpt. Tadeusza Dumanii. Niezwłocznie po przybyciu do kraju został przekazany do eksploatacji PŁO i zatrudniony na linii Gdynia – Londyn/Hull. Nie omijały go drobne awarie i kolizje, np. z niemieckim statkiem *Carl Clausen* (na torze wodnym Terschelling w kwietniu 1954 r.), duńskim *Anne Torm* (w Kanale Kilońskim w sierpniu 1954 r.) i z radzieckim *Dneproges* (w styczniu 1963 r. w Gdyni).

W marcu 1973 r. *Jarosław Dąbrowski* ukończył pięćsetną podróż okrężną na linii angielskiej, a 16 stycznia 1976 r., wyszedł w ostatnią podróż, z ładunkiem do Hull. Był ostatnim statkiem w służbie PŁO wyposażonym w tłokową maszynę parową, a jego kotły do samego końca były opalane węglem. Tego samego roku został pocięty w belgijskiej stoczni złomowej.

### Czech – przyrodni brat Lecha

Zatonięcie na minie *Lecha* w 1948 r. spowodowało lukę na linii do Londynu. Aby ją zapełnić, 8 marca 1949 r. „Polbrit” zakupił od norweskiego armatora, za pośrednictwem GAL, szybki chłodniowiec *California Express*.

Statek ten powstał w stoczni Götaverken, w Szwecji. W styczniu 1934 r. wszedł do eksploatacji pod banderą norweską jako jeden z trzech bliźniaczych bananowców. Obsługiwał połączenie pomiędzy portami zachodniego wybrzeża Stanów Zjednoczonych, a portami Francji i Wielkiej Brytanii. Podczas II wojny światowej znalazł się w dyspozycji norweskiej misji morskiej Nortraship w Londynie i pływał w konwojach atlantyckich.

Nowemu nabytkowi nadano polską nazwę *Czech*. 5 lipca 1949 r. przybył po raz pierwszy do Gdyni. Skierowano go na linię do Londynu. Po reorganizacji polskiej żegluga, *Czecha* przekazano 2 stycznia 1951 r. do PŁO, pływał tam na linii lewentyńskiej.

7 marca 1953 r. *Czech* odznaczył się w pobliżu Aleksandrii ratując w bardzo silnym sztormie, w ponad godzinnej, śmiałej akcji 62 rozbitków z tonącej egipskiej



Lida po wojnie, przy stacji bunkrowej POLCOAL.



Czech - podniesienie bandery.

Fot. A. Danczer

korwety *Sollum*. Stosunkowo niewielki *Czech*, w czasie tej akcji zanotował przechyły do 62 stopni. W niecały rok później, w lutym 1954 r. w Kanale Kilońskim zaczepił i zerwał z łańcucha prom poprzeczny *Burg S.11*, a następnie włókł go przez dłuższy odcinek. Pasażerowie z promu zostali zdjęci przez holownik.

Potem, zależnie od potrzeby, *Czech* obsługiwał inne linie PLO: zachodnioeuropejską, angielską i południowoamerykańską. Na tej ostatniej był rentowny tylko przy przewozie owoców, w trampingu między tamtejszymi portami, więc już w drugim półroczu 1961 r. planowano przeniesienie go na linię lewantyńską. Tym niemniej, *Czech* wciąż pływał na tych wodach, aż w marcu 1962 r. zdarzył się przykry wypadek, gdy dał o sobie znać wiek urządzeń chłodniczych: spośród 750 ton bananów przewożonych z Santos do Buenos Aires 600 ton zostało przez odbiorcę wyrzucone do morza jako niezdatne do spożycia, a winą za ich zepsucie obarczono statek.

W 1962 r. *Czech*, którego prędkość nie przekraczała już 14 w., przewidziany był do kasacji. Mimo to dalej pływał na linii lewantyńskiej i ostatecznie dopiero w 1964 r. skreślony został z listy floty PMH, po czym w lipcu 1965 r. pocięto go na złom w Gdańskiej Stoczni Remontowej.

### Ostatnie lata weteranów

Koniec lat czterdziestych wiązał się m.in. ze zmianami zmierzającymi do jak najszybszego objęcia państwowym nadzorem całości gospodarki morskiej. Apogeum tej działalności miało miejsce na przełomie lat 1950 i 1951, gdy rozwiązano dotychczasowe przedsiębiorstwa armatorskie i powołano nowe, państwowe. Już wcześniej zlikwidowano prywatną shipchandlerską i maklerkę przekazując ich

działalność państwowym przedsiębiorstwom. W 1951 r. „zreorganizowano” żeglarstwo poprzez likwidację PZŻ i klubów żeglarskich (w ich miejsce powołano Centralne Kluby Morskie), podobnie postąpiono z rybolówstwem i szkolnictwem morskim. Zgodnie z zarządzeniem Ministra Żeglugi z 30.12.1950 r., „Polbrit” zakończył działalność eksploatacyjną 31 grudnia 1950 r. Losy statków nabytych po wojnie, które trafiły do PLO, opisaliśmy wyżej. Do tego samego armatora trafili też weterani – *Lech*, *Lublin* i *Lida* - formalnie przekazani PLO 2 stycznia 1951 r.

*Lech* utrzymał się na linii angielskiej, okazjonalnie zawijając do innych portów na Morzu Północnym. W maju 1952 r., zderzył się w gęstej mgłę na Tamizie ze stojącym na kotwicy brytyjskim parowcem *Sir Archibald Page*, a w marcu 1953 r. na rzece Humber został uderzony przez duński zbiornikowiec *Esso København*, po czym trzeba było skierować go do remontu w Newcastle. Wszystko to zbłądło przy wyczynie z 11 grudnia 1961 r., gdy podczas manewrów w Brunshüttelkog *Lech* spowodował uszkodzenia statków: niemieckich *Stördiek* i *Lilly*, holenderskiego *Nieuwe Waterweg* oraz brytyjskiego *Link One*.

1 stycznia 1962 r. *Lecha* przekazano do PŻM. W tym samym roku został wycofany z eksploatacji i przekazany Politechnice Szczecińskiej, a następnie do COKB-1. Stał w gdańskim porcie jako stacjonarna jednostka doświadczalna i pływające laboratorium. Pocięto go na złom w 1979 r.

*Lublin* od 1950 r. coraz częściej pływał na linii zachodnioeuropejskiej. W czerwcu 1960 r. wycofano go z eksploatacji, a następnie przekazano Zarządowi Portu Gdynia. Po zdemontowaniu urządzeń napędowych służył jako magazyn pływający oznaczony *MP-1*, później

*M-ZPGdy-1* i wreszcie *MP-ZPGdy-1*. W kwietniu 1981 r. został pocięty na złom przez gdańską Stocznę „Radunia”.

Ten sam los spotkał jedyny masowiec „Polbritu” – *Lidę*, czyli późniejsze *Gliwice*. Po zakończeniu 415 rejsu pod polską banderą, został 28 stycznia 1967 r. wycofany z eksploatacji i przekazany Zarządowi Portu Szczecin z przeznaczeniem na magazyn pływający *MP-ZPS-1*. Sprzedano go na złom w październiku 1974 r.

W międzyczasie doszło do formalnej zmiany własności statków „Polbritu”. Zgodnie z orzeczeniem ministra żeglugi z dnia 16 lutego 1962 r. powołując się na Ustawę z dnia 25 lutego 1958 r. o uregulowaniu stanu prawnego mienia pozostającego pod zarządem państwowym, majątek Towarzystwa (w tym statki *Gliwice*, *Jarosław Dąbrowski*, *Lech* i *Lublin*) przeszedł formalnie na własność Skarbu Państwa RP od dnia 8 marca 1958 r.. W uzasadnieniu minister Stanisław Darski pisał:

„Powyższe przedsiębiorstwo pozostawało pod przymusowym zarządem państwowym na podstawie przepisów dekretu z dnia 16 grudnia 1918 r. w przedmiocie przymusowego zarządu państwowego, a ponieważ nie zostało zwrócone w trybie określonym w ustawie z dnia 25 lutego 1958 r., przeszło z mocy prawa na własność Państwa”.

1 lipca 1962 r. spółka Polsko-Brytyjskie Towarzystwo Żeglugowe została postawiona w stan likwidacji, a następnie wykreślona z rejestru handlowego.

**Bohdan Huras,  
Marek Twardowski**



Przepraszamy, na pocztówce sprzed miesiąca widnieje oczywiście *Robur VI*, a nie anonsowany *Robur IV*.

# Zdarzyło się w polskiej gospodarce morskiej...

**10 lat temu**

Kwiecień 2001 r.

**2** - W Stoczni Gdynia położono stępkę pod statek *Veritas Vantage* - pierwszy statek do badań sejsmicznych serii 8248. Budowę zakończono w 2002 r.

**11** - Stocznia ALU International przekazała kadłub szybkiej, trzyśrubowej, 47-metrowej jednostki zaopatrzenia górnictwa morskiego, wykonaną ze stopów aluminium.

**15** - Na łowiska Mauretanii skierowano trzy trawlerzy świnoujskiej „Odry”. Umowa licencyjna przewidywała roczny ich pobyt na łowiskach szelfu tego kraju.

**22** - W Wyższej Szkole Morskiej w Gdyni odbyła się ogólnopolska Konferencja Naukowa Pro Eco Mare – Gdynia 2001 pod hasłem „Strategia rozwoju gospodarki morskiej w aspekcie zamierzeń polityki gospodarczej SLD – diagnoza i prognoza”, z udziałem wielu prominentnych polityków SLD (na zdjęciu).



**26** - W Szczecinie odbyła się pierwsza po wojnie licytacja nabrzeża portowego. „Pod młotek” poszło nabrzeże wcześniej należące do upadłego Przedsiębiorstwa Połowów Dalekomorskich i Usług Rybackich „Gryf”.

**30** - Do służby w gdańskim WUŻ wszedł holownik *Taurus* zbudowany w Stoczni Północnej w Gdańsku.

W polskich stoczniach zwodowano kontenerowiec i statek ro-ro (*Finnfighter*, prototyp serii 8222).

**20 lat temu**

Kwiecień 1991 r.

**19** - W Stoczni im. Komuny Paryskiej w Gdyni przekazano armatorowi zbiornikowiec *Lark Lake* - pierwszy typu B-563.

W polskich stoczniach zwodowano chłodniowiec (*Justinian*, pierwszy z serii B-369) i prom drogowy (*Odoragushin*, ostatni statek z serii katamaranów pasażerskich KP-2).

**30 lat temu**

Kwiecień 1981 r.

**2** - W rejonie Texel u brzegów Holandii, doszło w gęstej mgle do kolizji polskiego statku *Stanisław Dubois* (płynącego z Gdańska do Indonezji z ładunkiem karbidu) ze statkiem *Omdurman*, płynącym pod banderą sudańską. Władze holenderskie, obawiając się eksplozji ładunku (polski statek miał uszkodzoną burtę pod linią wodną) nie zgodziły się na jego wejście do portu i w tydzień później statek zatopiono przez otwarcie kingstonów, na południe od Ławicy Dogger.

**12** - W rejonie Cuxhaven doszło do kolizji semikontenerowca *General Stanisław Popławski* z żaglowcem *Pogoria*, na którym m.in. zniszczony został bukszpryt.

**17** - W Stoczni Szczecińskiej im. A. Warszawskiego wodowano prom pasażersko-samochodowy *Konstantin Simonow* o nośności 1642 ton i pojemności 9885 GT przeznaczony dla ZSRR. Tego samego dnia, w tej samej stoczni zwodowano również dla innego armatora radzieckiego drobnicowiec *Kashirskoy* o nośności 5814 ton.

**22** - Zarejestrowano statut reaktywowanej Ligi Morskiej.

**27** - Centralnemu Muzeum Morskiemu w Gdańsku przekazano węglowiec *Soldek*, który obecnie można zwiedzać jako statek-muzeum, zacumowany na Motławie w Gdańsku.

**28** - Drobnicowiec *Władysław Łokietek* został w Zatoce Adeńskiej ostrzelany, a następnie uprowadzony przez członków Somalijskiego Frontu Wyzwolenia Narodowego. 4 maja statek został zwolniony.

W kwietniu w polskich stoczniach zwodowano 2 statki ro-ro, prom pasażersko-samochodowy, 2 drobnicowce, masowiec, trałowiec (*Gopło*, prototyp Proj. 207) i kuter sanitarny.

W kwietniu Stocznia Radunia pocięła na złom magazyn pływający *MP-ZPGdy-1* - dawny drobnicowiec z ładowniami chłodzonymi *Lublin* zbudowany w 1932 r. dla „Polbrytu”.

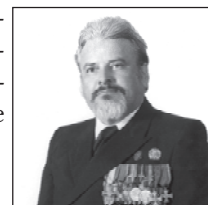


**40 lat temu**

Kwiecień 1971 r.

**3** - W Stoczni Gdańskiej podniesiono banderę na statku *Janis Rajnis* (dla armatora radzieckiego), w którym zawarta była 5-milionowa tona nośności zbudowana przez polski przemysł okrętowy.

**16** - Kpt. ż.w. Wojciech Fornalski - polonijny armator - zakupił 32 kutry rybackie typu KS-17.



**24** - W Stoczni Gdańskiej położono stępkę pod drobnicowiec *Ciudad de Manta* - pierwszy statek serii B-434.

W polskich stoczniach zwodowano bazę rybacką, drobnicowiec, 2 masowce, trawler rybacki przetwórnia (*Victor Pleven* - prototyp serii B-421) i okręt desantowy.

**50 lat temu**

Kwiecień 1961 r.

**1** - W pierwszą polską wyprawę naukową na wody Afryki wyruszył *Birkut* - statek badawczy MIR.



**17** - W Stoczni Gdańskiej zwodowano drobnicowiec *Maria Konopnicka*, który w grudniu tego roku stał się miejscem jednej z największych tragedii w historii polskiego budownictwa okrętowego - w pożarze zginęło wówczas co najmniej 22 stoczniovców.

**22** - W Stoczni Gdańskiej położono stępkę pod *Simferopol* - pierwszy drobnicowiec serii B-43.

**25** - Uchwałą Prezydium PAN powołano Komitet Badań Morza. Przewodniczącym został Stanisław Darski, a sekretarzem Stanisław Szymborski.

W polskich stoczniach zwodowano 3 drobnicowce, statek do przewozu żywca (*Rokita* - pierwszy serii B-475), węglowiec i trawler-przetwornię.

**60 lat temu**

Kwiecień 1951 r.

**1** - W Kopenhadze podniesiono banderę na statku *Pokój*, zakupionym dla PLO, który wszedł na linię dalekowschodnią w czarterze „Chipolbroku”.



**13** - Podniesiono banderę na statku *Hugo Kołłątaj* zakupionym dla PLO, który wszedł następnie na linię południowo-amerykańską.

**15** - Do Gdyni powrócił statek pasażerski *Batory* kończąc swą 85 podróż okrężną na linii północnoatlantyckiej i jednocześnie ostatnią na trasie do Nowego Jorku.

**20** - Do służby szkolnej w Szkole Jungów PCWM wszedł żaglowiec szkolny *Janek Krasicki*. Tego samego dnia podniesiono banderę na kutrze szkolnym PSRM, nazywanym *Henryk Rutkowski*.



**23** - W brytyjskiej stoczni Bartram and Sons Ltd. w Sunderland zwodowano zbiornikowiec *Beskidy* zamówiony przez GAL w 1948 r. Statek ostatecznie nie wszedł do polskiej służby - w lipcu tego roku w związku z wojną w Korei został zarekwirowany przez Anglików i wcielony do Royal Navy jako *Surf Pioneer*.

W polskich stoczniach zwodowano drobnicowiec i lugrotrawler.

**70 lat temu**

Kwiecień 1941 r.

**23** - Żaglowiec *Garlandstone* został zakupiony przez spółkę Garland Shipping Co. Ltd., w której głównym udziałowcem został kpt. Michał Leszczyński. Z przyczyn formalnych żaglowiec pozostał pod brytyjską banderą.



**Polska Marynarka Handlowa:**

- konwoje do/z Kanady (lub USA): *Batory, Lechistan, Morska Wola, Stalowa Wola*; 9
- konwoje na wodach brytyjskich i na trasie islandzkiej: *Bug, Chorzów, Hel, Katowice, Kraków, Kroman, Lida, Lublin, Lwów, Narocz, Poznań, Puck, Kmicic, Częstochowa, Kordecki, Wilno*;
- konwoje do/z Gibraltaru: *Lech, Sobieski, Wigry, Wisła*;
- remont: *Lewant* (South Shields);

- w porcie: *Pułaski* (Gourock), *Zagłoba* (Liverpool);
- na wodach Ameryki Środkowej: *Rozewie, Śląsk*;
- rejsy transportowe do Grecji: *Warszawa*.

**Polska Marynarka Wojenna:**

- remont: *Błyskawica* (Glasgow), *Burza* (Glasgow);
- eskorta konwojów atlantyckich: *Garland, Piorun* (13.04 udział w ratowaniu 290 rozbitków z krążownika pomocniczego *Rajputana*);



- w porcie: *Ouragan* (Portsmouth, przygotowania do zdania Francuzom, co nastąpiło 30.04).
- w stoczni: *Krakowiak* (w trakcie wyposażenia);
- służba patrolowa: *Sokół* (pierwszy patrol, w rejonie Brestu), ścigacze *S-1, S-2 i S-3* (patrole w kanale La Manche).



**80 lat temu**

Kwiecień 1931 r.

**13** - Wysoki Komisarz RP w Gdańsku Henryk Strasburger, po siedmiu latach sprawowania tej funkcji, wobec nieskuteczności jego wszelkich, zgodnych z postanowieniami traktatu wersalskiego i obowiązującymi umowami działań, w celu nawiązania partnerskiej współpracy z władzami Wolnego Miasta Gdańska, podał się do dymisji. W sprawozdaniu złożonym w Ministerstwie Spraw Zagranicznych stwierdził, że jedynym wyjściem - jego zdaniem - jest zajęcie Gdańska siłą.

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

Andrzej Perepeczko

## Borsalino

**D**wóch mężczyzn stało przed sklepowym lustrem w „Galluxie”. Jeden z nich przymierzał po kolei kilka kapeluszy.

- Ten chyba będzie najlepszy - zdecydował w końcu. Odwrócił go do góry denkiem.

- Skoczów - duplex - przeczytał. - Krajowy - skrzywił się z nieukrywaną dezaprobatą.

- A coś ty wyobrażał, że Dunn albo Borsalino?

- Borsalino? Podoba mi się ta nazwa. A ile taki może kosztować?

- Ile? - kolega nagle się roześmiał. - To zależy...

- Od czego?

- Od tego, ile kto zapłaci.

- Jak to? Nic nie rozumiem, z czego się śmiesz?

- Zaczekaj. Najpierw zapłać za ten kapelusz, a potem ci coś opowiem. Coś tragicomicznego. Przekonasz się.

Wyszli ze sklepu.

- No? - odezwał się zachęcająco nabywca kapelusza.

- Chciałbyś, żeby tak o suchym pysku? Żeby mi w gardle zaschło?

Na sopockim deptaku nie brakowało lokali, gdzie można było napić się nie tylko piwa.

- Było to parę ładnych lat temu, w czterdziestym ósmym, kiedy cała Europa nie przysłała do siebie po tej cholerniej wojnie - zaczął swą opowieść przy kolejnej kolejce piwa. - Ty nigdy nie byłeś marynarzem, a nawet nie mieszkasz nad morzem, to nie orientujesz się pewnie, że w tamtym czasie nasza morska flota była bardziej handlująca niż handlowa. Zresztą i teraz jest podobnie.

- W tamtym roku - kontynuował po kolejnym łyku - stawiałem dopiero pierwsze kroki w marynarskim rzemiośle i byłem

nieopierzony żółtodziób, ale na statku załoga składała się w większości z konwojowych weteranów, doświadczonych marynarzy, zarówno w pływaniu, jak i w handlowaniu.

- Jak wspomniałem, Europa ledwo zipiała. W takim Hamburgu, Rotterdamie, czy na przykład Dunkierce, całe dzielnice leżały w gruzach, a ludziom brakowało dosłownie wszystkiego. Jak szliśmy przez Kanał Kiloński, to w służbie cumownicy niemieccy prosili, żeby rzucić im ze statku coś do zjedzenia, a za papierosa to po kilka razy powtarzali te swoje „danke”.

Natura ludzka jednak jest przedziwna, bo w tamtych głodnych latach, największym popytem cieszyły się papierosy. Amerykańskie papierosy.

W Hamburgu na przykład za jedną paczkę chesterfieldów mogłeś przespać się z prawie każdą Gretchen, a za karton fajek, ech, bracie, za karton to nie dałbyś rady... I uważasz, tu właśnie zaczynała się nasza rola. Chęć ludziska papierosów? Proszę bardzo. Nam, czyli marynarzom sprzedawano bez cła w portowych strefach wolnocłowych dowolne ilości. Chesterfieldy, camele, morrissy, lucky strike i masę innych.

Były one stosunkowo tanie, w granicach jednego dolara za karton. Tylko, jak przypominam, pall malle były nieco droższe, bo i nieco dłuższe od normalnych. Big size czy king size. W późniejszych latach zresztą inne firmy produkowały jeszcze dłuższe - imperial size, ale nas interesowały wyłącznie normalne, czyli regular size.

Cały ten interes wyglądał mniej więcej tak: płaciłeś za karton fajek na przykład w Antwerpii niecałego dolara, a za ten sam karton w każdym europejskim porcie, nie licząc azjatyckich i dalszych, a nawet w tej samej Antwerpii, byle za strefą wolnocłową, można było dostać trzy do nawet pięciu zielonych.



Interes był klarowny i oczywisty. Jedynym problemem byli celnicy, ale i na nich były opracowane sposoby. Nic więc dziwnego, że w czasie postoju w onej Antwerpii cała załoga nabyła za pośrednictwem ochmistrza grubsze ilości tego towaru.

Ja wtedy byłem zaledwie „deckboyem”, czyli chłopcem pokładowym i mój tak zwany „dodatek dewizowy” za każdy dzień rejsu był niezwykle mizerny, nic więc dziwnego, że razem z dwoma jeszcze takimi jak ja zdołaliśmy zebrać zaledwie na jeden patefon.

- Patefon?

- Ano tak. Patefon. Tak nazywaliśmy wtedy duże, tekturowe pudła po pięćdziesiąt kartonów. A tyle kartonów, to koło, dziesięć tysięcy papierosów...

Inni z załogi nie plamili się takimi detalicznymi zakupami. Każdy z szanujących się marynarzy miał na swym koncie dwa lub w ostateczności jeden patefon.

Na czoło wybijał się jednak palacz, zwany dla swego skąpstwa Szkotem. Zakupił sam aż trzy patefony i ledwo wyszliśmy w morze, rozpoczął mozolne liczenie przyszłych zysków.

Statek szedł do Genui.

Według załogowych znawców biznesu genueńska cena amerykańskich fajek wynosiła na mieście w detalu 2500 do 3000 lirów za karton, co przy ówczesnym kursie 600 lirów za dolara dawało bardzo przyzwoite przebicie.

Ba, ale to była cena w mieście, a między statkiem w porcie i miastem byli groźni celnicy.

W czasie rejsu jeden ze starszych marynarzy uświadomił nas, nowicjuszy, w temacie czekającego biznesu.

- Ze sprzedażą w mieście to nie tak hop, hop - tłumaczył. - Sami rozumiecie, celnicy i karabinierzy. Bardzo trudno ich obłaskawić, zresztą są drodzy i wtedy gra nie warta świeczki. A bez porozumienia z nimi, niebezpiecznie. A we Włoszech każda wpadka grozi aresztem, a włoski areszt... no, nie radzę się zapoznawać. Jak nie masz forsy, to dosłownie przymierasz głodem w ichnim kalabusie.

- A skąd pan tak dokładnie to wie? - spytałem

- Skąd wiem, moja sprawa, a ty smarkaczu słuchaj starszych i doświadczonych, a nie zadawaj głupich pytań.

- No więc, jak mówiłem - kontynuował po chwili - na miasto wynosić nie radzę. Najwyżej dwie paczki, a i to jedna otwarta, żeby poczęstować dziewczynę w kafejce. A dziewczynki w Genui - klasa. U jednej noga jak toczona, u drugiej z dekoltu wyglądają takie jabłuszka, że w głowie się mąci z samego patrzenia.

- No to jak tak, panie Władku - nie wytrzymałem. - To co z tego, jak nie można sprzedać fajek. Przecież za darmo nie będzie zabawy.

- Pewno, że nie, ale nie martwcie się, chłopaki - pocieszył nas pan Władek. - Na pewno zjawi się Giuseppe i zabierze cały ładunek. Kto to Giuseppe? A taki jeden makaroniarz, główny przemytnik, znany wszystkim na całym genueńskim wybrzeżu.

- Znany? To i policji też? - zdziwiłem się.

- Oczywiście, ale on połowę z nich ma w kieszeni. A dodatkowo, gdyby co nie wyszło, to Giuseppe ma sposób. Na swoją motorówkę wstawił dwa lotnicze silniki z demobilu. Na jednym ma już dobrą prędkość, a na dwóch i na pełnym gazie, żadna policyjna łódź go nie dogoni.

Giuseppe pracuje według swojej stałej metody. Wszystkie interesy załatwia osobiście. Wychodzi motorówką daleko w morze i spotyka statek jakieś dwadzieścia, trzydzieści mil przed portem, oczywiście poza wodami terytorialnymi. Włazi w bie-

gu na pokład, skupuje towar, zrzuca go na motorówkę, płaci gotówką, a następnie pryska pełnym gazem do jakiejś zacisznej przystani.

Po ile Giuseppe płaci? Jasna rzecz, że zarabia na tym biznesie solidnie. Ostatnio dawał po 1500 lirów za karton czyli 125 bagsów. To i tak się opłaca, a przynajmniej bez ryzyka i strachu.

Tak nas pouczał starszy marynarz, pan Władek, który zaczął pracę na morzu jeszcze przed wojną i który prawie całą wojnę pływał w konwojach na polskich i na obcych statkach.

A my słuchaliśmy nauk z rozdziawionymi gębami żółtodziobów w przemytniczym fachu i świat stawał się dla nas coraz ciekawszy i piękniejszy. Po nocach śniły nam się rozmaite ogniście seniority, czekające wyłącznie na nas i na nasze dolary jako konieczny dodatek.

Ostatniego wieczoru przed portem panował na statku ożywiony ruch. To chowano papierosy na wszelki wypadek, gdyby jednak Giuseppe nie przybył pod statek.

Szkot nie spał całą noc. Chodził zdenerwowany po pokładzie, miał wachnięć ósma - dwunasta i ciągle coś do siebie mruczał. Najpewniej po raz setny przeliczał przyszłe zyski.

Dziwaczny to był człowiek, ten Szkot. Chociaż sam namiętny, tytoniowy nałogowiec, nigdy nie zapalił żadnego „amerykana”, chyba, że cudzego, z poczęstunku. W rejs z kraju zabierał na statek najtańsze polskie papierosy, co do klasy których..., zresztą, mniejsza o to. W portach chodził wszędzie na piechotę i nikt go nigdy nie widział ani w kinie, ani nawet w knajpie. Kupował tylko takie rzeczy, które można było sprzedać z zyskiem w innym porcie, a głównie w kraju. Na domiar wszędzie wietrzył jakiś podstęp albo kant i nikomu z zasady nie dowierzał.

Taki był nasz Szkot. Cała załoga podśmiewała się trochę z niego, gdy jednak ktoś był w nagłej potrzebie, mógł śmiało, jak w dym, walić do Szkota po ratunek. Pożyczył bowiem, o dziwo, pieniądze kolegom. Na spory procent co prawda i tylko do najbliższego portu, albo do najbliższej wypłaty, ale w każdym razie pożyczył. Niejeden z załogi miał swoją stałą rubrykę w zatłuszczonym notesie Szkota.



Rys. Andrzej Papiernicki

Następnego dnia rano, tuż po śniadaniu, gdy po lewej burcie majaczył w oddali brzegi włoskiej Riwiery, nagle od strony łądu ukazała się mknąca z dużą prędkością spora łódź. Jej niski, malowany na szaro kadłub niknął wśród fal i gdyby nie dwa białe, spore odgłosy rozcinanej dziobem wody, trudno byłoby ją wypatrzyć nawet przy pomocy lornetki.

- Giuseppe jedzie! Giuseppe!!! - poznali uradowani marynarze.

Ruch się zrobił na pokładzie. Statek nie zwalniał, wiadomym przecież było, że Giuseppe wsiada w biegu. Rzeczywiście. Po chwili łódź ostrym łukiem podeszła do burty. Z jej pokładu gruby Włoch rzucił zgrabnie w górę linkę z kotwiczka, która zahaczyła o reling.

Grubas zrzucił mokasyny i chwycił za linkę. Duże stopy w krzykliwie kolorowych skarpetach zdawały się wręcz przyklejać do burty. Po chwili opasłe cielsko wylęgnęło na pokład. Pomocnik, ciemnowłosy, młody chłopak, został na łodzi i dostosował jej prędkość do naszej.

- Hallo, good friends! Buongiorno! - zawołał wesoło Włoch. - Macie papierosy dla waszego starego przyjaciela Giuseppe?

Zsunął z czoła miękki, brązowy kapelusz. Mimo dość chłodnego poranka, jego tuste oblicze lśniło potem.

Giuseppe odsapnął, otarł twarz olbrzymią, kraciastą chustą, rozluźnił złoty krawat z nagą tancerką, a z kieszeni jasnoblękitnej marynarki wyciągnął spory plik banknotów ściągniętych gumką.

Rozpoczął się handel.

Na początek Giuseppe zaproponował 1350 lirów za karton, czyli zaledwie 67 500 za patefon.

- Policja żąda coraz większych łapówek - wyjaśniał terkoząc słowa z niebywałą prędkością. A i celników trzeba opłacać. Wkrótce będę chyba musiał zlikwidować cały mój interes, bo przynosi tylko same straty, a ja nie mam z czego dokładać.

No, Giuseppe, nie przesadzaj - bosman klepnął Włocha po ramieniu. - Już ty sobie nie dasz zrobić krzywdy, znamy się przecież nie od dziś.

OK, boss. Dla starych przyjaciół niech będzie 1400 - zdecydował Giuseppe po chwili.

- Nie da rady - zaproponował bosman. - Zobacz, ile mamy fajek. Jeszcze nigdy nie było takiego hiwu.

Giuseppe spojrzął na złoty zegarek na przegubie tłustej ręki.

Czas ucieka, boss i jesteśmy coraz bliżej portu. - Daję 1400 i ani lira więcej. A jak nie, to arriwederci, bo ja za parę minut muszę odchodzić.

Bosman poczuł, że przegrał. Czas istotnie gonił, a z przykrego doświadczenie wiedział, że jeżeli ze sprzedażą Włochowi nic nie wyjdzie, statek może liczyć w porcie na nalot „czarnej brygady”, czyli specjalnej ekipy doświadczonych celników. W poprzednim rejsie w Genui głośno było o przygodzie greckiego statku, na którym po wejściu na pokład „czarnej brygady” załoga w obawie przed wpadką spaliła w kotle dobre pół miliona fajek. Zapach był na całą Genuę. Patefony jeden po drugim zmieniały właściciela, a Giuseppe odliczał należność w dużych banknotach po 10 000 lirów.

Wkrótce prawie wszyscy pozbyli się trefnego towaru, jeden tylko Szkot ciągle się wahał. Jeszcze raz dokonywał jakiś skomplikowany obliczeń.

Wreszcie Giuseppe zaatakował go wprost.

- No, stary, a ty dla mnie nic nie masz? - zapytał.

- Mam trochę, ale tym razem za mało dajesz. Poprzednim razem było po 1500.

- To było poprzednim razem. A teraz jest dziś. A zresztą, jak ci za mało, to zaczekaj. Od karabinierów w porcie dostaniesz znacznie więcej, ale nie wiem, czy będziesz zadowolony - roześmiał się hałaśliwie.

- Sprzedaj mu - wtrącił się bosman. - Chcesz mieć drake w Genui?

Szkot z ciężkim westchnieniem wytaszczył na pokład swoje trzy patefony. Giuseppe z zadowoleniem poklepał go po plecach.

- Tak to lubię - roześmiał się.

Obwiązał błyskawicznie pudła linką i opuścił na pokład motorówki.

Zaczął odliczać banknoty.

- ... osiem, dziewięć, dziesięć, to razem sto tysięcy - sięgnął do kieszeni i wyciągnął jeszcze jeden banknot.

- Sto dziesięć. Nie mam, jak widzisz tutaj więcej. Zejdę do łodzi i przyniosę ci brakujące sto. OK?

- O nie, Giuseppe - Szkot złapał Włocha za rękę. - Zawołaj na chłopaka, niech ci poda z dołu. Mogę ci dać torbę i sznurek. A ty tu zaczekasz.

- OK - zgodził się Włoch.

Przechylił się przez reling i krzyknął parę szybkich zdań do chłopaka. Pomocnik szedł do kabinki, skąd zjawił się po chwili z plikiem banknotów w ręku.

Szkot podał Włochowi torbę uwiązaną do długiej linki, której koniec uwiązał do relingu.

Giuseppe wyciągnął rękę po podawaną torbę, jednakże nie wziął jej, tylko pchnął Szkota do tyłu, wskoczył na pachołek, odbił się i grube jego cielsko wspinałym szczupakiem przeleciało nad relingiem i z głośnym pluskiem wpadło do wody. W tej samej chwili pomocnik odcepił motorówkę i odbił od burty.

- Tu łajdaku! Złodzieju! Parszywy makaroniarzu! Ja ci... - Szkot miotał się w bezsilnej złości na pokładzie i niewiele brakowało, a wyskoczyłby za Włochem do wody.

- Nie wyglupiaj się - bosman przytrzymał Szkota. - Stary chłop jesteś, a głupi. Nie trzeba było czekać na koniec. Sprzedajmyś jak inni. A tak zrobił cię w konia na całe sto patyków.

W tym czasie Giuseppe wdrapał się na pokład motorówki, która ruszyła pełnym gazem w stronę łądu, zostawiając za sobą pienisty warkocz kilwateru. Na wzburzonej wodzie kołysał tylko miękki, brązowy kapelusz Włocha.

Wachtowy oficer, obserwujący dyskretnie całą scenę z mostku, dał całą wstecz. Jeden z marynarzy długim bosakiem wydobyl z wody pływający kapelusz. Ociekający wodą podniósł do góry, zajrzał do środka.

- O, ho, ho - gwizdnął - Borsalino, oryginalny Borsalino. Masz - podał pieniączemu się Szkotowi - to twój. Zapłacites uczciwą cenę. Całe sto tysięcy...



W Genui na wystawie jednego ze sklepów zobaczyłem identyczny. Brązowy, miękki Borsalino kosztował osiem tysięcy lirów.

**Kolejne opowiadanie – za dwa miesiące.**

Pierwotwór Victora Laszlo z „Casablanki”?

# Wojna Rygora

Major Mieczysław Słowikowski, pseudonim Rygor, podczas drugiej wojny światowej zorganizował siatkę wywiadowczą, bez której alianci nie mogliby wylądować w Afryce Północnej. Dzisiaj mało kto pamięta o jego zasługach.

Algier, noc z 7 na 8 listopada 1942 roku. Podekscytowany Mieczysław Słowikowski nie może zasnąć. Wie, że jutro rano alianci wylądują we francuskiej Afryce Północnej, również w Algierze. Zdaje sobie sprawę, jakie znaczenie ma ta operacja dla przebiegu wojny i zna swój w niej udział. Jeśli informacje dostarczone przez zorganizowaną przez niego siatkę wywiadowczą nie sprawdzą się, alianci mogą ponieść spektakularną klęskę. - Co wtedy? - zadaje sobie gorączkowo pytanie.

„Aby rozproszyć wątpliwości, przejrzałem dokładnie specjalną mapę, na której w znany tylko mnie sposób zaznaczyłem wszystkie informacje przesyłane do Londynu. Stwierdziłem z zadowoleniem, iż nie było oddziału wojskowego, fortu, baterii nadbrzeżnej, lotniska, o których bym nie meldował, podając dokładne dane. Byłem przekonany, że Sztab w Londynie miał wszystkie wiadomości potrzebne do opracowania planu

operacji zajęcia Afryki Północnej. Mogłem być dumny z działalności Ekspozytury. Takich informacji prawdopodobnie nie miał w przeszłości żaden sztab. Nabrałem więc pewności, że operacja musi się udać, a jeśli alianci nie popełnią jakiegoś błędu, zajmą całą Afrykę Północną w ciągu 24 godzin.” - czytamy w jego pasjonujących wspomnieniach „W tajnej służbie”, które właśnie ukazały się nakładem Domu Wydawniczego Rebis.

## Gotowy od zaraz

Mieczysław Słowikowski urodził się w 1896 roku pod Warszawą. Wcześniej związał się z ruchem niepodległościowym. Należał do Polskiej Organizacji Wojskowej. Po odzyskaniu przez Polskę niepodległości, przyjęty został do Wojska Polskiego. Po skończeniu studiów wojskowych służył w organach najwyższych władz wojskowych, m.in. w Sztabie Ge-

neralnym i Ministerstwie Spraw Wojskowych.

W 1934 roku przeniesiony został do Korpusu Ochrony Pogranicza (KOP), gdzie objął stanowisko szefa sztabu Brygady KOP „Wilno”. Trzy lata potem, już jako major dyplomowany, kierował Sztabem Brygady KOP „Grodno”. Zaś w 1937 roku został szefem zagranicznej placówki wywiadowczej Oddziału II Sztabu Generalnego WP w konsulacie w Kijowie.

Po wybuchu drugiej wojny światowej przedostał się do Francji, a po jej klęsce w 1940 r., zajął się organizacją ewakuacji polskich żołnierzy do Wielkiej Brytanii. Przerzut rodaków organizował, początkowo na własną rękę, z terenu Vichy. Korzystał z dwu szlaków. Jeden wiódł przez Hiszpanię, a drugi przez zarządzaną przez Francję, Afrykę Północną. W ten sposób do Anglii trafiło 2,5 tysiąca żołnierzy, którzy zasilili tworzone tam jednostki Wojska Polskiego.

Afryka Północna coraz bardziej zaprzętała głowę majora Słowikowskiego. Zaczął zastanawiać się nad jego strategicznym znaczeniem. Doszedł do wniosku, że prędzej czy później alianci będą musieli zająć ten region. A żeby tego dokonać, muszą go najpierw rozpoznać. Jako oficer wywiadu postanowił więc stworzyć tam siatkę wywiadowczą.

Jak pomyślał, tak uczynił. 1 maja 1941 roku został mianowany szefem Ekspozytury Wywiadowczej Afryka Północna,



Lądowanie aliantów w Afryce Północnej.

Fot. Wikipedia

z siedzibą w Algierze. Wyznaczony wcześniej na to stanowisko oficer brytyjski szacował, że na to zadanie potrzebować będzie około roku. Słowikowski zadeklarował, że ekspozytura rozpocznie pracę natychmiast. Jako jej szef przybrał pseudonim Rygor.

Ale najpierw trzeba było bezpiecznie dostać się do nowego miejsca służby. I o mały włos, wyjazd z z Francji nie zakończyłby się wpadką. 21 lipca 1941 roku Rygor przybył statkiem do Algieru. Miał przy sobie walizki z tajnymi dokumentami i pieniędzmi potrzebnymi na rozpoczęcie działalności wywiadowczej. Liczył na to, że kontrola nie będzie zbyt szczegółowa.

*„Po chwili rozpoczęto sprawdzanie dokumentów. Do grupki naszej podszedł Francuz i poprosił o paszporty i karty identyczności. Wziąwszy moje, sprawdził paszport i zaczął przypatrywać się karcie. Zatrzymując obydwu dokumenty, powiedział: - Pańska karta identyczności jest nie w porządku, zmuszony jestem pana zatrzymać do wyjaśnienia. Pójdzie pan do komisariatu Portowego. Gdy zapytałem o swoje rzeczy, odpowiedział mi dość ostro: - Niech się pan nie obawia, nie zginą, odbierze je pan.”* - wspomina Słowikowski.

Po czterech godzinach pobytu na komisariacie, Polak dowiedział się, że wątpliwości policjanta wzbudziła poprawiona data w karcie identyczności. Po wyjaśnieniu sprawy, major został zwolniony. Kiedy wrócił na miejsce, skąd został zabrany do komisariatu, okazało się, że jego bagaż nie został przeszukany. Dzięki zatrzymaniu, uniknął kontroli, której poddani zostali pozostali pasażerowie, a która mogła się dla niego źle skończyć. *„Choć walizki były dość ciężkie, wydawały mi się lekkie jak piórka, gdy niosłem je do bramy portu, mając po prostu skrzydła u ramion.”* - cieszył się z finału zajścia.

### Siatka z żonq

Afryka Północna nie była łatwym terenem dla działalności wywiadowczej. Był to rozległy teren, o którym Słowikowski niewiele wiedział. Zarządzany przez przedstawicieli rządu Vichy, ale penetrowany także przez Niemców i Włochów. Atmosferę tego regionu znakomicie oddaje słynny film „Casablanca” z 1942 roku (niektórzy twierdzą, że pierwowzorem występującej tam postaci Victora Laszlo był właśnie bohater tego artykułu).

Słowikowski powoli i systematycznie budował swoją siatkę. Wspólnie z innym

Polakiem założył fabrykę płatków owsianych. Była to znakomita przykrywka do działalności wywiadowczej, bo dzięki papierom przemysłowca mógł swobodnie poruszać się po Afryce Północnej.

Już po roku działalności, placówki wywiadowcze Rygora istnieją w dziewięciu najważniejszych miastach regionu – od Tunisu po Dakar. Kierownictwo siatki stanowili Polacy, reszta agentów to Francuzi, w tym także ci pracujący w miejscowej administracji czy policji. Zbierali niezwykle starannie informacje dotyczące wszystkiego co się działo na ich terenie, od ruchów francuskich okrętów podległych rządowi Vichy po dane polityczne. Wiadomości te były przesyłane drogą radiową do Londynu. W niecałe półtora roku Rygor dostarczył 1244 meldunki.

Majorowi Słowikowskiemu udało się stworzyć bardzo skuteczną organizację. Jego wspomnienia, choć nie są spisem brawurowych akcji będących gotowymi scenariuszami filmowymi, tym bardziej zasługują na uwagę. Autor daleki jest od ubarwiania rzeczywistości. *„Wywiad to codzienna ciężka i odpowiedzialna praca zagrożona utratą życia. Jest to bowiem bezlitosna walka, która trwa bez przerwy w ciszy i tajemnicy. W walce tej czasami tylko używa się kuli*



Operacja „Torch”



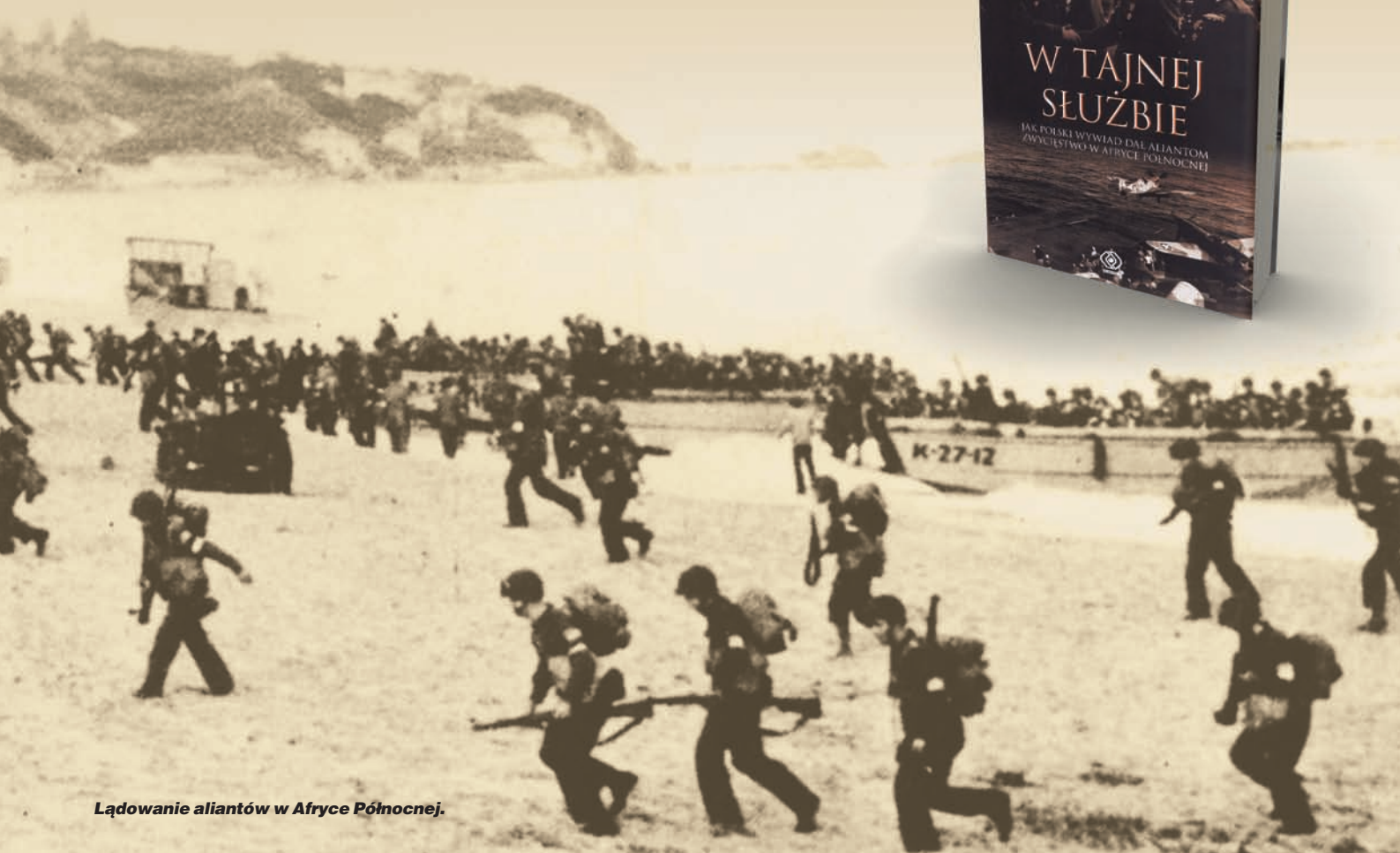
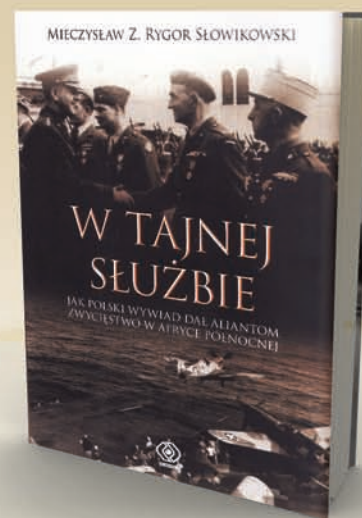
Ilustr. ImageBit

Strzałki oznaczają miejsca lądowania aliantów.

*czy noża w obronie własnej lub dla wykonania zadania. Są to jednak wypadki ostateczne, bardzo rzadkie, gdyż zazwyczaj zdradzają pracę i przyczyniają się do jej likwidacji. Najważniejszą bronią natomiast jest sam charakter człowieka, jego wiedza i doświadczenie, inteligencja, spryt i stanowczość, opanowanie i odwaga, znajomość psychiki ludzkiej, a przede wszystkim – szczęście.” - pisze Rygor.*

Dzięki takiemu podejściu, Rygorowi udało się nie tylko zbudować wydajną siatkę wywiadowczą, ale i uchronić jej członków przed większymi wpadkami. Charakterystyczne, że umiał docenić nie tylko pracę podległych sobie oficerów czy agentów, ale także ich żon, które żartobliwie nazywał DOD – Dowództwem Obozu Domowego. W stworzonej przez niego siatce były cztery małżeństwa. O swojej drugiej połowie Rygor napisał,

**Książka Mieczysława Słowikowskiego „W tajnej służbie” zawiera jego wspomnienia z działalności wywiadowczej w Afryce Północnej ([www.rebis.com.pl](http://www.rebis.com.pl)).**



Lądowanie aliantów w Afryce Północnej.



**Mieczysław Słowikowski  
jeszcze przed wojną.**

że współtworzyła stan spokoju, który umożliwiał mu pracę i osiąganie dobrych rezultatów.

## Zapalenie pochodni

Organizacja Rygora była jedyną aliancką siatką wywiadowczą działającą w Afryce Północnej. Jej rola wzrosła, kiedy zapadła decyzja o przeprowadzeniu desantu na ten region. Siłą rzeczy dowódcy sprzymierzonych musieli się oprzeć na dostarczonych przez nią danych. Specjalnego wysłannika prezydenta Stanów Zjednoczonych Słowikowski zapewnił, że Afryka Północna zostanie zajęta w ciągu doby. Doradził też, aby ze względu na silne nastroje antyangielskie wśród miejscowej ludności, inwazja odbyła się pod amerykańskim sztandarem.

Na szczęście alianckie sztaby zaufały polskiemu oficerowi. O świcie 8 listopada 1942 roku, w najważniejszych miejscach wybrzeża Afryki Północnej wylądowały wojska brytyjsko-amerykańskie. Rozpoczęła się operacja „Torch” („Pochodnia”). Była to wówczas największa operacja desantowa w historii. Przygotowania do niej objęte były ścisłą tajemnicą. Nic nie widzieli nawet Wolni Francuzi, których najbardziej dotyczyła. Podobno gen. de Gaulle wpadł w prawdziwą wściekłość, kiedy z komunikatu radiowego dowiedział się o lądowaniu aliantów w Afryce Północnej.

Całością operacji dowodził gen. Eisenhower. Miał do dyspozycji ponad 500 statków i okrętów, na które załadowano 70 tysięcy żołnierzy. Siły te wylądowały

w Algierii i Maroku zajmując w pierwszym rzucie Casablankę, Oran i Algier. Obyło się bez większych strat. Podczas walk zginęło zaledwie (biorąc pod uwagę wielkość operacji) około 500 żołnierzy alianckich. Afryka Północna była wolna! Osiągnięto wielki i niespodziewany sukces.

Już 13 listopada 1942 roku kwatery główna gen. Eisenhowera mogła wydać komunikat: „W całej francuskiej Afryce Północnej – z wyjątkiem kilku oddalonych punktów – ustał opór francuskich sił zbrojnych”.

Tymczasem Słowikowski zastanawiał się, co dalej z jego siatką. „Na tym terenie nie mamy już więcej nic do roboty. Do rozgrywek politycznych i osobistych między Francuzami nie chciałem się mieszać. Są to ich sprawy wewnętrzne, a czasami porachunki personalne, nie zawsze czyste. Nie chciałem prowadzić pracy kontrywywiadowczej. Od tego bowiem byli Francuzi i alianci mający do dyspozycji cały aparat i środki. Ja w tym momencie nie miałem żadnych.” - zapisał w swoich wspomnieniach.

Alianci umieli docenić zasługi człowieka, który walnie przyczynił się do ich szybkiego sukcesu w Afryce Północnej. Słowikowski został nagrodzony najwyższymi brytyjskimi i amerykańskimi odznaczeniami. Kiedy więc wyruszył do Londynu, aby zameldować Naczelnemu Wodzowi o swoim sukcesie, miał prawo oczekiwać podobnych zaszczytów od swoich polskich zwierzchników.

## Zdziwienie Naczelnego Wodza

Niestety, Słowikowski mocno się zdziwił, kiedy znalazł się w stolicy Wielkiej Brytanii. W Sztabie Naczelnego Wodza nikt nie chciał z nim rozmawiać o jego pracy w Afryce Północnej. Więcej. Generał Sikorski miał wielce zdziwioną minę, kiedy prezydent Roosevelt dziękował mu osobiście za dokonania Polaków w Afryce Północnej. Okazało się, że nikt nie poinformował generała, że w ogóle polska siatka wywiadowcza tam działała.

Rygor był rozgoryczony. Czuł się upokorzony walką o odznaczenia dla swoich ludzi. Dotarło do niego, że polskich sztabowców w ogóle nie interesowała Afryka Północna. Jego meldunki były przekazywane Brytyjczykom bez analizy. Oczywiście major zdawał sobie sprawę, że teren, na którym przyszło mu działać nie był priorytetowy dla jego rodaków, ale nie mógł zrozumieć, dlaczego z jego sukcesów nie

zrobili użytku propagandowego, zwłaszcza że alianci mocno nagłośnili desant na afrykańskim brzegu. Tak o tym pisze:

„Zastanawiało mnie jedno: dlaczego ze strony polskiej nie postarano się wtedy, ani nawet później, choć jednym słowem wspomnieć o polskiej pracy wywiadowczej, która była podstawą planu i przyczyniła się w wielkim stopniu do powodzenia operacji. Przecież nasze Ministerstwo Informacji prowadziło w tym czasie jakąś propagandę. Zapomniano o tak ważnym polskim wysiłku wojennym w tym zwycięstwie, które było tak mocno i szeroko nagłaśniane. Dlaczego nasze Ministerstwo Spraw Zagranicznych, korzystając z radiostacji Ekspozytury w Algierze nie skorzystało też z tej okazji, by dowiedzieć się czegoś o sytuacji politycznej od człowieka przybyłego z tego terenu?”

Rygor nigdy nie doczekał się odpowiedzi na swoje pytania. Po zakończeniu działalności w Afryce Północnej, wrócił do Wielkiej Brytanii. W 1947 został zdemobilizowany w stopniu pułkownika dyplomowanego.

Zamieszkał w Londynie, gdzie wiódł żywot szarego, polskiego emigranta. Z czasem i alianci zapomnieli o jego zasługach. Ze smutkiem przyjmował fakt, że Brytyjczycy zaczęli w końcu przypisywać sukces przygotowania operacji „Torch” swoim własnym służbom wywiadowczym. W 1972 roku, na otarcie łez, otrzymał awans na generała brygady. Pięć lat potem opublikował książkę o swojej służbie wywiadowczej w Afryce Północnej, którą kończy słowami:

„Ponieważ cały wysiłek, jaki Polska włożyła w działania w II wojnie światowej, był i jest umniejszany nie tylko przez jej wrogów, ale i przez byłych aliantów, powinniśmy i musimy wykorzystywać każdą sposobność, by przypomnieć światu o naszym wkładzie w zwycięstwo.”

- Szkoda, że nie jest pan Brytyjczykiem, gdyż za to co pan zrobił do końca swego życia nie musiałby już pan pracować - usłyszał kiedyś Słowikowski od jednego z oficerów brytyjskiego wywiadu. Rygorowi nie chodziło o apanaże, tylko o elementarną sprawiedliwość. Największą z nich była dla niego wolna Polska, dla której poświęcił całe swoje życie. Doczekał się jej, choć nie zobaczył. Zmarł 29 lipca 1989 roku. W dwadzieścia lat potem prezydent Lech Kaczyński odznaczył go pośmiertnie Krzyżem Komandorskim z Gwiazdą Orderu Odrodzenia Polski.

**Tomasz Falba**



## Statki śmierci



**„Flota GUŁagu. Stalinowskie statki śmierci: transporty na Kółymę”,**  
Martin J. Bollinger, Wydawnictwo Replika ([www.replika.eu](http://www.replika.eu)),  
Wydawnictwo Axis ([www.axis-online.pl](http://www.axis-online.pl)), str. 348

Kołyma. Nieludzka ziemia, nazwa budząca przerażenie wśród więźniów sowieckiego systemu obozowego. Milion niewolników w warunkach, które bez wielkiej przesady nazwać można piekielnymi, wydobywało tam surowce naturalne niezbędne radzieckiemu Imperium Zła. Sto tysięcy z nich zmarło z zimna, głodu i wycieńczenia. O szczęściu mogą mówić ci, którzy zginęli od kul enkawudzistów, bo tylko tak uniknąć mogli nieprawdopodobnych cierpień. Ale wcześniej, wszyscy ci ludzie musieli zostać przetransportowani statkami przez lodowate wody Morza Ochockiego. I o tym właśnie opowiada „Flota Gulagu” (ukazuje się z logo „Naszego MORZA” na okładce). To pierwszy tak kompletny opis sowieckich statków-więzień w polskim piśmiennictwie. Szczegółowy, oparty na relacjach świadków, wstrząsający obraz zbrodni, o której nikt dziś nie pamięta. Jedna z najbardziej niezwykłych marynistycznych pozycji ostatnich lat (więcej na ten temat przeczytać będzie można w następnym numerze naszej gazety).



## Pomiędzy światami



**„Tajemnice południowego Pacyfiku”,**  
John Gascoigne, Bellona (<http://ksiegarnia.bellona.pl>),  
str. 285

James Cook słusznie uchodzi za jednego z największych odkrywców i żeglarzy w historii świata. Odbył trzy podróże na Ocean Spokojny, z których każda posunęła do przodu ludzką wiedzę o świecie, w stopniu dotąd niespotykanym. Nic zatem dziwnego, że jego postać wciąż fascynuje badaczy, którzy próbują na nowo opisać jego zasługi. Autor „Tajemnic południowego Pacyfiku” podszedł do Cooka z nieco innej strony. Jego książka nie jest prostą biografią wybitnego człowieka poprowadzoną od punktu A do B. John Gascoigne pokazał Cooka na tle epoki, w której żył. I to zarówno tej europejskiej, jak i pacyficznej. Opis to fascynujący. Badacz szczegółowo pisze o ówczesnych sposobach żeglowania, handlu, prowadzenia wojen, traktowaniu seksu czy śmierci. Dzięki takiemu ujęciu, James Cook jawi się czytelnikowi jako niezwykle podróżnik pomiędzy dwoma odległymi od siebie i tak bardzo różnymi światami. Kapitan staje się bardziej ludzki, bardziej zrozumiały. I jeszcze bardziej wielki.



## Enigma raz jeszcze



**„Enigma”,**  
Hugh Sebag-Montefiore, Świat Książki ([www.swiatksiazki.pl](http://www.swiatksiazki.pl)), str. 432

Na historię Enigmy – niemieckiej maszyny szyfrującej z czasów drugiej wojny światowej – patrzy się w Polsce głównie przez pryzmat osiągnięć naszych kryptologów – Żygalskiego, Różyckiego i Rejewskiego. I choć były one niewątpliwie wielkie, nie wyczerpują tematu. Sebag-Montefiore pokazuje, że dzieje łamania kodów Enigmy są znacznie bardziej skomplikowane. Na rozszyfrowanie tej maszyny składała się działalność także kryptologów brytyjskich i francuskich, alianckich szpiegów działających w III Rzeszy oraz przechwycenia niemieckich statków i okrętów. Co ciekawe, autorowi sprawa Enigmy jest szczególnie bliska, bo Bletchey Park, gdzie mieścił się ośrodek zajmujący się łamaniem jej szyfrów, należał niegdyś do jego rodziny. Napisana z pasją praca, ujawniająca sporo niewygodnych faktów, także dotyczących Polaków, spodoba się zapewne wszystkim miłośnikom tajemnic ostatniej wojny. Cennym uzupełnieniem książki są dodatki zawierające szczegóły techniczne dotyczące funkcjonowania Enigmy.



## Żeglarzu uważaj!



**„Utracone jachty”,**  
Paul Gelder, Oficyna Wydawnicza Alma-Press ([www.almapress.com.pl](http://www.almapress.com.pl)), str. 388

Tę książkę czytać można na kilka sposobów. Po pierwsze jako przestrożę. Zawiera ona opis trzydziestu ośmiu różnego rodzaju wypadków morskich z udziałem jachtów, niektóre wstrząsające. Pogrupowane są w zależności od przyczyny, np. zderzenia, błędy nawigacyjne, eksplozje czy zła pogoda. Po drugie, „Utracone jachty” mogą być lekturą pouczającą. Każdy przypadek jest dokładnie analizowany i wyciągane są z niego bardzo konkretne i praktyczne wnioski dla innych żeglarzy. Po trzecie, publikacja ta to także świetnie napisana, przeplatana dramatycznymi relacjami uczestników zdarzeń, opowieść o tym, że żeglowanie wymaga wielkiej odpowiedzialności. Inaczej może się przemienić w koszmar. Ktoś, kto po przeczytaniu „Utraconych jachtów”, pomyślałby że wobec tego nie warto żeglować, byłby jednak w błędzie. Czy z ilości wypadków drogowych wynika, że nie powinniśmy jeździć samochodami?

## Dokumentacja Żurawia



„Okręt hydrograficzny Żuraw i jego załoga. Część I. Zbiór studiów i dokumentów o uprowadzeniu okrętu i przebiegu śledztwa”, pod redakcją Jerzego Przybylskiego, Wydawnictwo Adam Marszałek ([www.marszalek.com.pl](http://www.marszalek.com.pl)), str. 179

Latem 1951 roku część załogi polskiego okrętu hydrograficznego *Żuraw* zbuntowała się i uprowadziła go do Szwecji. Dwunastu marynarzy zeszło w Ystad na ląd wybierając wolność. Była to jedna z najgroźniejszych ucieczek z PRL-u. Do tego, pomimo upływu czasu, ciągle żywo dyskutowana. Według niektórych bowiem, wydarzenie to było spowodowane przez bezpiekę. Napisano na ten temat wiele, nakręcono nawet film dokumentalny. Sprawa nie została jednak ostatecznie rozstrzygnięta. Jerzy Przybylski, znany profesor z Akademii Marynarki Wojennej w Gdyni, choć sam skłania się do tezy o spontanicznym charakterze buntu na *Żurawiu*, pozwala mówić dokumentom. Książka prezentuje akta śledztwa, dokumentację dyplomatyczną, wycinki z gazet, a także przedruki prac najlepszych autorów zajmujących się tym tematem. Dzięki temu czytelnik sam może sobie wyrobić opinię w tej sprawie.

## Wybrzeże rozpoznane



„Porty Bałtyku. Polska i Litwa”, Jörn Heinrich, Oficyna Wydawnicza Alma-Press ([www.almapress.com.pl](http://www.almapress.com.pl)), str. 215

Alma-Press jest największą i najlepszą polską oficyną wydającą książki żeglarskie. Jej publikacje odznaczają się najwyższym poziomem edytorskim i merytorycznym. Tak jest także w przypadku „Portów Bałtyku. Polska i Litwa”. To kompletny opis polskich, rosyjskich (Zalew Wiślany) i litewskich (Zalew Kuroński) marin, przystani oraz portów, gdzie mogą zacumować lub schronić się jachty. Wszystko to okraszone starannie wykonanymi mapkami, jak również zilustrowane bogato wielką ilością zdjęć. Jest to oczywiście książka przeznaczona głównie dla żeglarzy, ale do jej lektury zachęcamy nie tylko ich. „Porty Bałtyku. Polska i Litwa” to także świetny przewodnik turystyczny. Część czytelników zapewne zdziwi się, czytając opis miejsc, których istnienia w ogóle nie podejrzewała. Trzeba podkreślić, że autorem książki jest obcokrajowiec. To dodatkowy argument za tym, aby zapoznać się z tą pracą. Choćby po to, by przekonać się, jak nas widzą inni, również od strony morza.

## Wisła bez tajemnic



„Wisła. 1047 tajemnic”, przewodnik Marka Kamińskiego, Fundacja Marka Kamińskiego ([www.kaminski.pl](http://www.kaminski.pl)), str. 408

Miłośnicy królowej polskich rzek czekali na taki przewodnik od lat. I warto było! Znakomicie wydana książka, z pięknymi ilustracjami, mapami i nieprzeliczoną wręcz ilością praktycznych informacji na temat Wisły, zachwyca od pierwszego wejrzenia. Publikacja zawiera szczegółowy opis wiślanych szlaków kajakowych, żeglarskich, rowerowych, pieszych i gastronomicznych. Znajdą tutaj coś dla siebie rodziny z dziećmi i amatorzy fotografii. Jest tam również solidna porcja wiedzy na wszystkie tematy związane z naszą największą rzeką – zarówno przyrodnicze, jak historyczne czy gospodarcze. Marek Kamiński, najślynniejszy polski polarnik, który odkrył dla siebie Wisłę kilka lat temu i przepłynął ją kajakiem zimą, wydając ten przewodnik pokazał, że umie kochać obiekty swojej pasji. Przedłużeniem miłości do Wisły jest także strona internetowa [www.szlakwisly.pl](http://www.szlakwisly.pl), która rozwija tematy poruszone w publikacji.

## Książki za darmo!



„Nasze MORZE” rozdaje książki. Wystarczy do nas zadzwonić: (58) 307-17-90. Kto pierwszy ten lepszy! Dzięki uprzejmości wydawców, tym którzy (**ale od godz. 12, 28 kwietnia!**) skontaktują się z nami przed innymi i odpowiedzą na pytanie: „Jak nazywał się główny port Kołomy?” prześlemy za darmo książkę „Flota GULagu” Martina J. Bollingera. Mamy 3 egzemplarze!



# MORZE ~~BIZNESU~~

Usługi i produkty dla portów i stoczni

kwiecień 2011



Japoński  
„zeppelin”



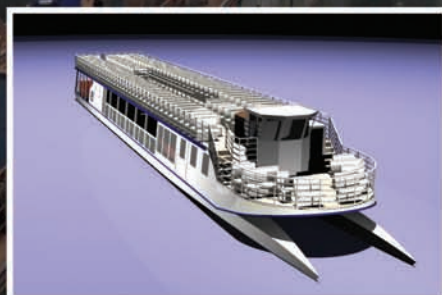
Pływająca klasa



REMONTOWA Shipbuilding



Bezpośrednia obsługa



Katamaran na podlaskie jeziora



Innowacyjny system napędowy

## FARBY NA WAGĘ ZŁOTA

W związku ze światowym wzrostem cen surowców do produkcji farb, deficytem rynkowym niektórych z nich oraz rosnącymi kosztami energii, producenci powłok antykorozyjnych dla zastosowań morskich podnoszą ceny. W lutym taką decyzję ogłosiła firma Hempel.

Chcąc zapewnić swoim klientom dostawy niezmięnionej jakości produktów i usług, w obecnych, trudnych ekonomicznie czasach, Hempel został zmuszony do podwyższenia cen swoich wyrobów. W ciągu zeszłego roku, średnia podwyżka cen kluczowych surowców stosowanych do produkcji farb przemysłowych takich jak: żywice epoksydowe, dwutlenek tytanu, metale przemysłowe wynosiła aż od 10 do 60 proc. Ponadto, znaczący wzrost cen ropy naftowej, w dalszym ciągu będzie negatywnie wpływał na ceny szerokiej gamy produktów petrochemicznych stosowanych w przemyśle.

- *W przyszłości spodziewamy się utrzymującego się wzrostu cen oraz deficytu na rynkach surowcowych* - mówi Klaus Moller, wiceprezes ds. marketingu w firmie Hempel.

(rel, pbs)

## WIRTUALNA RZECZYWISTOŚĆ OKRĘTOWCÓW

Det Norske Veritas Poland Sp. z o.o. otworzył w kwietniu, zaplanowany na okres do listopada, cykl kursów pomyślnych głównie dla technicznych kadr morskich, m.in. marynarzy, oficerów, superintendentów, inżynierów konstruktorów z biur projektowych, inspektorów administracji morskiej, dyrektorów technicznych, pracowników stoczni itp.

Część kursów odbywa się z wykorzystaniem pierwszego na rynku, trójwymiarowego Symulatora Inspekcji (SuSi), który powstał w ramach projektu współfinansowanego przez Unię Europejską z Funduszu Innowacyjna Gospodarka.

Korzystając z technologii wirtualnej rzeczywistości oraz szczegółowych modeli prawdziwych statków i innych obiektów morskich, symulator inspekcji daje możliwość praktycznego szkolenia inspektorów w sposób bardziej niż dotychczas wydajny, atrakcyjny i realistyczny. Symulator inspekcji opracowany przez DNV jest innowacyjnym, unikatowym narzędziem szkolenia, łączącym zalety nauczania teoretycznego i praktycznego. Oprogramowanie to pozwala na osiągnięcie wyższej efektywności nauczania i optymalizuje



Rys. DNV

**Obraz pokładu masowca wygenerowany w symulatorze inspekcji.**

czas trwania oraz koszty szkolenia, a wszystko w bezpiecznym dla uczestników, ale zachowującym realia, otoczeniu. DNV Academy prowadzi szkolenia w nowoczesnych salach szkoleniowych z projektorami pracującymi w technologii 3D.

(rel, pbs)

REKLAMA



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

1971  
**40**  
LECIE  
2011

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](http://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](mailto:anna.jedrzejewska@cto.gda.pl).

Półsferyczny dziób w Gdańsku



# Japoński „zeppelin”

**Wejście do Gdańska.**

Niektórzy obserwatorzy porównują go do sterowca, ze względu na kształt części dziobowej kadłuba i nadbudówki... W gdańskim porcie i stoczni przebywał krótko w marcu samochodowiec o niezwyklej architekturze, o którym głośno w Europie i na świecie, nie tylko w morskiej prasie fachowej.

*City of St. Petersburg*, przekazany do eksploatacji zaledwie w grudniu ub. roku, zdobył sławę z dwóch powodów, ze względu na wygląd i łączące się z nim zalety techniczno-eksploatacyjne oraz za sprawą ładunku, jaki przywiózł w swej

pierwszej podróży z Dalekiego Wschodu, ściślej z Japonii, do Europy.

Przybił 3 lutego do nabrzeża portu w Tyne, w północno-wschodniej Anglii, m.in. z partią 67 w 100 proc. elektrycznych nissanów leaf przeznaczonych dla

klientów z Wielkiej Brytanii i Irlandii. Leaf to pierwszy w świecie, stosunkowo niedrogi, masowo produkowany samochód o zerowej emisji spalin. Po rozładunku, *City of St. Petersburg* wyruszył do portu i miasta, od którego przyjął nazwę. W drodze, przedzierając się przez pola lodowe w pobliżu rosyjskiego portu, mimo asysty lodołamaczy, doznał uszkodzeń, które spowolniły jego dalszy rejs. Z Petersburga wyszedł w nocy z 17 na 18 lutego z prędkością maksymalnie 7-8 węzłów. W końcu, z nietypowymi przystankami w podróży, dotarł do Cieśnin Duńskich i w nocy z 26 na 27 lutego zakotwiczył

**Silownia.****Mostek.****Wprowadzanie na dok.**



Statek na doku.

w Oresundzie, w pobliżu Kopenhagi. Po przeprowadzonych tam przez nurków oględzinach, został skierowany przez armatora do polskiej stoczni. Renoma jakości jej usług oraz konkurencyjność, „zawróciły” statek, mimo że w tamtym rejonie są stocznie, gotowe by go przyjąć, np. w Göteborgu.

### Idealny kształt w gdańskiej stoczni

Kotwicę podniósł 7 marca, a na redzie portu Gdańsk zameldował się 9 marca. Po oczekiwaniu na kotwiczowisku na zwolnienie miejsca w doku, wprowadzony został do Gdańskiej Stoczni Remontowej SA. Tam zdecydowano o przycięciu końcówek płytów śruby napędowej samochodowca, jako że na regenerację śruby lub dostawę nowej statek musiałby długo czekać. Nie wszystkie płyty zostały mocno uszkodzone, ale dla sprawnej pracy śruby, aby możliwa była eksploatacja jednostki - wszystkie musiały otrzymać identyczny kształt. Przy okazji dokowania, dokonano też „kosmetyki” podwodnej części kadłuba, gdyż trudne warunki w lodach Zatoki Fińskiej spowodowały otarcia powłoki antykorozyjnej.

Po zabiegach w Remontowej SA statek zwiększył prędkość z 7-8 węzłów do 14-17 węzłów.



Pokład namiarowy i szczyt sterówki.



Owiewka przy pomieszczeniach załogi.

### Charakterystyka podstawowa *City of St. Petersburg*

zamówienie	20.09.2007
położenie stępki	15.06.2010
wodowanie	11.09.2010
wprowadzenie do eksploatacji	22.12.2010
stocznia	Kyokuyo Zosen K.K., Chofu, Japonia
operator i armator zarządzający	Nissan Motor Car Carrier, Japonia
armator zarejestrowany	Fair Wind Navigation SA, Panama
armator - właściciel	Mizuho Sangyo Co Ltd, Japonia
bandera	Panama
długość całkowita	139,98 m
długość między pionami	131 m
szerokość	22,40 m
wysokość boczna	24,45 m
zanurzenie	6,50 m
tonaż pojemnościowy brutto	21 143
nośność	5000 t
tonaż skompensowany (CGT)	15 985
ładowność	2000 samochodów standardowych
liczba pokładów:	8, w tym jeden składany (podnoszony)
jedna rampa zewnętrzna o wymiarach:	16,30 m na 5 m (DOR 30 t)
jedna rampa zewnętrzna o wymiarach:	15,90 m na 7 m (DOR 75 t)
miejsc dla załogi	24
łączna moc napędu głównego	12 000 kW (16 316 KM)
napęd główny:	dwa silniki napędu głównego - 6-cylindrowe MaK 6M43C napędzające przez przekładnię redukcyjną (dwa wejścia / jedno wyjście), jedną śrubę nastawną
prędkość eksploatacyjna	16,9 / 18,50 węzła (wartości według różnych źródeł)
prędkość maksymalna	ok. 21,22 węzła
ster strumieniowy dziobowy	1300 kW (1767 KM)

*City of St. Petersburg* - w zarządzie załogowym i technicznym MOL - Mitsui O.S.K. Lines, jednego, obok Nissana, z udziałowców EMC, eksploatowany jest w barwach operatora Euro Marine Carrier B.V. (EMC), którego statki często bywają w Gdańsku z ładunkiem samochodów. Są to samochodowce mniejsze od *City of St. Petersburg*, mieszczące na pokładach po ok. 800 samochodów osobowych (ostatnio głównie *City of Amsterdam*, a także *City of Barcelona*, *City of Lutece*, *City of Sunderland*), cumujące w rejonie Wolnego Obszaru Celnego.

Odwiedziliśmy gościnne pokłady *City of St. Petersburg*. Spacer po większości z nich wymaga nieustannego „kłaniania się” - odległości pomiędzy poszyciami pokładów to ok. 2 m, ale wysoki człowiek może się wyprostować jedynie pomiędzy potężnymi usztywnieniami pokładów, pod nimi wystarcza prześwitu na samochody osobowe.

### Duma z dowodzenia

Poza załogą (Hindusi stanowią część załogi oficerskiej, a Filipińczycy - część oficerów i załogę szeregową) widzieliśmy sporą grupę Japończyków, m.in. inżynierów gwarancyjnych ze stoczni, superintendentów i techników z biura armatora. W niemal sterylnie czystej, jasnej siłowni (trzeba pamiętać, że statek jest nowy) spotkaliśmy Japończyka, który wraz z przedstawicielami załogi maszynowej montował, po wcześniejszym demontażu do czyszczenia, wirówkę paliwa. Z kolei na najwyższym pokładzie samochodowym - ekipę instalacyjną firmy z Wielkiej Brytanii demontującą stoczniową i montującą nową izolację termiczną. Jak widać, zdarza się, że i po japońskiej stoczni trzeba coś poprawić.

Kapitan Chirag B. Yagnik, z którym rozmawialiśmy na mostku, nie krył zadowolenia z dowodzenia takim statkiem. To młody stażem kapitan, szefuje dopiero czwartej jednostce. Jest bardzo zadowolony, że kompania obdarzyła go zaufaniem i powierzyła tak unikatowy, znany w świecie statek. Zapytany przez wysłannika „*Naszego MORZA*” co czuje dowodząc tak niezwykłym statkiem, odparł z uśmiechem, że dumę.

- To bardzo dobrze zaprojektowany statek - mówił kapitan. - Dobrze się nim manewruje. Również nietypowy układ okien w sterówce nie stanowi problemu. Przeciwnie - mamy tu bardzo dobrą widoczność. Odwrotne niż zazwyczaj po-



Śruba po obcięciu fragmentów płatów.

chylenie okien sterówki również nie jest kłopotliwe. Ewentualny nadmiar słońca świecącego nawigatorom w oczy, skutecznie niwelowany jest przez specjalne blendy zaciągane na okna.

*City of St. Petersburg* ma opływowy, półsferyczny dziób, który - według informacji opublikowanych przez Nissana - zmniejsza opór powietrza nawet o 50 proc., co przynosi roczne oszczędności paliwa rzędu 800 ton, co z kolei ma być równoznaczne z emisją CO<sub>2</sub> mniejszą o ok. 2500. Dołączył do całej floty statków eksportu-

jących co roku setki tysięcy pojazdów z fabryki Nissana w Sunderland. W imieniu armatora, opiekę agencyjną nad samochodowcem oraz innymi statkami Euro Marine Carrier (EMC), regularnie odwiedzającymi Gdańsk, sprawuje w portach Trójmiasta Morska Agencja Gdynia.

Więcej o tym i innych samochodowcach odwiedzających polskie porty - na [www.naszemorze.com.pl](http://www.naszemorze.com.pl).

## Tranowy zbiornikowiec ze Świnoujścia

## Pływająca klasa

Wiele niewielkich, prywatnych firm o stoczniowym profilu produkcyjnym, bierze nierzadko udział w bardzo ciekawych projektach budowy nowych statków. Nawet jeżeli nie są to w pełni wyposażone jednostki budowane na własne konto, a jedynie częściowo wyposażone, zaprojektowane za granicą - i tak przysparzają pracy polskim stoczniovcóm i przychodów polskim przedsiębiorcom.

## Dla przemysłu rybnego

Przykładem powyższego jest budowa interesującego statku ze Świnoujścia - nie-

typowego chemikaliowca *Haugfjord*. Jego częściowo wyposażony kadłub przekazała niedawno odbiorcy norweskiemu stocznia Poltramp Yard Sp. z o.o. Statek odholowany został pod koniec marca do stoczni norweskiego partnera Poltrampu - firmy Blaalid AS z Raudeberg (holowanie wykonał holownik *Zeus* szczecińskiego ZUŻ). Ten nietypowy chemikaliowiec zwodowano 16 lutego br., po czym stocznia Poltramp, wraz z kooperantami, przeprowadziła prace montażowe aluminiowej nadbudówki i wyposażenia pokładowego.

Poltramp wybudował kadłub z malowaniem, rurociągami i fundamentami i wyposażył go w okna, drzwi i włązy. Możliwe, że część wyposażenia (łącznie z mechaniką) będzie instalowana przez ekipy Poltrampu już w norweskiej stoczni, gdyż realizacja projektu (z przyczyn niezależnych od polskiej firmy) nieco się wydłużyła.

*Haugfjord* (stoczniovy nr budowy Blaalid 35) to jednostka morska przeznaczona do obsługi przemysłu rybnego w Norwegii. W zbiornikach ładunkowych przewozić będzie mogła tran oraz inne płynne produkty powstające podczas przetwarzania ryb oraz ładunki dla *fish-farmingu* (np. karmę dla ryb), a także płyny dla przemysłu *offshore* - szlam i solankę wiertniczą (*mud, brine*) o punkcie

zapłonu powyżej 60 °C. Jest to zbiornikowiec typu IMO 2 z podwójnymi burkami i dnem.

Budowa tego statku stanowi także dobry przykład współpracy polskich firm. Sam kadłub małego zbiornikowca powstał w Szczecinie, w firmie Finomar przy Stoczni Szczecińskiej. Z kolei budowę aluminiowej nadbudówki i sterówki stocznia Poltramp powierzyła doświadczonej firmie ze Świnoujścia - Alumare Sp. z o.o.

## Dla dobra nauki

Poltramp to prężna, elastyczna firma działająca w sektorze przemysłu stalowego i okrętowego. Profil jej działalności zawiera budowy nowych jednostek pływających, sekcji kadłubów i nadbudówek. Świnoujska firma współpracuje z armatorami polskimi i zagranicznymi wykonując kompleksowe przebudowy ich statków i remonty w siedzibie firmy, jak i lotnymi brygadami za granicą. Poltramp nie ogranicza się do przemysłu morskiego - dywersyfikuje działalność wykonując konstrukcje stalowe dla zastosowań lądowych, instalacje przemysłowe, czy przeprowadzając remonty zespołów napędowych.

W lutym stocznia poinformowała o przyjęciu kolejnego zlecenia, współfinansowanego przez rząd Niemiec, na budowę nowatorskiej, 18-metrowej jednostki wykonanej z aluminium i zasilanej energią słoneczną.

Budowa odbywa się pod patronatem Ministerstwa Ochrony Środowiska kraju związkowego Brandenburgia. Będzie to statek badawczo-szkoleniowy, eksploatowany na jeziorze Werbelinsee, z 35 miejscami dla uczniów w grupach roboczych lub 50 dla osób w ramach wykładów. Obok funkcji szkole-

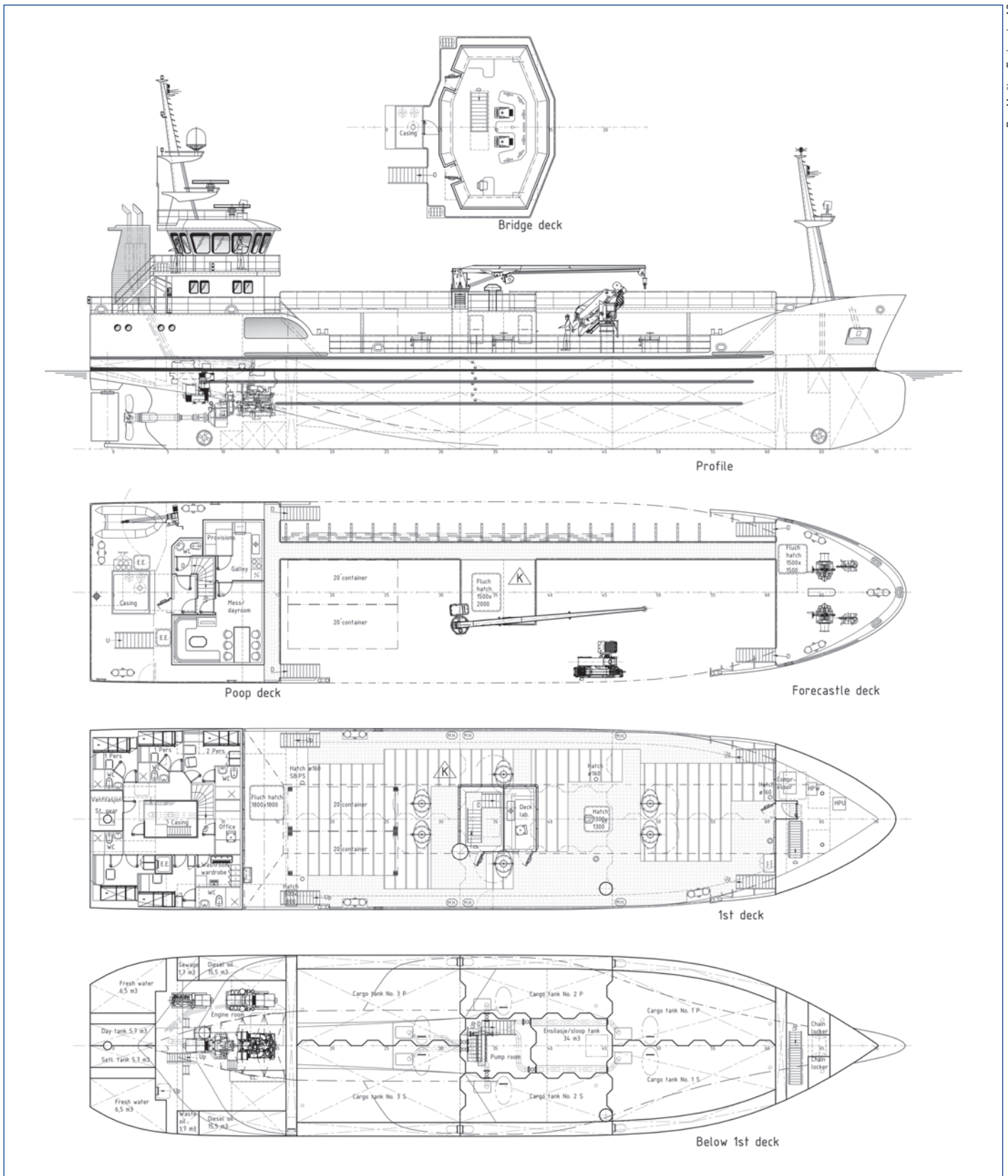


Fot. Poltramp Yard

Wodowanie zbiornikowca Haugfjord w Szczecinie.

## Blaalid 35 Haugfjord - charakterystyka podstawowa

długość całkowita	45 m
długość między pionami	42,36 m
szerokość	10 m
zanurzenie	5,10 m
GT	499
CGT	2560
łącna pojemność zbiorników ładunkowych	720 m <sup>3</sup>
silnik napędu głównego	Cummins KTA38 M2 o mocy ok. 1500 KM (o mocy intencjonalnie obniżonej do 999 KM)
śruba napędowa	Heimdal, nastawna, 4-skrzydłowa, o średnicy 2500 mm
mini-zbiornikowiec, zaprojektowany przez Maritime Engineering AS, przeznaczony jest dla ostatecznego odbiorcy - armatora Haugland Sjøtransport AS.	



**Plan ogólny zbiornikowca dla przemysłu rybnego Haugfjord (nr budowy Blaaliid 35).**

niowej, będzie miał za zadanie promowanie regionu Uckermark w Niemczech, m.in. poprzez swój atrakcyjny *design*. Zarejestrowany będzie jako łódź sportowa o rejonie pływania D.

Prędkość statku wyniesie 8 km/h w pracy ciągłej i 10 km/h w krótkim prze-

dziale czasowym 20 min. Moc modułów słonecznych i pojemność akumulatorów musi zagwarantować min. 10 godzin rejsu przy prędkości 8 km/h.

Wymiary główne jednostki to długość całkowita 18 m, szerokość 5 m i zanurzenie 1 m.

Statek będzie katamaranem z aluminium o konstrukcji ostroobłowej.

Szerszy opis tej ciekawej jednostki przedstawimy przy okazji jej przekazania do eksploatacji.

**(pbs)**

Stocznia Północna, czyli...

Wodowanie kadłuba statku rybackiego Gollenes.



Fot. Kazimierz Głuszczyński / Stocznia Północna SA

# REMONTOWA Shipbuilding

W Stoczni Północnej SA z Grupy REMONTOWA wręca prace. Stocznia, która znana będzie odtąd także pod znakiem handlowym REMONTOWA Shipbuilding SA ma ciekawy, zróżnicowany portfel zamówień.

Grupa REMONTOWA przekazała 24 marca br. norweskiemu Armatorowi Fjord1 MRF drugi ze zbudowanych w Północnej dwustronnych promów fiordowych serii B 609 - *Hjørundfjord*.

Prom pasażersko-samochodowy o długości całkowitej prawie 110 m, może zabrać na pokład 292 pasażerów i 116 samochodów osobowych. Statek kursować będzie na trasie Festoya-Sole-

vag w rejonie Aalesund. To ósma z kolei jednostka zbudowana w Stoczni Północnej dla norweskiego armatora Fjord 1 MRF.

Współpraca Grupy REMONTOWA z Fjord 1 MRF rozpoczęła się w 2002 roku budową dwóch nowoczesnych, dwustronnych promów pasażersko-samochodowych *Eira* i *Volda*.

W ubiegłym roku gdańska stocznia zbudowała serię czterech promów typu B 607. Charakterystyczną cechą tych statków jest napęd składający się z dwóch silników zasilanych LNG, poruszających prądnice elektryczne oraz jednego silnika wysokoprężnego. Promy odpowiadają restrykcyjnym normom ekologicznym. Pierwszy z serii, o nazwie *Moldefjord*, zdobył nagrodę Green Ship Technology Awards przyznawaną przez Informa Maritime Events z grupy Informa, wydawcy jednej z najbardziej znaczących na świecie gazet morskich, dziennika „Lloyd’s List”.

Przekazane statki obsługują regularne połączenia fiordowe na linii Molde-Vestnes. *Hjørundfjord* to prom z napędem konwencjonalnym.

Aktualnie trwają negocjacje, dotyczące budowy kolejnych, nowoczesnych promów dla Fjord 1 MRF.

## Charakterystyka podstawowa *Gollenes* (nr budowy B 689/1)

długość całkowita	62,60 m
długość między pionami	55,90 m
szerokość	12,80 m
wysokość do pokładu głównego	5,30 m
wysokość do pokładu ochronnego	7,80 m
tonaż pojemnościowy brutto	1375
silnik główny	MAN B&W Alpha Diesel 9L27/38 (o mocy 2999 kW)
śruba napędowa	średnica 3600 mm
stery strumieniowe	2 × Rolls-Royce Ulstein (595 kW)
pojemność zbiorników RSW	1395 m <sup>3</sup>
klasa	DnV + 1A1 Stern Trawler Ice-C



■ ■ ■  
Dobiega końca budowa promu pasażersko-samochodowego *Finlaggan* dla odbiorcy ze Szkocji. Statek zwodowany pod koniec czerwca ub.r. przechodzi już próby stoczniowe i morskie. Wykonano m.in. próby obciążeniowe ramp zewnętrznych i pokładów podwieszonych.

Jednostka pływać będzie w barwach armatora Caledonian MacBrayne (CalMac), a armatorem zarejestrowanyemu promu jest Caledonian Maritime Assets Ltd. *Finlaggan* ma obsługiwać trasę pomiędzy zachodnim wybrzeżem Szkocji, a jej zachodnimi i północnymi wyspami.

To trzecia, podobna jednostka budowana dla tego armatora przez Grupę REMONTOWA. Nadzór klasyfikacyjny prowadzi Lloyd's Register.

*Finlaggan* (szkocka nazwa – „Fionn Lagan”) będzie oddany do eksploatacji prawdopodobnie w kwietniu i dotrze w rejon eksploatacji na wodach szkockich w maju 2011 r.

Jednostka o tonażu pojemnościowym brutto 3500 i nośności 780 t, ma 90 metrów długości, 16,4 m szerokości i rozwijać będzie prędkość 16,5 węzła. Do dyspozycji 550 pasażerów będzie siedem pokładów, w tym dwa wyposażone w standardzie luks.

■ ■ ■  
Stocznia Północna powróciła też do budowy statków rybackich. 18 marca 2011 r. w Stoczni Północnej SA wodowano kadłub statku rybackiego o numerze budowy B 689/1 - *Gollenes*, dla duńskiej stoczni Karstensens Shipyard AS (nr budowy 415). Finalnym odbiorcą statku będzie Gollenes AS (Frode Kvalsvik & Asbjorn Ose). Trawler przeznaczony jest do połowu ryb przy pomocy włoków dennych i pelagicznych. Posiadać będzie 8 zbiorników typu RSW (system chłodzonej wody morskiej) do magazynowania świeżej ryby. Jednostka budowana jest (i częściowo wyposażana w gdańskiej stoczni) pod nadzorem towarzystwa klasyfikacyjnego Det Norske Veritas. Wodowany trawler jest jednostką prototypową. Aktualnie trwają prace montażowe na drugiej, której zdanie przewidziane jest w pierwszej połowie bieżącego roku.

O innych statkach budowanych przez Grupę REMONTOWA informować będziemy w kolejnych wydaniach „Nasze-go MORZA”.

**Bartosz Jasielski**



Trawler przeznaczony jest do połowu ryb przy pomocy włoków dennych i pelagicznych.



Prom pasażersko-samochodowy *Finlaggan*.



*Finlaggan* przechodzi już próby stoczniowe i morskie.

Rys. Karstensens Shipyard AS

Rys. Caledonian Maritime Assets Ltd.

Fot. Caledonian Maritime Assets Ltd.

*BCT nie składa broni*

# Bezpośrednia obsługa



Powstało nowe połączenie żeglugowe z polskich portów. Statki popłyną bezpośrednio z Wielkiej Brytanii do Trójmiasta - będzie to drugie takie połączenie w Polsce. Unifeeder, lider europejskiej branży operatorów kontenerowych, rozszerza zakres działalności na Europę kontynentalną i Wielką Brytanię. Połączenie będzie obsługiwane przez Bałtycki Terminal Kontenerowy - BCT.

17 marca pojemnikowiec *Merwedijk* wywiózł z BCT pierwsze 3 kontenery bezpośrednio do UK. Ta liczba nie powinna dziwić. Prawie zawsze nowe połączenia żeglugowe zaczynają się od symbolicznych wielkości ładunków, jednak na ogół szybko się „rozkrecają”.

Dla portów Gdyni i Gdańska oraz korzystających z nich załadowców i odbiorców towarów, decyzja o utworzeniu nowej linii jest bardzo korzystna. Do tej pory większość tego typu połączeń z Wielką Brytanią miała kilka przystanków w niemieckich i holenderskich portach, a zawinięcia do portu polskiego bywały jednymi z kilku na Bałtyku. Teraz, częstotliwość zawinięć raz w tygodniu zapewniona zostanie na trasie Gdynia - Rotterdam - Immingham - South Shields - Grangemouth - Rotterdam - Gdynia.

Utworzenie określanego jako bezpośrednie połączenia, znacznie zmniejsza koszty ponoszone przez operatorów i pozytywnie wpływa na gospodarkę całego regionu. Dla portu w Gdyni i działającego tam BCT, oznacza to więcej klientów i szansę na aktywne uczestniczenie w rozwoju rynku.

- Na tych zmianach skorzystają wszystkie strony wymiany handlowej, ale nie tylko one - mówi prezes BCT Krzysztof Szymborski. - Jednym z głównych beneficjentów będzie samo miasto i branża morska. Mam nadzieję, że to tylko pierwszy krok i w przyszłości powstanie więcej tego typu połączeń.

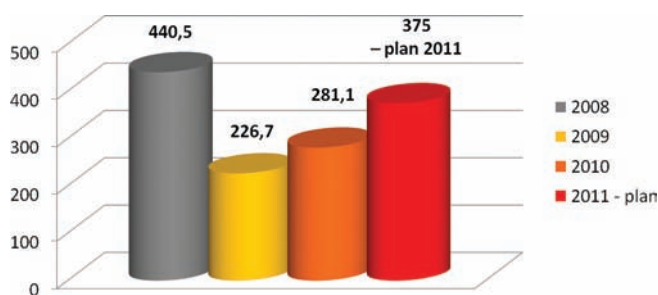
## Strategia

Unifeeder wszedł na brytyjski rynek w ubiegłym roku, w czerwcu, otwierając trzy nowe szlaki żeglugowe pomiędzy europejskimi ośrodkami portowymi - Rotterdamem i Hamburgiem, a portami Wielkiej Brytanii - Felixstowe, Immingham, Teesport, South Shields i Grangemouth. Czwarte połączenie łączy bezpośrednio porty polskie z brytyjskimi.

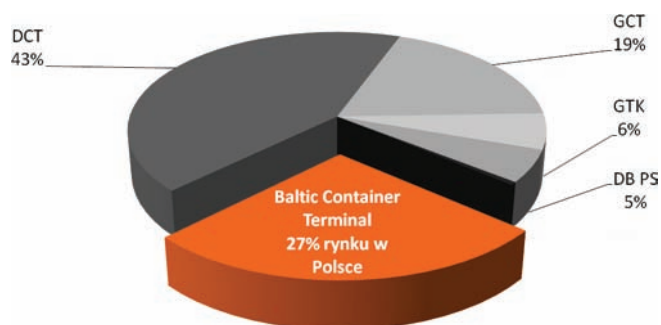
Prezes spółki, Jesper Christensen powiedział w jednym z wywiadów: - Czerwcową decyzja o rozszerzeniu działalności o Wielką Brytanię miała duże znaczenie strategiczne i natychmiast okazała się sukcesem. W połączeniu z dalszymi planami strategicznymi, skłonił nas on do zrobienia następnego kroku na drodze do umacniania i rozszerzania naszej sieci usług. Poprzez intensyfikację działań w Wielkiej Brytanii oraz stworzenie nowego połączenia z bałtyckimi portami, nie tylko gwarantujemy zwiększony przepływ ładunków naszym klientom, ale także dodajemy istotne połączenie pomiędzy dwiema dużymi strefami handlowymi, co dopełni i znacznie wzmocni naszą sieć.

Przeładunki w obsłudze statków Unifeeder'a, to obecnie ok. 1/5 obrotów kontenerowych BCT.

### Przeładunki w BTC w tys. TEU



### Terminale kontenerowe w Polsce Udział procentowy w rynku przeładunków



## Historia

Dzieje spółki BCT sięgają 1979 roku, kiedy to na jej terenie został obsłużony pierwszy statek - brytyjski ro-ro *Baltic Eagle*. Spółka przez 30 lat rozwijała się i umacniała pozycję na rynku. Z początkiem XXI wieku została wyodrębniona ze struktur gdyńskiego portu, a następnie - na podstawie umowy podpisanej 30 maja 2003 roku - całość udziałów zakupiła międzynarodowa korporacja ICTSI. ICTSI, podmiot operujący kilkunastoma terminalami kontenerowymi na całym świecie, przystąpił do wielomilionowego programu inwestycyjnego, dzięki któremu znacznie zwiększono możliwości przeładunkowe gdyńskiego terminalu.

ICTSI został założony w grudniu 1987 na Filipinach i od 20 lat jest wiodącym operatorem wśród międzynarodowych terminali kontenerowych. ICTSI rozpoczął obsługę swojego pierwszego terminala kontenerowego w 1988 roku, krótko po wygraniu międzynarodowego przetargu na zarządzanie i obsługę Międzynarodowego Terminala Kontenerowego w Manili (MICT).

Można powiedzieć, że ICTSI to lider wśród mniejszych globalnych graczy na tym rynku (zajmuje czołową pozycję poza „wielkimi”, biznesem terminalowym Maersk'a, DP World, PSA i Hutchison'em). Dziś Grupa ICTSI działa w 11 krajach, na czterech kontynentach. Poza MICT, obsługuje pięć innych terminali na Filipinach: Nowy Terminal-1 w Subic Bay Freeport (port w Zatoce Subic), Terminal Bauan w Batangas, Sasa Wharf w Davao City, Makar Wharf w General Santos City oraz Mindanao Container Terminal w Misamis Oriental.

PioSta, rel

Wkrótce po ogłoszeniu otwarcia nowego połączenia, terminal przedstawił aktualną sytuację firmy i najbliższe perspektywy.

Bałtycki Terminal Kontenerowy (BCT) w Gdyni jest jednym z największych w rejonie Bałtyku i jednym z dwóch największych w Polsce. W ostatnich latach przed globalnym kryzysem podwoił obroty zbliżając się do granicy 500 000 tys. TEU. Rekord odnotowano w 2007 roku - 493 860 TEU, co dało spółce status trzeciego, największego terminalu w rejonie Morza Bałtyckiego. BCT straciło lwią część obrotów za sprawą kryzysu gospodarczego, a także swojego największego klienta - Maersk Line, który pod koniec 2008 roku, m.in. w wyniku strajku załogi i przestoju w pracy, przeniósł się do konkurencyjnego terminalu w Gdańsku. Obecnie jednak gdyński terminal z powodzeniem odrabia straty.

W minionym roku przeładunki BCT sięgnęły 281 tys. TEU. W tym roku planuje przeładować 375 tys. TEU i więcej w kolejnych latach.

Dla pokonania niekorzystnego wpływu kryzysu, podjęto w spółce radykalne oszczędności. Zmieniono m.in. strukturę

## Regularne połączenia żeglugowe BCT Gdynia

<b>MSC</b>	Antwerpia - Bremerhaven - Gdynia - Kłajpeda - Antwerpia	1 / tydzień
<b>Team Lines / APL</b>	Gdynia - Gdańsk - Bremerhaven - Hamburg	2 / tydzień
<b>Unifeeder</b>	Gdynia - Gdańsk - Szczecin - Kłajpeda - Bremerhaven - Hamburg - Baltijsk - Helsinki - Kotka	4-6 / tydzień
<b>Unifeeder</b>	Gdynia - Gdańsk - Szczecin - Kłajpeda - Ryga - Rotterdam - Zeebrugge	
<b>OOCL</b>	Gdynia - Rotterdam - Immingham - South Shields - Grangemouth	
<b>OOCL</b>	Antwerpia - Rotterdam - St. Petersburg - Gdynia - Hamburg - Gdynia - St. Petersburg - Antwerpia	2 / tydzień
<b>UECC / Burger</b>	Zeebrugge - Hamburg - Gdynia - Kłajpeda	1 / tydzień
<b>WWL / MAG</b>	Bremerhaven - Gdynia - Kotka	1 / miesiąc

zarządzania, a liczba pracowników spadła z 580 w 2008 roku do 280 obecnie.

BCT zdołał też pozyskać nowe kontrakty. W lipcu ub. roku np., do Gdyni przeniósł się z Gdańska ze swoim serwisem dowozowym OOCL, potężny armator z Hongkongu. Udało się także pozyskać obsługę żeglugi bliskiego zasięgu do rosyjskiego Baltijska największej w Europie Północnej firmy transportu kontenerowego Unifeeder (od grudnia 2010 r.).

### Plany

Roczne możliwości przeładunkowe BCT sięgają 750 000 TEU, a potencjalna wydajność wynosi 1,2 mln TEU. Spółka

chce ją osiągnąć do roku 2020. Do tego jednak potrzebne są inwestycje. Do 2015 roku firma przeznaczy na ten cel 50 mln USD. Wśród zakupów znajdują się dwie nowe suwnice kolejowe (konieczna jest wymiana obecnie posiadanych 30-letnich urządzeń tego rodzaju na sprzęt nowocześniejszy i efektywniejszy), a także dwie suwnice nabrzeżowe. Planowana jest także wymiana ramp, odnowienie maszynowego parku placowego, inwestycje w magazynie drobnicowym i system przyjmowania i wydawania towarów z ewidencją i śledzeniem przesyłek na bazie kodów kreskowych.

BCT rozważa też zagospodarowanie części Nabrzeża Bułgarskiego, planowanego do rozbudowy przez ZMPG oraz

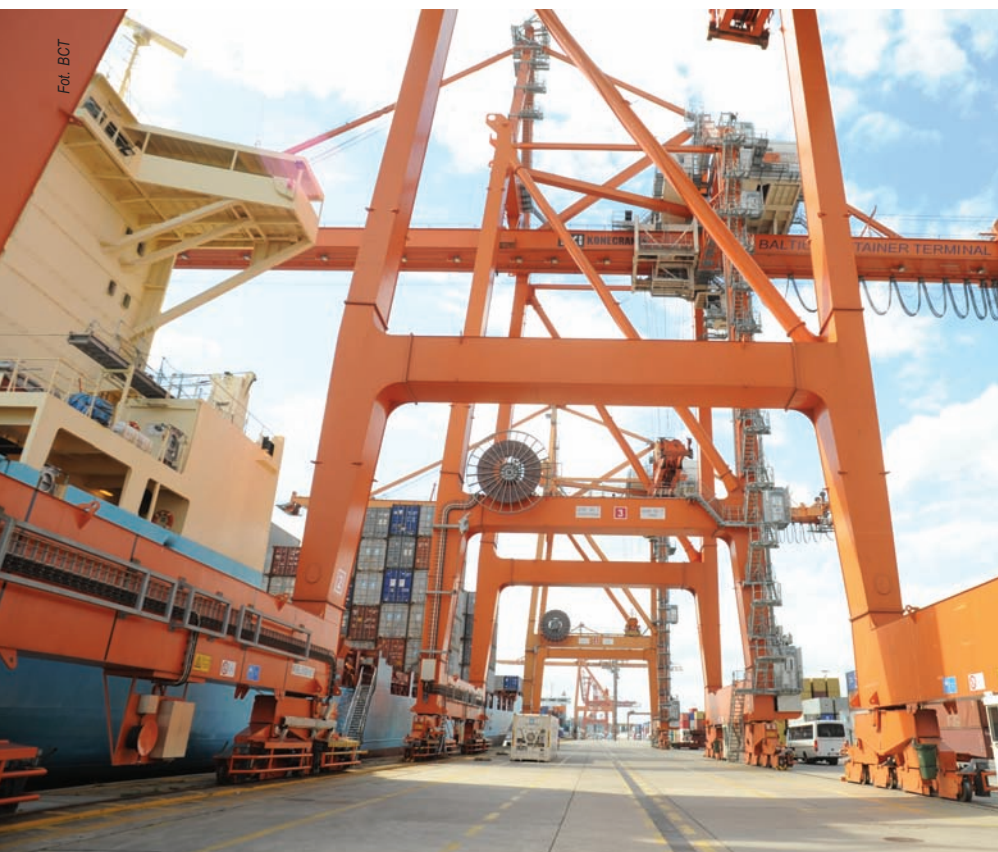
terenu, na którym funkcjonuje dziś terminal promowy Stena Line (po jego spodziewanym przeniesieniu na Nabrzeże Polskie i Fińskie).

Ostatnio dało się zauważyć bardzo pozytywny trend wzrostu udziału przewozów kontenerowych kolejną (do prawie 30 proc. każdego z ostatnich miesięcy, podczas, gdy jeszcze niedawno było to zaledwie 12-13 proc.). W związku z tym, po 2015 roku, w porozumieniu z Zarządem Morskiego Portu Gdynia powstać ma terminal kolejowy. Inwestycja ma być sfinansowana przez ZPMG.

Z wartych podkreślenia, dokonanych niedawno inwestycji, wymienić trzeba zakup, pod koniec zeszłego roku, żurawia samojezdnego o udźwigu 100 ton, który pomaga DCT dywersyfikować usługi. Obsługuje ładunki ciężkie i wielkogabarytowe.

Spółka BCT pozostaje - jak zapewnia jej kierownictwo - w bardzo dobrej kondycji finansowej. Nawet rok skokowego spadku obrotów zdołała zakończyć z wynikiem finansowym na poziomie „0+”. Jest znaczącym i cenionym pracodawcą.

BCT praktycznie nie obsługuje *transhipmentów*, czyli przeładunków kontenerów ze statku z przeznaczeniem na dalszą drogę morską innym statkiem do kolejnego portu. Całość obrotu kontenerowego to obsługa pojemników pomiędzy morskim, a lądowym odcinkiem łańcucha logistycznego, głównie na potrzeby polskich eksporterów i importerów. BCT stracił pozycję polskiego lidera w wielkości rocznych portowych przeładunków kontenerowych, ale - jak dowiadujemy się z oficjalnych komunikatów i wypowiedzi kierownictwa terminalu - obsługuje zdecydowaną większość ładunków skonteneryzowanych w relacjach morskich w Polsce i chlubi się swoją kluczową rolą w obsłudze polskiego handlu zagranicznego.



Na terenie Bałtyckiego Terminalu Kontenerowego...

PioSta, rel

Największy „pasażer” śródlądowy

# Katamaran na podlaskie jeziora

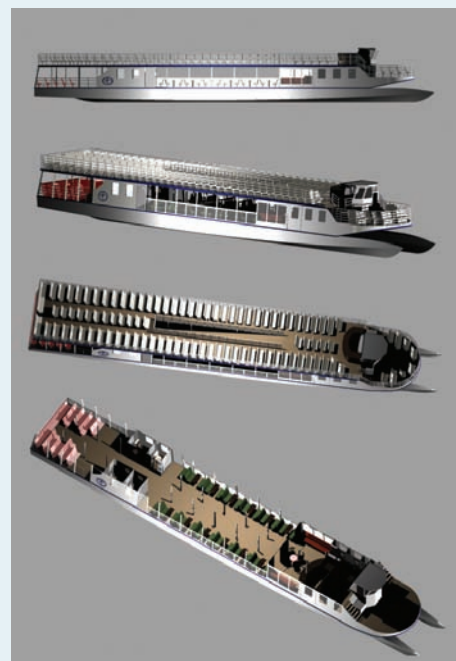
Śródlądowy statek pasażerski, określane jako największa tego typu jednostka w Polsce, buduje gdańska stocznia jachtowa Jabo, istniejąca od 1994 i zatrudniająca 38 osób. Statek powstaje kosztem ok. 3 mln zł, na zamówienie Żegluga Augustowskiej. Ma być gotowy do pierwszych rejsów po jeziorach Necko i Białe wiosną 2012 roku.

Jak informuje Jan Wierchowski, właściciel Jabo, rosnące zainteresowanie żegluga polskimi kanałami rzecznyymi oraz niewykorzystany w pełni potencjał Mazur stwarza niszę dla przemysłu stocznioowego. Oprócz statku dla Żegluga Augustowskiej, Jabo buduje także trzy statki turystyczne dla Żegluga Ostródzko-Elbląskiej.

Stocznia otrzymuje również pytania dotyczące statków dla żegluga po Wiśle.

Nowy, jeziorowy „pasażer” dla Augustowa, to katamaran na wąskich, relatywnie bardzo długich kadłubach, wyglądem przypominających te z szybkich katamaranów typu *wave piercing* (przeszywaczy fal). Kadłuby już zbudowano. Zamontowane na nich zostaną pokłady jednostki.

Gotowy statek zostanie przetransportowany do Augustowa drogą lądową w czterech segmentach, a tam zmontowany na wyciągu w bazie żegluga, następnie zwodowany i wprowadzony do eksploatacji. Rozpoczęcie prac montażowych w Augustowie przewiduje się na styczeń 2012 r.



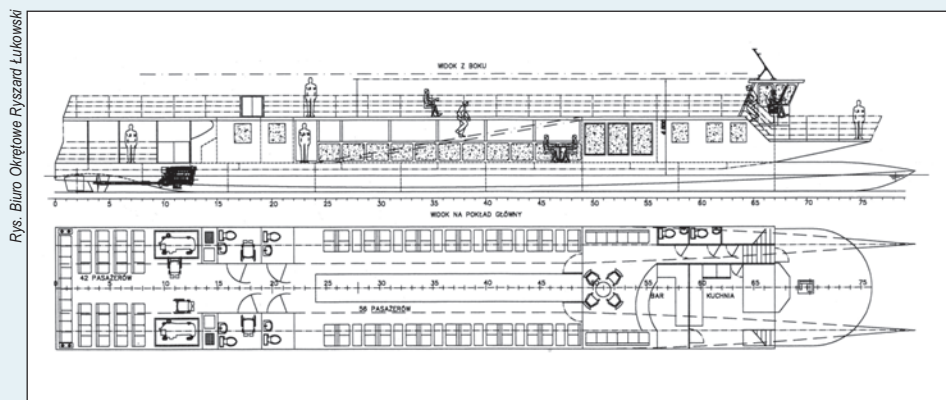
Rys. Żegluga Augustowska

Rendering komputerowy.

Na dwóch pokładach jednostki zmieści się 330 pasażerów. Pokład górny będzie oczywiście odkryty, a główny - w większej części otwarty. To odpowiedź na zapotrzebowanie pasażerów, którzy latem nie chcą pływać w zamknięciu.

Żegluga Augustowska posiada małą flotę modernizowanych, ale wiekowych, z lat sześćdziesiątych, statków „białej floty”, na którą składają się jednostki *Sajno* i *Serwy* (każdy z miejscami dla 200 pasażerów) oraz *Perkoz* (dla 75 osób). Okazuje się, że to za mało w świetle rosnącej popularności rejsów po augustowskich jeziorach, w ostatnich latach z każdego z nich korzystało w sezonie po ok. 100 tys. osób. Przy okazji można dodać, że statkiem *Serwy* w 1999 r. pływał podczas swojej pielgrzymki do Polski papież Jan Paweł II.

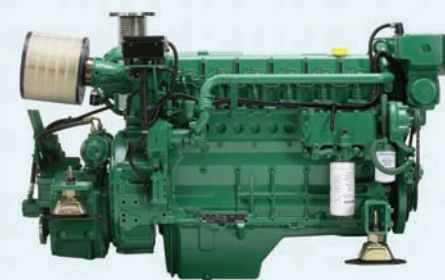
PBS



Plan ogólny.

## Charakterystyka podstawowa

armator	Żegluga Augustowska
projektant	Biuro Okrętowe Ryszard Łukowski
stocznia	Jabo, Gdańsk
przewidywany termin wejścia statku do eksploatacji	01.05.2012
długość całkowita	40 m
szerokość	5,75 m
zanurzenie konstrukcyjne	0,75 m
wysokość boczna	1,35 m
maksymalna wysokość nierozbieralna	4,50 m
napęd główny	2 silniki Volvo Penta D7 AT - 169 kW
prędkość	13 węzłów (ok. 24 km/h)
liczba pasażerów	330



Fot. Volvo Penta

**Dwie takie jednostki napędu głównego - ciche, trwałe silniki typu Volvo Penta D7 AT po 169 kW - otrzyma dwuśrubowy katamaran budowany w Gdańsku dla Żegluga Augustowskiej.**

# Innowacyjny system napędowy

Rys. Torghatten Nord AS



**Renderyzacja  
komputerowa promów  
Torghatten'a.**

Rolls-Royce, globalny producent systemów napędowych, podpisał kontrakt o wartości 20 mln funtów brytyjskich na dostawę silników i systemów napędowych dla czterech promów zasilanych gazem ziemnym, zamówionych przez norweskiego operatora promowego Torghatten Nord AS w Gdańskiej Stoczni Remontowej SA. Z kolei zasadnicze wyposażenie funkcjonalne dostarczy MacGregor z grupy Cargotec.

Statki te, jako pierwsze w świecie będą posiadały hybrydową prądnicę zawieszoną (wałową, czyli sprzężoną przez przekładnię z linią wałów napędu głównego statku – red.) Rolls-Royce'a (Rolls-Royce Hybrid Shaft Generator - HSG), która wytwarza energię elektryczną wpływając na oszczędniejsze zużycie paliwa przez cały system napędowy statku.

Na promach (pisaliśmy o nich szerzej w grudniowym numerze „Naszego MO-

RZA” z 2010 r. – red.) będą także zainstalowane silniki Rolls-Royce Bergen na LNG, przystosowane do pracy na mieszance ubogiej oraz innowacyjny system Promas, który integruje pracę pędnika i steru, dzięki czemu redukuje opór i zwiększa siłę ciągu.

Rozwiązania te zapewnią bezkonkurencyjne parametry środowiskowe w porównaniu do tradycyjnych statków, w tym 40-procentową redukcję emisji CO<sub>2</sub>.

## System elastyczny

- Rolls-Royce jest światowym liderem w dostarczaniu energooszczędnych technologii, dzięki którym operatorzy statków mogą sprostać wyzwaniom w kwestii ochrony środowiska - mówi Oddbjørn Eliassen, dyrektor do spraw sprzedaży w firmie Rolls-Royce. - Promy te będą połączeniem wielu nowoczesnych rozwiązań, które pozwolą na znaczną poprawę efektywności zużycia paliwa i redukcji emisji.

HSG to zaawansowany system elektryczny, który umożliwi przełomową zmianę w wydajności układu napędowego statku poprzez zróżnicowanie i umożliwienie regulacji prędkości silnika napędu głównego i pędników, mimo że załą-

czona jest prądnica wałowa, dzięki czemu możliwe jest zmniejszenie zużycia paliwa, a tym samym mniejsza emisja spalin. Układy napędowe starszej generacji, używające konwencjonalnych generatorów (prądnic wałowych), muszą pracować przy jednej, stałej prędkości, podczas gdy HSG umożliwia zmniejszenie prędkości obrotowej prądnicy, a więc linii wałów i silnika napędu głównego, przy zachowaniu stałej częstotliwości w sieci elektroenergetycznej statku - w prądzie dostarczanym do sieci z prądnicy wałowej.

Co więcej, elastyczność całego systemu sprawia, że promy zyskają napęd awaryjny w przypadku awarii silników napędu głównego. Prądnice zawieszane, będą bowiem mogły być wykorzystywane jako awaryjne silniki napędu głównego (zasilane z zespołów prądotwórczych).

Promy dla Torghatten Nord odbywać będą rejsy na dwóch trasach po fiordzie Vestfjorden, położonym między północnym wybrzeżem Norwegii, a grupą wysp Lofoty. Akwen ten znany jest z trudnych warunków pogodowych. Promy, zaprojektowane przez LMG Marin z Bergen, przy współudziale szczecińskiego, okrętowego biura projektowego Midcon Designers, mają zostać przekazane armatorowi przez Gdańską Stocznia Remontową SA w drugiej połowie 2012 roku.

Przyjazny dla środowiska gaz ziemny jest uważany za paliwo przyszłości w żegludzie, a Rolls-Royce jest wiodącym producentem napędów gazowych, w tym silników Bergen, systemów magazynowania skroplonego gazu ziemnego (LNG) jako paliwa okrętowego i okrętowych systemów paliwowych LNG.



Rys. Rolls-Royce

**Zespół przekształtników prądu systemu HSG z własnym układem chłodzenia.**

### System funkcjonalny

Poza systemem napędowym wybrano już dla nowatorskich promów Torghatten'a (o GT po 4200 jednostek) także zasadnicze urządzenia systemu funkcjonalnego. Chodzi o wyposażenie ro-ro. Będzie to zestaw urządzeń marki MacGregor dostarczony przez grupę Cargotec. Kontrakt na ich dostawę Cargotec podpisał z Remontową SA w listopadzie ub.r.

Nowe, 93-metrowe promy z Gdańska, zasilane LNG, będą mogły przewozić po 390 pasażerów i 120 samochodów osobowych z prędkością 12 do 17 węzłów. Każda z czterech jednostek otrzyma zestaw wyposażenia MacGregor'a, na który składać się będą:

- przyłbica dziobowa, furta dziobowa i rampa składana na dziobie
- rampa i furta rufowa

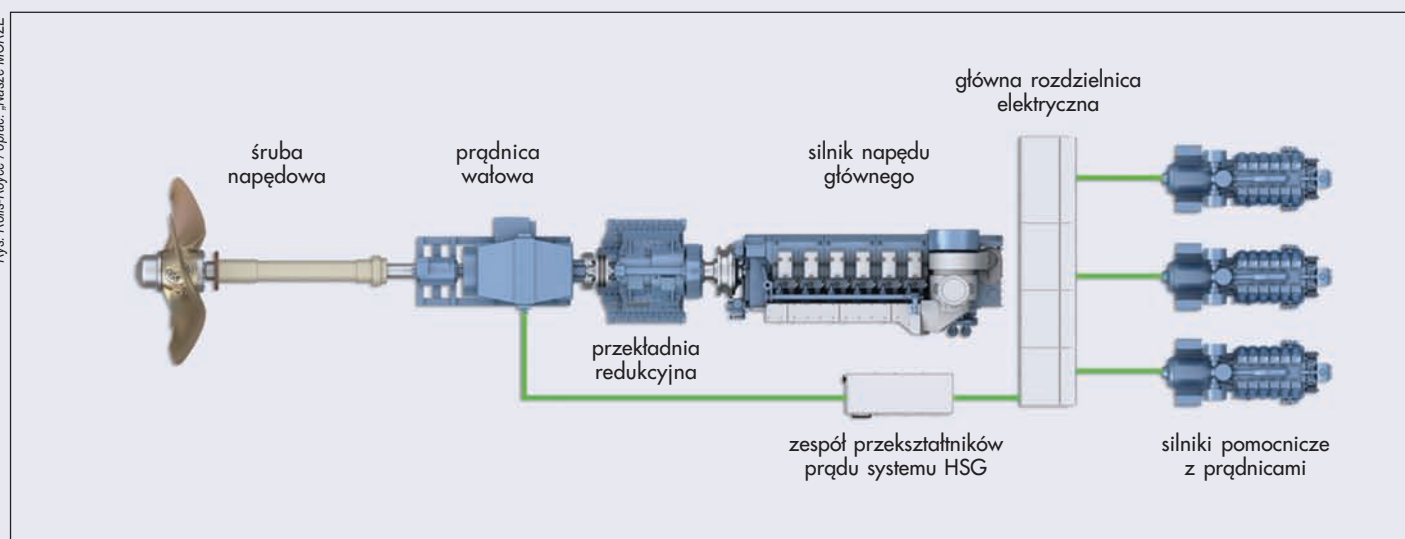
- dwie pokrywy stałych ramp wewnętrznych
- serwisowy luk maszynowni
- dwa napędowe zespoły hydrauliczne (*power-packs*).

Wyposażenie ro-ro i inne na budowane w Remontowej SA promy Torghatten'a zbudowane zostanie w partnerskich zakładach produkcyjnych i dostarczone w latach 2011/2012.

Tu warto dodać, że jeden z największych europejskich zakładów produkcyjnych okrętowego wyposażenia MacGregor'a znajduje się właśnie w... Gdańskiej Stoczni Remontowej. Zajmuje się przede wszystkim budową żurawi pokładowych.

**PioSta**

Rys. Rolls-Royce / oprac. „Nasze MORZE”



**Schemat ideowy systemu Rolls-Royce HSG.**

# Poland at SEA

## Polish Maritime Industry Review



Zareklamuj się  
w anglojęzycznych  
wydawnictwach  
branżowych miesięcznika  
Nasze MORZE na targach  
Nor Shipping 2011  
i Baltexpo 2011!

### Szczegóły oferty:

Piotr Błaszowski  
Okrętownictwo i Żegluga Sp. z o.o.

### Dział Reklamy

Tel. 48 58 307 16 35  
Faks: +48 307 12 56  
e-mail: piotr.blaszowski@naszemorze.com.pl



**BALTEXPO - 2011**



OSLO  
MAY  
24-27

20  
11



sprawdź tu: <http://www.portalmorski.pl/main/naszemorze>



Dla Czytelników zamawiających prenumeratę w Okrętownictwo i Żegluga sp. z o.o.

# Jak zamówić prenumeratę miesięcznika „Nasze MORZE”

Wybierz sposób, który Ci odpowiada:

- Internet** Wypełnij dokładnie kupon zamówienia na stronie <http://www.naszemorze.com.pl/prenumerata.php> i kliknij na przycisk „zamów” u dołu tej strony. Zamówienie zostanie automatycznie przesłane do nas.
- E-mail** Zamów wysyłając e-maila na adres: [sekretariat@naszemorze.com.pl](mailto:sekretariat@naszemorze.com.pl)
- Telefon** Zadzwoń pod nr tel. **058 307-17-90** i złóż zamówienie
- Kupon zamówienia** Wypełnij zamieszczony na odwrocie tej strony kupon zamówienia i wyślij pocztą na adres: Okrętownictwo i Żegluga Sp. z o.o., ul. Na Ostrowiu 1, 80-958 Gdańsk z dopiskiem „Prenumerata” lub prześlij faxem na nr **058 307-12-56**.
- Polecenie przelewu** Wypełnij druk polecenia przelewu/wpłaty gotówkowej. W tytule zapłaty konieczne jest podanie czasu trwania prenumeraty (roczna, półroczna, kwartalna), numeru miesięcznika, od którego mamy ją rozpocząć oraz liczby egzemplarzy. Kopię dowodu wpłaty prześlij do redakcji.



Zapytania o prenumeratę można kierować na adres: [sekretariat@naszemorze.com.pl](mailto:sekretariat@naszemorze.com.pl)

**Dowód / pokwitowanie dla odbiorcy:**  
Nr rachunku odbiorcy:  
57 1050 1764 1000 0018 0203 7869  
Nr rachunku odbiorcy cd:

Odbiorca:  
Okrętownictwo i Żegluga Sp. z o.o.  
ul. Na Ostrowiu 1  
80-958 Gdańsk

Kwota: \_\_\_\_\_

Zleceniodawca: \_\_\_\_\_

Dowód / pokwitowanie dla odbiorcy

Nazwa odbiorcy: \_\_\_\_\_ Odcinek dla banku odbiorcy: \_\_\_\_\_

**OKRĘTOWNICTWO I ŻEGLUGA SP. Z O.O.**  
Nazwa odbiorcy cd:  
**UL. NA OSTROWIU 1, 80-958 GDAŃSK**

L.k. Nr rachunku odbiorcy:  
5 7 1 0 5 0 1 7 6 4 1 0 0 0 0 0 1 8 0 2 0 3 7 8 6 9

Waluta: **W P P L N** Kwota: \_\_\_\_\_

Nr rachunku zleceniodawcy (przelew) / kwota słownie (wpłata): \_\_\_\_\_

Nazwa zleceniodawcy: \_\_\_\_\_

Nazwa zleceniodawcy cd: \_\_\_\_\_

Tytułem: \_\_\_\_\_

Tytułem cd: \_\_\_\_\_

Oplata: \_\_\_\_\_

Polecenie przelewu / Wpłata gotówkowa

Odcinek dla banku odbiorcy:

**Dowód / pokwitowanie dla zleceniodawcy:**  
Nr rachunku odbiorcy:  
57 1050 1764 1000 0018 0203 7869  
Nr rachunku odbiorcy cd:

Odbiorca:  
Okrętownictwo i Żegluga Sp. z o.o.  
ul. Na Ostrowiu 1  
80-958 Gdańsk

Kwota: \_\_\_\_\_

Zleceniodawca: \_\_\_\_\_

Dowód / pokwitowanie dla zleceniodawcy

Nazwa odbiorcy: \_\_\_\_\_ Odcinek dla banku zleceniodawcy: \_\_\_\_\_

**OKRĘTOWNICTWO I ŻEGLUGA SP. Z O.O.**  
Nazwa odbiorcy cd:  
**UL. NA OSTROWIU 1, 80-958 GDAŃSK**

L.k. Nr rachunku odbiorcy:  
5 7 1 0 5 0 1 7 6 4 1 0 0 0 0 0 1 8 0 2 0 3 7 8 6 9

Waluta: **W P P L N** Kwota: \_\_\_\_\_

Nr rachunku zleceniodawcy (przelew) / kwota słownie (wpłata): \_\_\_\_\_

Nazwa zleceniodawcy: \_\_\_\_\_

Nazwa zleceniodawcy cd: \_\_\_\_\_

Tytułem: \_\_\_\_\_

Tytułem cd: \_\_\_\_\_

Oplata: \_\_\_\_\_

Polecenie przelewu / Wpłata gotówkowa

Odcinek dla banku zleceniodawcy:



Prosimy uzupełnić poniższe pola

Nazwa firmy: .....

Adres: .....

Telefon: .....

Fax: .....

E-mail: .....

NIP: .....

Imię i nazwisko: .....

**PRZEDMIOT ZAMÓWIENIA**

Prenumerata miesięcznika „Nasze MORZE”:			
PRENUMERATA KRAJOWA		PRENUMERATA ZAGRANICZNA	
<input type="checkbox"/>	Prenumerata roczna:	<b>112,90 PLN *</b>	<input type="checkbox"/> Prenumerata roczna: <b>220,88 PLN (74,34 €)*</b>
<input type="checkbox"/>	Prenumerata półroczna:	<b>63 PLN *</b>	<input type="checkbox"/> Prenumerata półroczna: <b>116,55 PLN (39,06 €)*</b>
<input type="checkbox"/>	Prenumerata kwartalna:	<b>34,49 PLN *</b>	<input type="checkbox"/> Prenumerata kwartalna: <b>61,55 PLN (20,79 €)*</b>
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 maju w „Naszym MORZU”...

Fot. Czesław Romanowski



## Znaczy profesor

- Nie potrafię chyba wskazać takiego momentu w swoim życiu, od którego wiedziałem już, że zwiążę się z morzem. Po prostu od dzieciństwa miałem takie marzenie i starałem się je konsekwentnie realizować. Pierwszego marynarza w swoim życiu zobaczyłem w jakimś 1946 roku, w Bochni: stał na schodach pociągu, jeszcze z karabinem. Dla mnie, chłopaka z takiego miasteczka jak Bochnia, morze było czymś niezwykle egzotycznym i pociągającym. Chciałem się wyrwać w wielki świat. Bochnia wydawała mi się zbyt mała, zbyt szara. Co ciekawe, dzisiaj z wielką przyjemnością, kilka razy do roku, tam wracam i już tak o niej nie myślę. W cyklu „Ludzie morza” rozmowa z kpt. ż.w. profesorem Danielem Dudą, jednym z najwybitniejszych ekspertów morskich w Polsce, byłym rektorem Wyższej Szkoły Morskiej w Gdyni.



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](mailto:forum@forumokretowe.org.pl)  
<http://www.forumokretowe.org.pl>

# Holowniki gdańskiego WUŻ-u / I

W bieżącym roku 20-lecie istnienia obchodzi gdańskie przedsiębiorstwo holownicze WUŻ. Przy tej okazji, zaprezentujemy w naszej galerii przynajmniej część floty tej firmy. **WUŻ Port and Maritime Services Ltd. Sp. z o.o.** powstał w czerwcu 1991 r. w ramach prywatyzacji Morskiego Portu Handlowego Gdańsk (jest spółką pracowniczą). Jest w prostej linii spadkobiercą kilkudziesięcioletniej tradycji Wydziału Usług Żeglugowych przy porcie gdańskim. W jego flocie znajdują się trzy silne, nowoczesne holowniki portowo-redowe (które mogą być też uważane za holowniki eskortowe) z pędnikami azymutalnymi: *Tytan* (tylnopędnikowy), *Taurus* i *Virtus* (typu traktor). A także portowo-redowe holowniki konwencjonalne lub z napędem V-S: *Ares*, *Ajaks*, *Agis*, *Argo*, *Atlas II*, *Herkules II*, *Słoń*, *Bóbr* (z których część może być używana do holowań morskich) oraz mniejsze holowniki i inne jednostki (*Darek*, *Jędrək*, motorówka komunikacyjna *Bożena*, motorówka *Roma*, eks-pilotówka *Pilot 25*, motorówka cumownicza *Lidka* i portowy dźwig pływający *DP-ZMP-GDA-15*).

Na początek - bliźniacze *Agis* i *Argo*, holowniki o napędzie konwencjonalnym, zbudowane w 1981 i 1982 roku w Stoczni Marynarki Wojennej w Gdyni. Mają po 35,62 m długości całkowitej, 9,33 m szerokości, 5,20 m zanurzenia i tonaż pojemnościowy brutto 344 jednostek. Wyposażone są w pojedyncze silniki napędu głównego Fiat B-3012 SS (2500 KM) i pojedyncze śruby nastawne oraz stery strumieniowe.

Fot. Piotr B. Stareńczak



*Agis* (IMO 8102581, sygnał wywoławczy SQMB); prędkość maks. 12 węzłów, uciąg na palu 30 T; wyposażony we wciągarkę 25 T i hak holowniczy 30 T.

Fot. Piotr B. Stareńczak



*Argo* (IMO 8702593, SQMC); prędkość maks. 14 węzłów, uciąg na palu 33,8 T; wyposażony w hak holowniczy 30 T i kabestan 5 T.