

STOCZNIA KRZAK?

nasze

MORZE

maritime magazine

Cena 10,50 zł
(w tym 5% VAT)

Nr 9 (69) wrzesień 2011
NR INDEKSU 211214



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



ZWYCIĘSKIE ZAGLE

www.naszemorze.com.pl

Informacje • Wywiady • Reportaże • Analizy



nasze
MORZE
maritime magazine

Partnerem miesięcznika „Nasze MORZE”

jest

ZWIĄZEK PRACODAWCÓW
FORUM OKRĘTOWE
ASSOCIATION OF POLISH MARITIME INDUSTRIES

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



PortalMorski.pl

**Najnowsze
informacje**

**Praca
na morzu**

**Praca
na lądzie**



Radość ze smutkiem w tle...

www.naszemorze.com.pl



facebook

Nr 9 (69) 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 redakcjiCzesław 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.blaszowski@naszemorze.com.pl**Sekretariat:**tel. (58) 307 17 90
fax (58) 307 12 56

sekretariat@naszemorze.com.pl

Adres**wydawnictwa i redakcji:**
ul. Na Ostrowiu 1
80-958 Gdańsk**Nr rachunku bankowego:**

57 1050 1764 1000 0018 0203 7869

Prenumerata i sprzedaż**numerów archiwalnych:**
Tel. (58) 307 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. Podwierzyniec 25
37-100 Łañcut

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

Nakład 2600 egz.

Kilka miesięcy temu pisałem w tym miejscu, że w roku 2010 prawdopodobnie byliśmy świadkami szczytu 35-letniego cyklu koniunkturalnego w światowym budownictwie okrętowym. Dziś już wiemy, że to pewne. W pierwszym półroczu tego roku światowa produkcja stoczniowa mierzona w skompensowanych tonach brutto (CGT) jest niższa niż w roku 2010, a przypomnijmy, że rosła ona nieprzerwanie od roku 1977, aż do 2010.

Eksperti z Clarksons Research wyliczyli, że w 2010 roku dostawy statków osiągnęły poziom 51,7 mln CGT. Wcześniejsze prognozy mówiły, że w roku 2011 stocznie dostarczą o 5 proc. statków mniej. Na razie widać, że były zbyt optymistyczne. Do połowy tego roku światowe dostawy wyniosły zaledwie 21,7 mln CGT, czyli były mniejsze o 13 proc. Do końca roku zostało jeszcze trochę czasu, jednak wiara w to, że dostawy będą rosły, jest próżna – rok 2011 to początek trendu spadkowego, który będzie trwał latami i wymusi zmiany na rynku.

Spadek dostaw to efekt wciąż kurczącego się portfela zamówień. W roku 2009 stocznie miały ich łącznie na 204 mln CGT, dziś portfel ten stopniał do 134 mln CGT. Jak tak dalej pójdzie, stocznie będą zawierać kontrakty na poziomie 25-40 proc. poniżej obecnych zdolności produkcyjnych, co nieuchronnie doprowadzi do zaostrej konkurencji, przede wszystkim pomiędzy głównymi graczami, czyli Chinami i Koreą Płd., mającymi odpowiednio – 37 i 31 proc. udziałów w światowym rynku stoczniowym, przy czym wydaje się, że Koreańczycy są lepiej przygotowani na zmiany.

Przeszło połowa obecnej chińskiej produkcji to masowce konwencjonalne (zamówienia na poziomie 10 mln CGT). Sam niedawno na własne oczy widziałem zdjęcia z chińskiej stoczni Jiangsu Jiangdu Xinhua, budującej 70 (!) nowo zamówionych masowców supramax o nośności 57 300 t. Natomiast w Korei powstają głównie kontenerowce i gazowce LNG (44 proc. portfela), a więc statki bardziej złożone technicznie, dopiero potem tankowce (31 proc.) i masowce (19 proc.).

Tymczasem w roku 2011 zamówienia na masowce spadły aż o 68 proc. Prawdziwy boom inwestycyjny (wzrost zamówień o 220 proc.!) przeżywa natomiast tonaż specjalistyczny – gazowce LNG, kontenerowce i - przede wszystkim - statki do obsługi morskich złóż naftowych. W pierwszym półroczu 2011 najwięcej takich kontraktów zawarli Koreańczycy (8,9 mln CGT), wyprzedzając Chiny (5,2 mln CGT) i Japonię (0,5 mln CGT).



A gdzie w tym wszystkim są Europejczycy, a więc i polscy producenci statków? Paradoksalnie – wspomniany spadek koniunktury może nie dotknąć nas tak bardzo. Udział Europy w rynku okrętowym to zaledwie 9 proc., poza tym w tej części świata nie ma już stocznii o nadmiernie rozbudowanych mocach produkcyjnych. No i najważniejsze – Europa już dawno zaprzestała produkcji statków konwencjonalnych kierując się ku armatorom działającym w tradycyjnie zyskownych (ropa naftowa i gaz ziemny) lub potencjalnie obiecujących (morskie farmy wiatrowe) segmentach rynku, a więc podejmując się produkcji bardzo specjalistycznych jednostek. Także polskie stocznie, każda na swój sposób, idą w tym kierunku, co pokazały na tegorocznych targach Baltexpo, które odbywały się od 6 do 8 września w Gdańsku.

Remontowa Shipbuilding SA buduje serię statków PSV dla sektora offshore oraz napędzane LNG ekologiczne promy pasażersko – samochodowe, Stocznia Gdańsk w październiku uruchamia linię do produkcji wież wiatrowych, których rocznie ma wytwarzać aż 200, natomiast firma Crist, działająca na aktywach dawnej Stoczni Gdynia, buduje statki do stawiania wież wiatrowych. Tak działają prywatne, dobrze zarządzane firmy. Niestety, na tym tle, to co dzieje się na terenach dawnej Stoczni Szczecińskiej (czytaj na str. 5 i 6) budzi już tylko głęboki smutek...

Grzegorz.Landowski@naszemorze.com.pl



OD REDAKTORA

Radość ze smutkiem w tle... str. 3

WYDARZENIA

Stocznia krzak? str. 5
 Ustawowe bezpieczeństwo str. 7
 Wielkie żagle znowu w Gdyni str. 9
 Katamaran naukowy str. 11
 Szczęśliwi, a bez butów str. 13
 Anna Przybylska matką promu str. 14

ROZMOWY MORZA

Na Bałtyku mamy pod górkę str. 16

LUDZIE MORZA

Walczę o naszą morską historię str. 20

PROMOCJA

Rolls-Royce. Fakty o firmie str. 26

MORZE HISTORII

Wojowniczy Dalaj Lama str. 28

WSPOMNIENIE „MORZA”

Morze poezji str. 35

POCZTÓWKA Z MORZA

Dalekomorskie trampy str. 38

20



Walczę o naszą morską historię

W cyklu „Ludzie Morza” - historyk, prof. Jan Kazimierz Sawicki:

- Przełomem było pokazanie udziału członków Wydziału Marynarki Wojennej „Alfa” Komendy Głównej Armii Krajowej w przywróceniu i konstytuowaniu polskiego stanu posiadania na Wybrzeżu i morzu po zakończeniu wojny. Stworzone przez nich wówczas główne zręby polskiej gospodarki morskiej rozwijano z różnym natężeniem w latach następnych i przetrwały one aż do osławionej transformacji w 1989/1990 r.

16



Na Bałtyku mamy pod górkę

- Przewiduje się, że poziom wszechoceanu może się podnieść o około 60 centymetrów. Co ciekawe, zwierciadło Bałtyku jest nachylenie. Kiedy płyniemy wzdłuż naszego wybrzeża z zachodu na wschód, mamy pod górkę o te kilka centymetrów. Do końca XXI wieku średni poziom wody w Bałtyku nie powinien podnieść się więcej niż o 40 centymetrów. O klimacie nad Bałtykiem rozmowa z prof. Mirosławem Miętusem.

ARCHIWUM MORZA

Co się wydarzyło w polskiej gospodarce morskiej str. 46

MORZE TAJEMNIC

Royal Navy na Bałtyku str. 48

MORZE OPOWIEŚCI

Na tropie Cygana str. 52

MORZE KSIĄŻEK

Nowości wydawnicze str. 55

MORZE GOSPODARKI

Portowe sprawy porządkowe str. 57

11



Katamaran naukowy

Oceanograf będzie miał 40 m długości, 12 m szerokości i 1,8 m zanurzenia. Załogę stanowić będzie 5 osób. Statek poza nimi ma zabierać na pokład jeszcze 14 innych osób – studentów i uczonych. Będą mieli do dyspozycji laboratoria, salę konferencyjną i najnowocześniejszy sprzęt pozwalający na prowadzenie interdyscyplinarnych badań morza. Statek będzie mógł być miesiąc w rejsie bez potrzeby zawijania do portu. Operować ma w odległości do 200 mil morskich od najbliższej przystani.

A w dodatku str. 61

THE MARITIME WORKER

czasopismo marynarzy, inżynierów portowców

Mechanizmy ochrony prawnej marynarzy na europejskim rynku pracy, cz. 1 str. 4

LNG – własności i zastosowanie str. 7

Nowa konwencja o unikaniu podwójnego opodatkowania z Finlandią str. 10

PSC New Inspection Regime cz. 2 str. 13

Drogi kariery morskiej str. 16

Raporty o wypadkach morskich str. 18

Inny autor

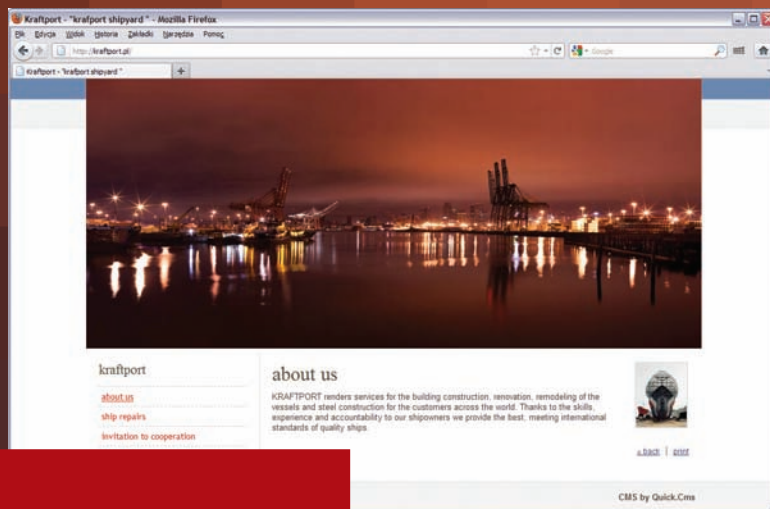
W poprzednim (sierpniowym) numerze „Naszego MORZA” pomyliliśmy autora zdjęcia na str. 26/27. Jest nim oczywiście Tomasz Stachura. Autora serdecznie przepraszamy. Jego inne podwodne fotografie obejrzeć można na stronie www.stachuraphoto.com.

Zdjęcie na okładce:

Zwycięski Dar Młodzieży podczas parady na Zatoce Gdańskiej.

Fot. Piotr B. Stareńczak

Strona internetowa Kraftportu: bez adresu firmy, z przypadkowymi zdjęciami.



Stocznia krzak?

Firma Kraftport wydzierżawiła tereny dawnej Stoczni Szczecińskiej Nowej, zapowiadając, iż będzie tam prowadzić działalność stoczniową. Jest jeden szkopuł: branża nigdy wcześniej o Kraftporcie nie słyszała.

26 lipca Kraftport wydzierżawił od należącego do Skarbu Państwa Towarzystwa Finansowego Silesia, zwycięzcy przetargu na część terenów stoczniowych, pochylnię „Wulkan”, tzw. malarnię wraz z nabrzeżem Wulkan i Drzetowskim, halę do gięcia i cięcia elementów stalowych oraz budynek dawnej przychodni, który ma być przeznaczony na biura. To najważniejsze składniki stoczni, które umożliwiają budowę statków. Umowę zawarto na dziesięć lat. Firma ma prowadzić remonty i budowę jednostek pływających. Zapowiada, że docelowo zatrudni około tysięcy osób.

W komunikacie dla Polskiej Agencji Prasowej Wojciech Bańkowski, prezes TF Silesia, oznajmił po transakcji: „*To szansa na kontynuację działalności stoczniowej na terenie Szczecina. Kraftport, wraz ze swoimi kooperantami, jest gwarantem*

dynamicznego rozwoju działalności stoczniowej na terenie dawnej Stoczni Szczecińskiej”. Tuż po upublicznieniu informacji okazało się, że Kraftport posiada kapitał zakładowy w wysokości... 5 tys. zł, czyli minimalny przy rejestracji spółki. I co istotniejsze dla wiarygodności przedsięwzięcia - spółka została wpisana do Krajowego Rejestru Sądowego trzy dni po podpisaniu umowy z Silesią!

Gdy sprawa stała się głośnią, katowicką siedzibę firmy, podaną w Krajowym Rejestrze Sądowym, odwiedziła reporterka Radia Katowice. Według niej, pod tym adresem znajduje się jedynie opuszczony dom jednorodzinny. Nie ma na nim żadnej tabliczki informacyjnej. Nikt z mieszkańców okolicznych domów nie słyszał o firmie Kraftport. Na swojej stronie internetowej firma chwali się, iż świadczy usługi dla budownictwa, zajmuje re-

nowacją i przebudową statków oraz produkcją konstrukcji stalowych dla odbiorców na całym świecie. Nie byłoby w tym nic dziwnego, tyle że... żaden specjalista z branży stoczniowej do sierpnia br. nie słyszał o tym przedsiębiorstwie. Nazwa Kraftport nie oblała się również o uszy Macieja Wewióra, rzecznika Ministerstwa Skarbu Państwa.

Cel - budowanie

Co nie znaczy, że firma nie istnieje. Dziennikarze „Gazety Wyborczej” dotarli do jej właściciela - Fryderyka Frejowskiego. Jak wynika z ich ustaleń, to lokalny śląski przedsiębiorca. Firmy, których jest właścicielem, albo w których zarządzie zasiadał, zajmowały się docieplaniem budynków klinkierem, handlem drewnem czy armaturą sanitarną - takie informacje można wyczytać na stronach internetowych. I mimo, iż ani on, ani członkowie zarządu firmy Kraftport także nie działali wcześniej w branży stoczniowej, Frejowski zapewnia, że spółka będzie remontować i budować w Szczecinie statki, bo taki jest cel dzierżawy.

- Firma o kapitale pięć tysięcy złotych to może produkować wykalaczki - mówi Mieczysław Jurek, szef zarządu regionu NSZZ Solidarność. Według niego, sytuacja jest bliźniaczo podobna do tej z Katarzem (mitycznym inwestorem, który miał uratować stocznie w Gdyni i Szczecinie - red.). Jego zdaniem, mamy teraz do czynienia z typowo wyborczym zabiegami.

Wspomniana strona internetowa Kraftportu jest niezwykle uboga, ma jedynie cztery podstrony, nie ma tam adresu firmy, telefonu, a jedynie mail. Zdziwienie budzą ilustracje, np. małe zdjęcie na stronie głównej, które po powiększeniu przedstawia miejsce budowy statków. I to z pewnością nie jakiegoś „potentata z Ameryki Północnej”, który według doniesień Silesii miał stać za Kraftportem i na pewno nie żadnej stoczni w Polsce. Jak udało nam się ustalić, jest to zdjęcie stoczni w Chinach i pokazuje budowę statku tamże, w stoczni z bardzo ubogą infrastrukturą, działającej w prehistorycznej technologii: najpierw buduje się szkielet całego statku, a potem „okłada” go blachami poszycia. Ten prymityw technologiczny w Europie skończył się zaraz po epoce *Soldka*, co znaczy, że statków nie budowano w ten sposób już pod koniec lat sześćdziesiątych ubiegłego wieku. Szanująca się, poważna, znająca się na branży firma wstydziłaby się, gdyby ją utożsamiano z takim obrazkiem. I na pewno nie wstawiłaby go na swoją stronę.

Pytane o transakcję Ministerstwo Skarbu Państwa podkreśla, że nie było bezpośrednio zaangażowane w rozmowy. Informuje, że „negocjacje z firmą Kraftport trwały od połowy czerwca br., a z ich

inicjatywą wystąpiła do TF Silesia firma Kraftport” i że „umowa z Kraftportem, jak wynika z informacji od TF Silesia, zawiera jednoznaczne zapisy, dotyczące rozpoczęcia działalności stoczniowej w ciągu sześciu miesięcy od jej podpisania” i nie ma powodu do niepokoju, jeżeli chodzi o produkcję stoczniową, ponieważ „nierozpoczęcie do 1 marca 2012 roku przez Kraftport takiej działalności może być podstawą do podjęcia przez TFS działań zmierzających do rozwiązania powyższej umowy”.

Stocznią, której nie ma

Rzecznik Silesii, Adrian Słojewski, upiera się, że Kraftport jest znaną firmą, czego przykładem funkcjonowanie stoczni Kraftport. Tyle, że takiej stoczni nie ma. Słojewski informował PAP, że Kraftport to spółka z kapitałem amerykańskim. W jej aktach nie ma jednak śladów powiązań z tym kapitałem. A one właśnie, zdaniem Silesii, mają być gwarantem powodzenia przedsięwzięcia, czyli budowy i remontu statków.

Indagowany przez dziennikarzy „Gazety Wyborczej” oświadczył, że kapitał Kraftport „w najbliższych tygodniach ulegnie znacznemu wzrostowi”. Poinformował także, że spółka będzie „specjalizować się głównie w budowie, remontach i przebudowie jednostek pływających o wyporności do 70 tys. ton. Firma już obecnie negocjuje kontrakty z pierwszymi zleceniodawcami. Są to znani, międzynarodowi armatorzy”. W umowie z Silesią Kraftport zagwarantował sobie, że postoczniowe tereny może kupić już po roku dzierżawy.

„Dziennik Gazeta Prawna” donosił, że umowa z Kraftportem została zawarta w momencie, gdy pojawiła się realna szansa na wart 10 mld zł interes na terenie stoczni. Jeden z międzynarodowych koncernów budowlanych stworzył konsorcjum, które miało szansę wygrać przetarg na budowę elementów podmorskiego tunelu łączącego Niemcy i Danię. Owa inwestycja miałaby się odbywać właśnie na terenach wydzierżawionych przez Silesię Kraftportowi. - Trudno uwierzyć, że nikomu nieznanemu Kraftport pojawia się nagle w takim kluczowym momencie i dostaje stocznię w dzierżawę. Jeśli zdobędziemy zamówienie, będziemy musieli się z nim dzielić - mówili dziennikarzom „DGP” przedstawiciele konsorcjum.

Lokalni politycy partii opozycyjnych zapowiedzieli interwencję w tej sprawie. Zawiadomienie o podejrzeniu popełnienia przestępstwa przez prezesa Towarzystwa Finansowego złożył senator Prawa i Sprawiedliwości Krzysztof Zaremba. Umową Silesii z Kraftportem zajmuje się szczecińska prokuratura.

Chcieliśmy zweryfikować prasowe doniesienia na temat firmy u źródła. Na podany na stronie internetowej Kraftportu adres mailowy wysłaliśmy kilka pytań dotyczących m.in. ewentualnego doświadczenia firmy przy produkcji stoczniowej, jej kooperantów, „znanych międzynarodowych armatorów”, z którymi, według rzecznika Silesii, miałyby zawrzeć umowy czy amerykańskiego kapitału. Nie otrzymaliśmy żadnej odpowiedzi.

**Czesław Romanowski,
Piotr B. Stareńczak**

**Czy będzie się tutaj
budować statki?**



Fot. Piotr B. Stareńczak

Na morzu unijnych norm

Sejm uchwalił ustawę o bezpieczeństwie morskim. Była konieczna, ze względu na dostosowanie naszego prawa do norm unijnych. Jednak wiele przepisów pozostało bez zmian w stosunku do ustawy z 9 listopada 2000 roku, a nowe dotyczą bezpieczeństwa morskiego w kwestiach budowy, urządzeń i wyposażenia statków, kwalifikacji i składu załogi, bezpiecznej żeglugi, inspekcji statków oraz ratowania życia na morzu.

Nowa ustawa wprowadza m.in.:

- Usprawnienie funkcjonowania systemu wymiany informacji morskiej drogą elektroniczną na poziomie wspólnotowym, standaryzację wymienianych danych;
- Ustanowienie szczegółowych procedur przyjmowania statków potrzebujących pomocy w miejscach schronienia;
- Nowy reżim inspekcyjny zwiększający efektywność systemu poprzez zmianę kryteriów wyboru statków podlegających inspekcji oraz parametrów określających wskazania ryzyka statku i uzależnienie od niego obowiązku przeprowadzenia inspekcji i jej częstotliwości;
- Wdrożenie nowej bazy danych inspekcji;
- Zmniejszenie obciążeń administracyjnych dla statków o niskim profilu ryzyka;
- Ujednoczenie procedur powierzania obowiązków, współpracy, kontroli i nadzoru nad organizacjami upoważnionymi przez administrację do przeprowadzania inspekcji i przeglądów na statkach w imieniu państwa bandery;
- Zapewnienie, że każde państwo bandery spełnia wszystkie wymagania międzynarodowe, poprzez wprowadzenie obowiązku certyfikacji jakościowej procedur operacyjnych administracji morskiej oraz obowiązku audytu Międzynarodowej Organizacji Morskiej.

Europejskie regulacje

Jak podkreślał podczas drugiego czytania projektu ustawy poseł Prawa i Sprawiedliwości, Kazimierz Smoliński: - Ponadto wprowadzono nowy obowiązek audytowania statków o polskiej przynależności oraz wymóg przekazywania przez dyrektora Urzędu Morskiego właściwego dla portu macierzystego statku informacji na temat stanu bezpieczeństwa statku. Przewidziano też nieregulowany do tej pory

Ustawowe bezpieczeństwo

przypadek zatrzymania w obcym porcie statku o polskiej przynależności przez inspekcję państwa portu.

W ustawie zostały stworzone normy kompetencyjne oraz uregulowane obowiązki organu inspekcyjnego w zakresie zatrzymania statku oraz wstrzymania operacji statkowych. Uregulowano także kwestię przeglądów specjalnych dotyczących statków pasażerskich typu ro-ro i szybkich statków pasażerskich. Ponadto wypełniono lukę istniejącą w obowiązującej ustawie, czyli stworzono w art. 59 podstawę prawną do powołania i odwołania przez właściwego ministra koordynatora ds. inspekcji państwa portu.

Dodatkowo ustawa ujednocila zasady egzaminowania marynarzy, przez powołanie jednej Centralnej Komisji Egzaminacyjnej, podległej ministrowi infrastruktury, w miejsce trzech obecnie działających komisji egzaminacyjnych przy dyrektorach urzędów morskich. Terminy egzaminów będą konsultowane z ośrodkami szkoleniowymi i dostosowane do szkoleń i kursów prowadzonych przez te ośrodki, bez zmiany miejsc egzaminowania. Novum jest także wprowadzenie pojęcia jachtu komercyjnego oraz reguł nadzoru technicznego takich jachtów w zakresie ich wyposażenia. Ustawa reguluje również kwestię odpowiedzialności finansowej za naruszenie przepisów ustawy i wynikających z niej przepisów prawa międzynarodowego i wspólnotowego dotyczącego bezpieczeństwa mor-

skiego, w tym wprowadzenie sankcji dla prowadzącego statek morski lub śródlądowy, jacht morski lub śródlądowy w stanie nietrzeźwości lub pod wpływem środków odurzających.

Niekorzystna centralizacja

- Warto też dodać, że przepisy projektu tworzą morską służbę asysty teletmetrycznej, wypełniają obowiązki Polski wynikające z dyrektywy dotyczącej minimalnych wymagań w dziedzinie bezpieczeństwa i ochrony zdrowia w celu poprawy opieki medycznej na statkach, zaś wprowadzając nowy rodzaj inspekcji, tzn. inspekcję specjalną, czynią zadość wymaganiom innej dyrektywy, dotyczącej przeglądu statków pasażerskich typu ro-ro i szybkich statków pasażerskich - mówił poseł sprawozdawca Arkadiusz Litwiński z Platformy Obywatelskiej.

- Wejście w życie przepisów ustawy nie będzie angażowało dodatkowych środków budżetu państwa w jakiegokolwiek fazie jej realizacji - wtórował mu inny poseł PO Stanisław Lamczyk. - Dzięki przyjęciu projektu ustawy oraz wprowadzeniu nowych systemów wymiany informacji oraz baz danych dotyczących wyników inspekcji, możliwe będzie zwiększenie efektywności prac wykonywanych przez polską administrację morską.

Krzysztof Michnał, prezes zarządu Szkoły Morskiej w Gdyni, komentując

projekt nowej ustawy w części dotyczącej szkolenia, skrytykował „tendencje do centralizacji kompetencji związanych z nadzorowaniem morskich jednostek edukacyjnych i procesem egzaminowania”.

- Projektodawca proponuje szereg zmian prowadzących do przejęcia bezpośredniego nadzoru nad procesem szkolenia marynarzy przez ministra infrastruktury z rąk dyrektorów Urzędów Morskich - twierdzi prezes Michnał. - Z doświadczenia i zdrowego rozsądku wynika, iż administrowanie z Warszawy jest droższe i nie zawsze najlepsze. O ile wierzyć zapowiedziom premiera Rzeczypospolitej, bliższa mu jest decentralizacja władzy, a tutaj widzimy tendencje odwrotne.

Z kolei Urząd Morski w Szczecinie zgłosił, iż centralizacja szkolenia, egzaminowania, nadzorowania ośrodków w projekcie zmian do ustawy, nie prowadzi do podwyższenia standardów szkolenia, podniesie natomiast koszty kształcenia kadr morskich. Przeciw ustawie głosowali posłowie Prawa i Sprawiedliwości, mimo iż ich przedstawiciel, poseł Kazimierz Smoliński, był prezes Stoczni Gdynia, mówił podczas drugiego czytania projektu: „(...) mimo że procedura legislacyjna realizowana była naprędce i biorąc pod uwagę to, co zostało powiedziane wcześniej, że jest to implementacja przepisów unijnych, nasz klub będzie popierał ustawę w dalszych pracach parlamentu”.

Cze

Ustawa o bezpieczeństwie morskim dostosowuje nasze prawo do norm unijnych.



Fot. Piotr B. Stareńczak



The Culture 2011 Tall Ships Regatta



Zwycięski Dar Młodzieży.

Wielkie żagle znowu w Gdyni

- Dwadzieścia lat temu przy płynąłem na zlot do Gdyni jako kapitan jednej z jednostek. Cieszę się, że znowu tu jestem. Dzisiaj widzę jak to miasto się rozwinęło. Dobra robota! - mówił podczas oficjalnego otwarcia zlotu The Culture Tall Ships Regatta, przewodniczący regat Robin Snouck Hurgronje. W pierwszy weekend września do Gdyni przy płynęło ponad 20 żaglowców i jachtów, z tymi największymi, rosyjskimi czteromasztowcami: *Sedovem* i *Kruzenszternem*.

cierzystego portu. W Basenie Prezydenta, oprócz wspomnianych jednostek zacumowały m.in. charakterystyczny, czteromasztowy holenderski bark *Thalassa*, niezwykle szybki jacht pływający pod banderą amerykańską *Fujimo*, a także *Johann Smidt*, *Brabander*, odremontowany *Fryderyk Chopin*, czy honorowy gość zlotu - legendarny gdyński szkuner *Zawisza Czarny*, który obchodzi w tym roku pięćdziesięciolecie podniesienia bandery.



Minister Anna Wypych-Namiołko, prezydent Wojciech Szczurek (z lewej) i przewodniczący regat Robin Snouck Hurgronje.

Ale bohaterem imprezy był bez wątpienia *Dar Młodzieży*, który jako najszybszy żaglowiec klasy „A” przekroczył linię mety. Został nie tylko bezapelacyjnym zwycięzcą regat, ale również prestiżowego wyścigu z siostrzaną rosyjską fregatą - *Mirem*. To jednostka Akademii Morskiej w Gdyni jako pierwsza wpłynęła do ma-

Załoga Daru Młodzieży cieszy się ze zwycięstwa w regatach.



Fot. Piotr B. Starańczak



Thalassa.

Fot. Piotr B. Starańczak



Kruzenshtern wchodzi do portu.

Fot. Czesław Romanowski



W Gdyni zaroilo się od masztów.

Jak zwykle podczas tego typu imprez, jednostki można było podziwiać nie tylko z zewnątrz, ale również wejść na ich pokłady. Dwa swoje okręty: ratowniczy ORP *Piast* i podwodny ORP *Kondor*, udoświadczając do zwiedzania również Marynarka Wojenna.

Oficjalnie imprezę rozpoczęło wybiście tzw. szklanki przez kapitan żegluga wielkiej, Annę Wypych-Namiołko, podsekretarz stanu w Ministerstwie Infrastruktury. Wojciech Szczurek, prezydent Gdyni zaprosił mieszkańców i turystów na zlot, zapowiadając, że wszystkich czekają piękne dni. Życzył niezwykłych wrażeń i fantastycznej zabawy. Z pokładu ORP *Blyskawica* oddano wystrzał, rozległy się syreny okrętowe, a w niebo wypuszczono 2011 balonów. Zlot uprzyjemniły imprezy towarzyszące, w tym występy ze-

społów szantowych i parada załóg ulicami Gdyni z udziałem orkiestr ulicznych. Zwieńczeniem była parada żaglowców na wodach wokół Gdyni.

The Culture 2011 Tall Ships Regatta - jest imprezą promującą kulturę krajów basenu Morza Bałtyckiego. Impreza organizowana jest pod egidą międzynarodowego związku Sail Training International, jako jedno z głównych wydarzeń uświetniających pełnienie roli Europejskiej Stolicy Kultury 2011 przez fińskie miasto Turku, które podobnie jak Gdynia było gospodarzem zlotu przed dwoma laty. W ramach imprezy odbyły się dwa etapy regat; pierwszy - z litewskiej Kłajpedy do Turku, zaś drugi z Turku do Gdyni, gdzie podziwiać można było wielki finał.

Czesław Romanowski

Iskra, po lewej Gulden Leeuw.

Fot. Czesław Romanowski



Za miesiąc – fotoreportaż i relacja ze zlotu.

Statek oceanograficznych marzeń

Fot. Tomasz Falba



Katamaran naukowy

Prof. Natalia Gorska i prof. Adam Latała mają nadzieję, że nowy statek rozpocznie pracę już za trzy lata.

Instytut Oceanografii Uniwersytetu Gdańskiego uzyskał pieniądze na budowę statku. Trudno uwierzyć, ale będzie to pierwsza w jego historii jednostka naukowo-badawcza z prawdziwego zdarzenia.

- Trzy razy musiałam powtarzać jednej z moich koleżanek, że będziemy w końcu budować własny statek - mówi prof. Natalia Gorska, dyrektor Instytutu. - Nie mogła uwierzyć w prawdziwość tej informacji. Wydawała się jej nieprawdopodobna.

Instytut Oceanografii Uniwersytetu Gdańskiego to najstarsze i najbardziej zasłużone w Polsce miejsce, które zajmuje się kształceniem przyszłych oceanografów - badaczy mórz i oceanów. Instytut wzbogacił się ostatnio o nową siedzibę w Gdyni.

- To jest nasza pierwsza noga - mówi prof. Adam Latała, zastępca dyrektora Instytutu do spraw naukowych. - Brakowało jednak drugiej, statku naukowo-badawczego z prawdziwego zdarzenia.

Prof. Latała wie co mówi. W całej bowiem, prawie 45-letniej już historii Instytutu Oceanografii, nigdy nie dysponował on taką jednostką (patrz ramka na str. 12). Obecnie, w skład jego „flotylli” wchodzi wysłużony *Oceanograf 2*, dwie łodzie i motorówka. *Oceanograf 2*, pomimo remontu, jaki niedawno przeszedł, z trudem już spełnia swoje obowiązki.

- Jego największym ograniczeniem jest fakt, że można na nim odbywać tylko krótkie, jednodniowe rejsy z niewielką grupą studentów - wyjaśnia prof. Gorska. - To zdecydowanie za mało jak na nasze potrzeby. Tymczasem oceanografii nie można się nauczyć wyłącznie przy komputerze czy w bibliotece. W grę nie wchodzi także czarterowanie obcych statków, bo trudno jest zgrać harmonogramy ich



Fot. Archiwum Instytutu Oceanografii UG

Tak ma wyglądać Oceanograf.

prac z naszymi planami dydaktycznymi, a poza tym w perspektywie byłoby to droższe rozwiązanie.

Nic zatem dziwnego, że władze Instytutu, przy ogromnym poparciu rektorów Uniwersytetu Gdańskiego – profesorów Bernarda Lammka i Mirosława Krajewskiego, od kilku już lat starały się o pozyskanie pieniędzy na budowę nowej jednostki. I w końcu się udało! W połowie lipca Ministerstwo Nauki i Szkolnic-

stwa Wyższego ogłosiło, że w wyniku przeprowadzonej procedury konkursowej, przeznaczą 36 milionów złotych na projekt specjalistycznego statku naukowo-badawczego do interdyscyplinarnych badań Morza Bałtyckiego. Do tej sumy Uniwersytet Gdański dołoży milion złotych. Władze Instytutu oceniają, że te 37 mln zł powinno wystarczyć na budowę nowoczesnej jednostki, która otrzymała już roboczą nazwę *Oceanograf*. Statek

będzie najprawdopodobniej katamaranem.

Do badania i nauki

- Z prostego powodu - tłumaczy prof. Gorska. - Budowa katamaranu i jego dalsza eksploatacja jest tańsza o jakieś 10-15 procent od jednokadłubowca o tej samej powierzchni użytkowej.

Wstępnie przyjęto, że *Oceanograf* będzie miał 40 m długości, 12 m szerokości i 1,8 m zanurzenia. Kiedy patrzy się na jego pierwsze animacje komputerowe, wydaje się, że do złudzenia przypomina inną, polską, pływającą jednostkę badawczą – statek Instytutu Morskiego w Gdańsku *Imor*. Takie wrażenie powstaje, gdyż obie jednostki są katamaranami. Jednak *Oceanograf* ma być nieco większy i mieć mniejsze zanurzenie. Inne będzie także jego przeznaczenie.

- Nasz statek będzie znacznie bardziej wszechstronny - mówi prof. Latała. - Poza tym spełniać ma funkcje nie tylko badawcze, ale również dydaktyczne.

Załogę *Oceanografa* stanowić będzie 5 osób. Statek poza nimi ma zabierać 14 innych osób – studentów i uczonych. Będą mieli do dyspozycji laboratoria, salę konferencyjną i najnowocześniejszy sprzęt pozwalający na prowadzenie interdyscyplinarnych badań morza.

Statek będzie mógł być miesiąc w rejsie bez potrzeby zawijania do portu. Operować ma w odległości do 200 mil morskich od najbliższej przystani. Ma być wykorzystywany przede wszystkim do badań Bałtyku, choć niewykluczone, że będzie pływał także dalej. Jego utrzymanie kosztować będzie rocznie około 2 miliony złotych.

Jednostka powinna wyruszyć w pierwszy rejs w połowie 2014 roku, a więc już za trzy lata. Do końca tego roku ma zostać wyłoniony projektant statku i powstanie jego wstępny projekt. W przyszłym roku wybudowany ma być kadłub, a w 2013 *Oceanograf* ma zostać wyposażony w niezbędną aparaturę badawczą.

- Zrobimy wszystko, aby zmieścić się w tych terminach - deklaruje prof. Gorska. - Marzę o chwili, kiedy nasz nowy statek wyjdzie po raz pierwszy w morze.

- To będzie przełomowy moment nie tylko dla naszego Instytutu, ale także dla całej polskiej oceanografii - dodaje prof. Latała.

Pierwsza była *Śmieszka*

Pierwszą jednostką badawczą wykorzystywaną przez oceanografów z Uniwersytetu Gdańskiego była mała łódka, 3,5-metrowa, plastikowa łódka z silnikiem przyczepnym o mocy 6 KM, zakupiona w Chojnicach w 1972 r. Nazywano ją *Śmieszka*. Drugim „statkiem” była *Kurka Wodna*, dwumasztowy jacht z silnikiem stacjonarnym, zbudowany dwa lata później siłami własnymi Instytutu, na bazie wycofanej z eksploatacji szalupy ratunkowej. Morza uczyło się na niej kilka pokoleń polskich oceanografów, głównie na „Pucyfiku”, czyli Zatoce Puckiej. Pierwszą, większą jednostką, której armatorem został Instytut Oceanografii, był *Oceanograf 1*. Zbudowany w Szwecji w 1950 roku kuter służył mu w latach 1974-1990. W tym czasie odbył około 1,6 tys. rejsów, w których uczestniczyło około 7,5 tys. osób. W roku 1975 Instytut wzbogacił się dodatkowo o katamaran, który stanowił pływającą platformę do badań hydrologicznych i geo-

logicznych. W 1978 r. Uniwersytet Gdański pozyskał kolejny statek – *Oceanograf 2*, który służy Instytutowi do dzisiaj. 21-metrowej długości jednostka została zbudowana rok wcześniej w Leningradzie jako kuter pilotowy.

Statek wychodzi w morze przeciętnie 110 razy rocznie. Do tej pory odbył ponad 3 tys. rejsów, w których udział wzięło ponad 20 tys. osób. W tym roku został na nim wykonany remont klasowy obejmujący między innymi całkowitą wymianę instalacji elektrycznej, grzewczej i wodnej oraz generalną przebudowę wnętrza statku. Było to niezbędne, aby jednostka w ogóle mogła pływać. Poza *Oceanografem 2* Instytut Oceanografii dysponuje łódkami – *Zelint* i *Pomuchel* oraz motorówką kabinową *Morsun* z silnikiem stacjonarnym. Po wybudowaniu *Oceanografa*, *Oceanograf 2* zostanie najprawdopodobniej wycofany z eksploatacji, a następnie sprzedany albo zełomowany.

Oceanograf 2 – statek obecnie wykorzystywany przez Instytut Oceanografii.



Fot. Archiwum Instytutu Oceanografii Uniwersytetu Gdańskiego

Tomasz Falba



II Bałtycki Maraton Brzegiem Morza

Szczęśliwi, a bez butów

- Jest wiele polskich i zagranicznych imprez biegowych, ale te które chcą się rozwijać i przyciągać rzeszę biegaczy, powinny brać przykład z tej właśnie - mówił po II Bałtyckim Maratonie Brzegiem Morza Krzysztof Medel, jeden z uczestników, czwarty na linii mety. - Na pewno za rok mnie tutaj nie zabraknie.

W ubiegłym roku odbyła się pierwsza edycja tego jedyne w Polsce i jednego z niewielu na świecie, biegu maratońskiego, którego trasa: Jastarnia-Władysławowo-Jastarnia, prowadzi brzegiem morza. W tegorocznej imprezie wzięło udział 129 biegaczy (przed rokiem było ich o 10 mniej). Wyjątkowo, jak na tegoroczne, kapryśne lato, dopisało słońce. Dystans 42 kilometrów i 195 metrów większość uczestników przebiegła na bosaka.

Zwycięzcą drugiej edycji imprezy został Marek Dzięgielewski z czasem 3:06:13. Drugi linię mety przekroczył Andrzej Cechmann, triumfator ubiegłorocznego maratonu (3:17:28), trzeci był Henryk Chudy (3:29:00). W kategorii kobiet zwyciężyła Katarzyna Duska (4:12:18), za nią przybiegła Aleksandra Jachimczyk (4:18:32), a trzecią panią na mecie była Agnieszka Mizera (4:23:07).

Uczestnicy, w większości weterani maratońskich zmagania, podkreślali świetną

organizację: ciekawą i urozmaiconą trasę, świetny pomysł na bieg dla dzieci (na dystansie 500 metrów i wszyscy uczestnicy otrzymali medale), punkty odżywcze we właściwych miejscach rozmieszczone oraz bardzo mocno dopingujących kibiców.

- Szczere podziękowania i gratulacje organizatorom oraz uczestnikom za udział w moim, z dotychczasowych najcięższym, biegu - dzielił się wrażeniami Piotr Sawicki, 26 na mecie. - Najcięższym, gdyż tak wiele zależy tu od pogody... Bardzo mocno grzało i nie było gdzie się przed słońcem skryć. Biegłem bez butów, co okupiłem kilkoma dużymi pęcherzami, które już od 10 kilometra mi dokuczały. Za rok chyba jednak pobiegnę w butach, możliwie najlżejszych i nienasiąkających wodą.

- Zabawa wspaniała, mordęga jeszcze większa. Plaża wspaniała, organizacja jeszcze lepsza - twierdził po biegu Józef Murański (94 na mecie). - Do zobaczenia za rok!

Organizatorami II Bałtyckiego Maratonu Brzegiem Morza byli Urząd Morski w Gdyni, Miasto Jastarnia, Liga Morska i Rzeczna, Związek Miast i Gmin Morskich i Miasto Władysławowo.

**Cze
Fot. Urząd Morski w Gdyni**



**Tegoroczny zwycięzca,
Marek Dzięgielewski, na mecie.**



Zwycięzcy maratonu - Katarzyna Duska.



**Honorowy starter zawodów
- minister Radosław Sikorski.**



**Najstarsi uczestnicy maratonu:
Ewa Katarzyna Kasierska
i Stanisław Niwiński.**

Wystartowali!



Anna Przybylska matką promu

Stena Spirit w Gdyni

Aktorka Anna Przybylska została matką chrzestną. Na terminalu promowym w Gdyni nadała nazwę - *Stena Spirit* - nowemu statkowi na linii promowej łączącej Polskę ze Szwecją. Gościnne pokłady jednostki zwiedziło tego dnia ponad 26 800 osób!

Nazwa promu, według niektórych miłośników statków, co najmniej dyskusyjna, wybrana spośród propozycji zgłoszonych w konkursie armatora, ma oddawać żywotnego, „rozwojowego” ducha linii Gdynia-Karlskrona.

Warto przypomnieć, że pierwszą matką chrzestną statku, wprowadzonego

do eksploatacji pod nazwą *Stena Scandinavica* była królowa Szwecji Sylwia. Wydarzenie miało miejsce przy nabrzeżu Szwedzkim portu w Kilonii, 10 Lutego 1988 roku.

1 lipca nowa matka chrzestna też świetnie poradziła sobie z rozbięciem butelki szampana o burzę *Stena Spirit*. Apluz



Fot. Piotr B. Starenzsek

Płyni po morzach i oceanach...

licznie zgromadzonych mieszkańców Trójmiasta i okolic, turystów oraz zaproszonych gości, dla pochodzącej z Gdyni aktorki, był niezwykle żywiołowy.

Zwiedzanie statku, w godzinach 10-18 było okazją nie tylko do odwiedzenia miejsc na co dzień zamkniętych dla pasażerów (na przykład sterówki), ale również zyskania wiedzy o Szwecji, rejsach i samym podróżowaniu promem. Przewodnicy i konsultanci Stena Line chętnie opowiadali o atrakcjach Skandynawii. Na potencjalnych klientów czekały specjalne oferty w promocyjnych cenach, a na



Prom-zabawka w rękach Niclasa Martenssona to prezent dla matki chrzestnej.

Tłumy na chrzcie statku...



Fot. Piotr B. Starenzsek

Fot. Stena Line

terminalu i na statku można było skorzystać z wielu atrakcji dla dzieci i dorosłych. Dzieci miały frajdę nie tylko z podziwiania wielkiego promu, ale także ze specjalnie dla nich organizowanych skoków na trampolinie, albo zabawy w statku pirackim. Najmłodszych na promie *Stena Spirit* witają znana z bajek, sympatyczna małpka Ciekawski George oraz animatorki, które wyczarowywały zwierzątka z balonów i malowały maluchom buzie. W tym czasie rodzice mogli skosztować szwedzkich specjałów, zrobić zakupy w sklepie na pokładzie, a nawet potańczyć w dyskotecce C-View Bar i poczuć się jak podczas prawdziwego rejsu.

W czasie spotkania z dziennikarzami kapitan *Stena Spirit* Krzysztof Romowicz podkreślał fakt, iż na linię z Gdyni weszły dwa duże, bogato i nowoczesnie wyposażone promy, które tym samym „wróciły do Polski”. Zbudowane zostały bowiem przez stocznie w Gdańsku (*Stena Scandinavica*, obecnie *Stena Spirit*, stoczniowy symbol budowy B494/02) i Gdyni (*Stena Germanica*, obecnie *Stena Vision*, B494/01). Gdy oddawano je do eksploatacji w latach 1987-88, były przedstawicielami drugiej co do wielkości w świecie serii promów pasażersko-samochodowych (po promach *Olympia* i *Mariella* Viking Line).

O dobrej opinii, jaką darzą produkty polskiego przemysłu okrętowego przedstawiciele jednego z największych w świecie operatorów promów, świadczy nie tylko fakt, iż firma ze Szwecji zdecydowała się sporo zainwestować w dostosowanie promów do nowych czasów, wy-



Stena Spirit chwilę przed pierwszym cumowaniem w Gdyni 28 czerwca 2011 r.

mogów pasażerów i do linii, ale i słowa uznania dla kondycji jednostek, pomimo wieloletniego, intensywnego użytkowania. Zapytany przez reportera „Naszego MORZA” o spodziewany czas eksploatacji gruntownie odnowionych i przebudowanych ostatnio w Göteborgu nowych promów linii Gdynia-Karlskrona, Niclas Mårtensson, dyrektor linii, stwierdził, że teoretycznie mogą pływać jeszcze przez ok. 20 lat, choć zastrzegł, że warunki rynkowe mogą wymusić np. wcześniejszą ich wymianę na większe.

Przypomnijmy, że Stena Line jest szwedzkim koncernem promowym, z siedzibą w Göteborgu. Eksploatuje 33 promy na 17 trasach i zatrudnia 5700 pra-

cowników. Roczne obroty koncernu przekraczają 10 mld koron szwedzkich, a przewoży ponad 15 mln pasażerów, prawie 3 mln samochodów osobowych oraz 1,7 mln jednostek frachtowych (ciężarówki, naczepy itp.). Stena Line jest częścią grupy Stena Sphere należącej do rodziny Olsson. Poza przewozami promowymi, grupa zajmuje się m.in. żegluga trampową (zbiornikowce), wydobywaniem ropy naftowej, recyklingiem, obrotem nieruchomości. Obroty całej grupy Stena Sphere sięgają rocznie 58 mld koron szwedzkich. Stena Sphere zatrudnia 19 000 pracowników na całym świecie.

piosta, rel



Symboliczne koło sterowe, przekazane przez przedstawiciela armatora promu - Niclasa Mårtenssona kapitanowi Krzysztofowi Romowiczowi na znak oddania statku pod jego dowództwo.



Na Bałtyku mamy pod górkę

O tym jak będzie w przyszłości wyglądał klimat nad Bałtykiem z prof. Mirosławem Miętusem rozmawia Tomasz Falba

- Ociepla się klimat, podnosi się poziom mórz, woda zalewa połowę świata. To obraz pojawiający się w filmach katastroficznych. Czy taki scenariusz możliwy jest na Bałtyku?

- Odpowiedzmy sobie najpierw na pytanie, czy taki scenariusz jest w ogóle

możliwy dla świata. Gdyby stopnieniu uległy dwa lądolody: grenlandzki i antarktyczny to pewnie tak. Poziom wszech-oceanu mógłby się wtedy podnieść o 42,44 metry. Znaczna część dzisiejszej strefy nadmorskiej znalazłaby się z całą pewnością pod wodą. A trzeba wziąć pod

uwagę, że ponad połowa ludzi na ziemi mieszka w tej strefie. Czy stopnienie tych lądolodów jest możliwe? Większość badań prowadzonych na świecie pokazuje, że w tej chwili zagrożenie takim zjawiskiem jest niewielkie. Chociaż, trzeba przyznać, że niektóre symulacje do-

wodzą, iż przy wzroście emisji gazów cieplarnianych ponad określone wartości, lądolody mogą rzeczywiście popłynąć. Jeżeli chodzi o Bałtyk, taki scenariusz, o którym pan mówi, jest mało prawdopodobny, przynajmniej jeśli chodzi o XXI wiek.

- Klimat w Polsce ociepla się czy nie?

- Bez wątplenia tak. Wszystkie analizy wskazują, że temperatura w Polsce systematycznie się podnosi. Niezależnie od tego, jaki podokres ostatnich 160 lat pomiarów instrumentalnych weźmiemy pod uwagę. A dla niektórych miejsc dysponujemy zapisami pomiarów temperatury sięgającymi początków XVIII wieku.

- Skąd bierze się takie zjawisko?

- To wynik zmian globalnych, które związane są z działalnością człowieka, czyli emisją dodatkowych ilości gazów cieplarnianych do atmosfery. Specjalnie mówię „dodatkowych ilości”, bo trzeba mieć świadomość, że efekt cieplarniany jest czymś zupełnie naturalnym. Dzięki niemu na naszej planecie w ogóle jest możliwe życie. Inaczej średnioroczna temperatura przy powierzchni ziemi byłaby rzędu minus 18 stopni Celsjusza. Oznaczałoby to, że latem byłoby minus 6, a zimą minus 50 stopni Celsjusza. Tymczasem obecnie średnioroczna temperatura przy powierzchni ziemi jest rzędu 14 stopni. Naturalny efekt cieplarniany powoduje, że docierające do powierzchni Ziemi krótkofalowe promieniowanie słoneczne, które po ogrzaniu powierzchni naszej planety jest emitowane w formie promieniowania długofalowego (termicznego), jest silnie pochłaniane przez gazy znajdujące się w atmosferze ziemskiej, powodując jej ogrzewanie. Ponieważ te gazy, zwane cieplarnianymi, skupione są w dolnej warstwie atmosfery (dolnej troposferze) jest ona najcieplejsza. Im wyżej w troposferze, tzn. dalej od powierzchni Ziemi, tym jest chłodniej.

- Niektórzy naukowcy twierdzą jednak, że działalność człowieka nie

wpływa w sposób znaczący na wzmocnienie tego efektu.

- Rzeczywiście są tacy, ale w zdecydowanej mniejszości. Teorię można kontestować tak długo, jak nie ma jej ostatecznego potwierdzenia eksperymentalnego. Problem polega na tym, że w przypadku klimatu mamy do czynienia z procesami, które dzieją się dziesiątki tysięcy lat. Trzeba by prowadzić badania przez kilkadziesiąt lat, aby na końcu móc powiedzieć, że wraz z emisją gazów cieplarnianych przez człowieka, wzrasta temperatura. Tyle tylko, że tyle czasu nie mamy. Wszystkie dostępne badania potwierdzają fakt, że działalność człowieka ma wpływ na ocieplanie się klimatu. Jeśli to prawda i nic z tym nie zrobimy, czekając na potwierdzenie tej tezy z założonymi rękami, to w ciągu najbliższych stu lat może dojść do nieodwracalnych zmian. Poziom wszechoceanu podniesie się o tyle, że życie na dużych obszarach stref przybrzeżnych stanie się po prostu niemożliwe. Co wtedy?

- O ile i w jakim tempie ociepla się klimat w Polsce?

- Globalnie temperatura wzrosła o około 0,7 stopnia Celsjusza, biorąc dane od połowy XIX wieku. W naszym kraju, licząc od 1951 roku, bo od tego czasu dysponujemy pomiarami dla całego obszaru, temperatura podniosła się o 1,2 stopnia. Obecnie klimat ociepla się szybciej. Gdybyśmy rozciągnęli dane z terytorium kraju do XIX wieku, tempo wzrostu temperatury byłoby mniejsze.

- 1,2 stopnia Celsjusza to chyba jednak niedużo?

- Tak się tylko wydaje. Średnia roczna temperatura w Polsce, w zależności od obszaru, waha się pomiędzy 6,5 a 8,5 stopnia Celsjusza. Wzrost o 1,2 stopnia w okresie ostatnich 60 lat, to bardzo dużo!

- Zmierzam do tego, czy w związku ze wzrostem temperatury, za sto lat będziemy mieli nad Bałtykiem warunki takie jak choćby te, które panują obecnie nad Adriatykiem?

- Nie. Tak ciepło jak tam na pewno nie będzie. Proszę jednak zwrócić uwagę, że jeszcze w latach pięćdziesiątych nie uprawiano w Polsce pewnych roślin, np. kukurydzy. Dzisiaj jest ona powszechnie uprawiana. Zimy mamy łagodniejsze, sezon wegetacyjny dłuższy właśnie dlatego, że temperatura się od tego czasu podniosła. W lipcu nad polskim Bałtykiem mamy obecnie temperaturę średnią wynoszącą około 18 stopni Celsjusza. Jeśli się podniesie o ten jeden stopień, nie będzie jednak tak ciepło jak w basenie Morza Śródziemnego, gdzie jest ona w tej chwili wyższa o te kilka stopni. A przecież tam też wzrośnie. Niewątpliwie jednak lato będzie cieplejsze, a zima łagodniejsza.

- A co z opadami?

- Latem się zmniejszą. Ale, co charakterystyczne, będą bardziej intensywne niż do tej pory. Będzie padać rzadziej, ale mocniej. Opady staną się przez to groźniejsze.

- O ile podniesie się poziom wody w Bałtyku w ciągu najbliższych kilkadziesiąt lat?

- Przewiduje się, że poziom wszechoceanu może się podnieść o około 60



Fot. Piotr B. Stareńczak

- Niektórzy wyliczają, że podniesienie poziomu morza o jeden centymetr oznacza utratę 1 metra plaży. Przy 40 centymetrach mielibyśmy 40 metrów!

centymetrów. Co ciekawe, zwierciadło Bałtyku jest nachylone. Kiedy płyniemy wzdłuż naszego wybrzeża z zachodu na wschód, mamy pod górkę o te kilka centymetrów. Do końca XXI wieku średni poziom wody w Bałtyku nie powinien podnieść się więcej niż o 40 centymetrów.

- To nie są alarmistyczne wieści.

- Ale poważne i nie wolno ich lekceważyć. Niektórzy wyliczają, że podniesienie poziomu morza o jeden centymetr oznacza utratę 1 metra plaży. Przy 40 centymetrach mielibyśmy 40 metrów! W wielu miejscach linia brzegowa ulegnie na pewno zmianie, bo nasze plaże są mało nachylone.

- Półwysep Helski może się zamienić wtedy w ciąg wysp?

- Oczywiście. Zresztą kiedyś już najprawdopodobniej nim był. Obecnie średni poziom morza wynosi około 5 metrów. W sytuacjach ekstremalnych może dochodzić do 6,6 metra. Jeśli zatem podniesie się podczas sztormu o te kilkadziesiąt kolejnych centymetrów, nie można tego nie brać pod uwagę. Na Helu już dzisiaj podczas sztormów kanalizacją wypływa woda morska. Ten sam sztorm, który wyrócił prom *Jan Heweliusz*, spowodował wejście wody na Półwysep Helski od strony Zatoki Gdańskiej. A było wtedy 6,5 metra. Co będzie, jeśli osiągnie 7,5 metra? To 2,5 metra powyżej dzisiejszego średniego poziomu. Jednak taka sytuacja mogłaby mieć miejsce tylko w czasie bardzo silnych sztormów.

- A jak często takie sztormy będą nawiedzać Bałtyk?

- Dzisiaj te ekstremalne wezbrania zdarzają się kilka razy w ciągu dekady. Ale

wraz ze wzrostem ilości wody w Bałtyku, zapewne będziemy je obserwować częściej. Trzeba jednak przyznać, że wyniki badań w tej kwestii nie są jednoznaczne. Niektóre pokazują, że wiatr będzie raczej siadał. Jeśli sprawdzi się ten pierwszy scenariusz, żegluga na Bałtyku stanie się trudniejsza. Zaistnieje też, większe niż do tej pory, ryzyko lokalnych powodzi i podtopień. Pod tym kątem badaliśmy Karwię i Nową Pasłękę. Do potopu tam co prawda nie dojdzie, ale podtopienia mogą być bardzo uciążliwe.

- Jeśli klimat będzie się ocieplał, to zimą będzie chyba na Bałtyku mniejsze zlodzenie niż do tej pory?

- Początkowo zlodzenie powinno być większe. Nie oznacza to, że zimy będą chłodniejsze. Potem będzie się zmniejszać. Do końca XXI wieku zlodzenie na południowym Bałtyku praktycznie zniknie.

- Pan mówi, że klimat się ociepla, tymczasem ostatnie zimy były nad morzem wyjątkowo mroźne.

- Właśnie nie. To były normalne zimy, z typowymi dla naszego klimatu temperaturami występującymi o tej porze roku. Ale my mamy tendencję, że jak się zdarzą dwie, trzy nieco łagodniejsze zimy, zapominamy o tych normalnych. Poza tym warto pamiętać, że globalne ocieplenie

nie oznacza wcale, że z dnia na dzień zrobi się cieplej. Zima w tym roku była zimna, czyli w przyszłym będzie cieplejsza. To tak nie działa. Zmiany są dużo bardziej skomplikowane. Podstawowym czynnikiem kształtującym klimat na naszej planecie są warunki astronomiczne, np. kąt padania promieni słonecznych na powierzchnię Ziemi. I dopóki się to nie zmieni, na naszej półkuli, najzimniejszym miesiącem będzie luty, a najcieplejszym lipiec. Niezależnie od tego co zrobimy.

- Czy w przyszłości, w związku z ociepleniem klimatu, możemy się w Bałtyku spodziewać większych zakwitów glonów?

- Podstawowym czynnikiem kształtującym klimat na naszej planecie są warunki astronomiczne, np. kąt padania promieni słonecznych na powierzchnię Ziemi.

- Wszystko wskazuje, że te zakwity będą bardziej uciążliwe. Co ciekawe, dotyczy to nie tylko zakwitu letniego, ale wczesnozimowego, który jest mniej znany. Będzie znacznie bardziej widoczny niż do tej pory.

- Z tego co pan mówi, wyłania się pesymistyczny obraz zmian klimatu nad polskim Bałtykiem. Za kilkadziesiąt lat lato powinno być tutaj cieplejsze, ale z ulewami, może zniknąć wiele plaż, sztormy będą silniejsze, a glony nie pozwolą się kąpać.

- Są też plusy, choćby ten, że potrzebne będzie mniejsze zapotrzebowanie na

- Do końca XXI wieku zlodzenie na południowym Bałtyku praktycznie zniknie.



- Zatrzymanie procesów klimatycznych przez człowieka jest niemożliwe.

energię elektryczną czy ciepłą w okresie zimowym. To będą ekonomicznie wymierne skutki. To prawda, że latem pojawią się sztormy, czego jeszcze kilkadziesiąt lat temu nie było. Już obserwujemy pojedyncze. Dawniej sezon sztormowy zaczynał się we wrześniu i kończył na początku czerwca. Słońca nie będzie więcej. Plaże tak łatwo nie znikną, a zakwity glonów staną się problemem nie tylko u nas, ale na całym świecie. Będziemy musieli znaleźć na nie jakiś sposób. Trzeba będzie nauczyć się żyć w nowym klimacie i planować swoją przyszłość biorąc pod uwagę zachodzące w nim zmiany. W ten sposób będziemy na nie przygotowani, a jakość naszego życia się nie pogorszy.

- Czy te negatywne zmiany klimatyczne da się jakoś odwrócić?

- Klimatem nie da się kierować jak samochodem. Nie można, jak policjant na drodze, wyciągnąć lizaka i powiedzieć „stop”. Zatrzymanie procesów klimatycznych przez człowieka jest niemożliwe. Jak pokazują badania, możemy je jedynie przyspieszyć lub spowolnić. Potrze-

ba do tego współdziałania ludzi na poziomie całego globu. Dopiero takie zachowanie może się przełożyć na to, co się będzie działo z klimatem w polskiej części Bałtyku. Ale ludzi się nie należy. Wygenerowaliśmy już, jako ludzie, takie zmiany w systemie klimatycznym Ziemi, że nie da się ich cofnąć. Cieszymy się więc z tego morza i klimatu, które mamy i zrobimy wszystko, aby mogły to czynić także te pokolenia, które po nas przyjdą.

- Może mi pan, w imieniu polskich klimatologów obiecać, że ostrzeżenie nas w razie zbliżającej się katastrofy klimatycznej?

- Robimy to codziennie.

Udział w Noblu

Prof. Mirosław Miętus ma 51 lat i jest gdynianinem. Ukończył fizykę teoretyczną na Uniwersytecie Gdańskim. Jest dr hab. prof. nadzwyczajnym w Uniwersytecie Gdańskim oraz Instytucie Meteorologii i Gospodarki Wodnej PIB. Specjalizuje się w meteorologii, klimatologii i oceanografii fizycznej. Na swoim koncie ma ponad 200 publikacji. Kieruje Centrum Monitoringu Klimatu Polski w IMGW PIB oraz Katedrą Meteorologii i Klimatologii na Uniwersytecie Gdańskim. Prowadzi też projekt „Wpływ zmian klimatu na środowisko, gospodarkę i społeczeństwo (zmiany, skutki i sposoby ich ograniczania, wnioski dla nauki, praktyki inżynierskiej i planowania gospodarczego)”. Za udział w pracach nad raportami IPCC (Międzyrządowej Grupy Ekspertów ds. Zmian Klimatu), uhonorowany został Dyplomem Honorowym w uznaniu szczególnego wkładu w uzyskanie przez IPCC Pokojowej Nagrody Nobla w roku 2007.

- Wszystkie dostępne badania potwierdzają fakt, że działalność człowieka ma wpływ na ocieplenie się klimatu.

Walczę o naszą morską historię

Z historykiem, profesorem
Janem Kazimierzem Sawickim
rozmawiają Tomasz Falba
i Czesław Romanowski

- Panie profesorze, w 1971 roku obronił pan na Uniwersytecie Gdańskim pracę pod tytułem „Robotnicy rolni na Pomorzu w latach 1918-1929”. Jak to się stało, że z badacza historii polskiego rolnictwa zamienił się pan w eksperta od dziejów polskiej floty i jej kadry?

- Uczęszczałem na seminarium znanego profesora, Romana Wapińskiego, który realizował wówczas program badawczy m.in. o międzywojennych dziejach Pomorza. Mnie przypadł w udziale temat o owych robotnikach rolnych, który dał mi stopień i cenzus doktora. Potem kilka lat zajmowałem się strukturami partii politycznych, w tym ich organizacją w Gdynia Ameryka Linie Żeglugowe SA i w Polskich Liniach Oceanicznych. Poznałem wówczas kombatantów z konwojów alianckich i żołnierzy z konspiracji niepodległościowych, którzy usilnie namawiali mnie do opracowania historycznych monografii o wojennych i powojennych dziejach Polskiej Marynarki Handlowej. Takich badań naukowych nikt w Polsce wówczas nie prowadził. Bez ścisłej współpracy z członkami wojennych załóg statków PMH - kapitanów, oficerów i marynarzy - żaden z historyków nie był w stanie podjąć się realizacji tego tematu. Rozpocząłem samodzielne badania naukowe, ale przy stałym pilotażu kadry morskiej. Pomagali mi dawni oficerowie i marynarze Polskiej Marynarki Wojennej oraz żołnierze Armii Krajowej, których zatrudniano w różnych działach gospodarki morskiej. Jednak badania najnowszych dziejów morskich Polski, nie cieszyły się, mówiąc oględnie, uznaniem ówczesnych władz.

- A może w czasach PRL wygodniej po prostu było zajmować się ruchem robotniczym?

- W podejmowaniu tej tematyki istniały znaczne ograniczenia, podobnie jak to się dzieje z efemerydalnymi partiami ostatniego dwudziestolecia. W 1980 roku zapisałem się do Solidarności, ale po wprowadzeniu stanu wojennego nie przystąpiłem do tzw. strajku intelektualnego. Moja „wojna” polegała na opracowaniu i opisanu spraw morskich niepodległej Polski w latach II wojny światowej. Przełomem było pokazanie udziału członków Wydziału Marynarki Wojennej „Alfa” Komendy Głównej Armii Krajowej w przywracaniu i konstytuowaniu polskiego stanu posiadania na Wybrzeżu i morzu po zakończeniu wojny. Stworzone przez nich wówczas główne zręby polskiej gospodarki morskiej rozwijano z różnym nate-

żeniem w latach następnych i przetrwały one aż do osławionej transformacji w 1989/1990 r.

- Współpracował pan z kadrą z konwojów alianckich i z członkami konspiracji niepodległościowych.

- Niezależnie od poznania źródeł archiwalnych i innej dokumentacji pisanej, bezcenną pomoc i stały, wymagający pilotaż miałem zapewniony dzięki wzajemnym, koleżeńskim i rodzinnym rekomendacjom żyjących w kraju i na obczyźnie członków wojennego personelu Marynarki polskiej. Posiadałem osobiste kontakty z dawnymi kapitanami i oficerami PMH oraz PMW w Australii, Republice Południowej Afryki, Anglii, Stanach Zjednoczonych i w... kraju. Przy tak rozległych badaniach, wszędzie napotykałem bariery wynikłe z braku elementarnej, imiennej wiedzy o kadrze morskiej. Dotyczyło to tak lat pokojowej pracy na morzu, jak i wojennej żeglugi w składzie flot alianckich czy Royal Navy. Konieczne stało się równoległe prowadzenie prac dokumentacyjnych i przygotowywanie monografii historycznych. Tak powstały: „Polska Marynarka Handlowa (1939-1945)”, „Podróże polskich statków (1939-1945)” i „Odrodzenie żeglugi morskiej w Polsce 1945-1947”. Dopiero w latach 1992-1994 było możliwe sfinalizowanie prac nad pierwszym tomem „Kadr morskich Rzeczypospolitej”, który zawierał pełny, imienny

rejestr absolwentów cywilnego szkolnictwa morskiego od 1922 do 1992 r., który w kolejnych tomach rozszerzono do 2005 r. Realizacja tych głównych zadań naukowych, przy niezawodnej współpracy ostatnich członków załóg PMH, stała się naszą i de facto moją walką o zapisanie białych kart dziejów niepodległej Polski na morzu. Pierwsza z wymienionych monografii ponad 10 lat czekała na wydanie (!). Ukazała się dopiero w 1991 r., ale drugie wydanie nastąpiło już w następnym roku, przy pełnym finansowaniu przez PLO i PŻM.

- Ale był przecież Pertek, Kosiarz, Dyskant - kilku autorów na ten temat pisało!

- Realizowałem własny program naukowych badań o PMH i gospodarce morskiej, z którym żadna z wymienionych osób nie miała nic wspólnego. Chylę głowę przed dorobkiem redaktora Jerzego Pertka. Od zakończenia wojny w 1945 r. pisał on reportaże historyczne o dziejach wojennych PMW i później także PMH. Najważniejszą spuściznę pozostawił w tematycznych, coraz obszerniejszych i wielokrotnie wznawianych edycjach swoich książek, które dokumentował setkami relacji świadków i zamieszczanych dokumentów. Tworzył niepowtarzalną legendę o polskim czynie zbrojnym na morzu, która krzepiła polskie serca. Jerzy Pertek inicjował także nurt biografistyki kadr

Fot. archiwum prof. Sawickiego.



Prof. Sawicki na Darze Pomorza wygłasza laudację na temat książki „Widziane z lądu” kpt. Romualda Pietraszka, 2001 rok.



Profesor ze studentkami Akademii Morskiej w Gdyni.

morskich, poczynając od XV wieku, aż po czasy współczesne. Opracował rejestry poległej kadry morskiej w II wojnie światowej. Pełniejszą charakterystykę jego twórczości przedstawiałem w studiach historyograficznych polskiego piśmiennictwa morskiego, np. w zbiorowym dziele „Marynarka Polska (1918-2008)”, które zostało wydane pod moją redakcją w 2009 r.

- Mówi pan, że Pertek tworzył legendy. Trochę pan go tym stwierdzeniem dyskredytuje.

- Nie sądzę. Wyjdźmy od tego, że książki red. Jerzego Pertka o PMW i PMH były pracami popularnonaukowymi wydawanymi w masowych nakładach. Otwierały nowe możliwości badawcze, dla każdego kto decydował się zająć tematyką związaną z Marynarką polską w latach II wojny światowej, a nawet później.

- Kiedy pan faktycznie rozpoczął badania dziejów wojennych i powo-

jennych Polskiej Marynarki Handlowej i Wojennej?

- Moje badania naukowe odcinka morskiego, zapoczątkowane w 1975 r., koncentrowały się na dziejach wojennych i powojennych Polskiej Marynarki Handlowej i jej kadr oraz stanu ówczesnej gospodarki morskiej państwa polskiego. Byłem cywilem i nie mogłem wówczas zajmować się naukowymi badaniami najnowszej historii Marynarki Wojennej. Opracowywałem więc zagadnienia dotyczące organizacji i działalności cywilnych władz morskich, armatorów floty transportowej, zatrudnienia załóg, ubezpieczeń, o szkolnictwie morskim, strat i zniszczeń wojennych... Gromadziłem dokumentację do eksploatacji polskiej floty w latach wojny. Po wielu perturbacjach zdołałem wydać wspomniany tom o podróżach polskich statków, przewożonych pasażerach i ładunkach. Jest to osiągnięcie naukowe tej miary, że pozwoliło określić rozmiary polskiego wysiłku na morzu na rzecz wspólnego zwycięstwa aliantów. Napisałem także kilka książek o żegludze konwojowej polskich statków. Moje zainteresowania naukowe zagadnieniami PMW, ograniczały się wówczas do prac dokumentacyjnych z udziałem oficerów rezerwy PMW, którzy pracowali na cywilnym odcinku morskim. Dopiero w 1994 r., na prośbę Małgorzaty Czerwińskiej, zainteresowałem się spuścizną jej nieżyjącego małżonka, kmrdr Juliana Czerwińskiego, na opracowanie i wydanie której nie było chętnych. Był

to bezcenny materiał biograficzny o oficerach PMW z lat 1918-1947. Po skompletowaniu zespołu autorskiego, praca rozszerzona została o wiele podstawowych zagadnień organizacyjnych i kadrowych, pierwszych w takim zakresie opracowań w ojczystej i polonijnej historiografii. Doprowadziłem do opracowania imiennych rejestrów i biografii ponad 1350 oficerów PMW i członków „Alfy”, wśród których znajdowało się prawie 500 oficerów w różnym czasie zatrudnionych w żegludze pod ojczystą i obcą banderą. W końcowym bilansie tom drugi „Kadry morskie Rzeczypospolitej. Polska Marynarka Wojenna. Korpus oficerów 1918-1947”, stał się najwybitniejszym dziełem dokumentacji i biografistyki korpusu oficerskiego Marynarki Wojennej II Rzeczypospolitej. Znacząco go uzupełnia obecna edycja tomu V, wraz z pierwszymi w polskiej historiografii zbiorami 4751 rejestrów imiennych wszystkich szeregowych marynarzy z lat II wojny światowej.

- Jak to się stało, że jest pan, profesorze, autorem książek konwojowych?

- Przyznam, że nigdy nie sądziłem, iż stanę się autorem takich książek. Jako historyk musiałem trzymać się wiernie wydarzeń, które poznawałem w raportach kapitanów, dokumentach armatorów, z relacji kapitanów i członków ich załóg czy pasażerów. Nie mogę tu pominąć innej, zebranej dokumentacji pisanej, kolekcji zdjęć i prywatnych dokumentów. Starłem się wiernie rekonstruować wydarzenia z wykorzystaniem całego, dostępnego warsztatu naukowego. Żyjący wówczas kapitanowie, oficerowie i marynarze wspierali mnie w zapisywaniu tych białych kart. Uczyli terminologii morskiej, czytania dzienników nawigacyjnych, maszynowych, intendenta. Dzięki nim wiedziałem, że termin „dopalenie” w „Dzienniku Maszynowym”, oznaczał atak U-bootów na konwój. Książki konwojowe zacząłem pisać niejako z rozpaczy, aby nie dopuścić do zmarnowania zebranego materiału dokumentacyjnego. Ważyły na tym także zaciągnięte honorowe zobowiązania wobec kapitanów, oficerów i członków załóg statków transportowych. W takich okolicznościach powstały książki: „S/s *Tobruk* w konwojach śmierci” (1990 r.), „Zdrada alianckiej bandery” (1991), „Pod flagą komodora” (1992), „Bezbronne konwoje” (1993). Zawierają wiele szczególnie ważnych zapisów wiedzy o wojennej żegludze polskich statków i ich załóg, znacznie peł-

Prof.

Jan Kazimierz Sawicki

Historyk, pracownik Akademii Morskiej w Gdyni, specjalizuje się w dziejach Polskiej Marynarki Wojennej w XX wieku. Jest inicjatorem i redaktorem liczącej ponad 40 pozycji serii Księgi Floty Ojczystej.

niej umożliwiają poznanie wojennej żeglugi i autentyzm przeżyć na szlaku.

- A seria wydawnicza „Księgi Floty Ojczystej”?

- Upadek, w końcu 1992 r., Wydawnictwa Morskiego, dotychczasowego, krajowego monopolisty książki morskiej, stworzył nader trudną sytuację dla pamiętnikarstwa. Chciałem temu w jakimś stopniu zaradzić. Przejąłem od tego wydawnictwa pamiętniki z lat wojny lekarza okrętowego z *Daru Pomorza*, Wacława Korabiewicza, czy palacza z *Pułaskiego* Wacława Urbanowicza. Tymi pamiętnikami, którym nadałem tytuły: „Z *Daru Pomorza*... na bezdroża” oraz „W niewoli morza i ognia”, zapoczątkowałem w 1992 r. tworzenie serii wydawniczej „Księgi Floty Ojczystej”. Doświadczenie edytorskie i wiedza zdobyta podczas wieloletniej współpracy z absolwentami polskich uczelni morskich, posłużyły do inicjowania piśmiennictwa pamiętnikarskiego o polskiej pracy na morzu. W serii wydawniczej „Księgi Floty Ojczystej” w latach 1993-2011 opracowano i wydano 43 tomy. Znajdują się wśród nich m.in. pamiętniki kapitana Mamerta Stankiewicza, które przez wszystkie lata istnienia PRL nie mogły doczekać się wydania. Obecnie jest to najdłuższa seria wydawnicza w polskim piśmiennictwie morskim. Poza debitem tej serii, z moją pomocą napisano i wydano także kilkanaście pamiętników i opracowań kadry i absolwentów. Na prośbę absolwentów, wspólnie z rektorem WSM prof. Józefem A. Lisowskim uratowaliśmy w 1992 r. jedyny tej miary dokument dorobku pokoleń „Słownik morski / Maritime Dictionary”.

- Jest pan pierwszym profesorem nauk humanistycznych w dziejach cywilnego szkolnictwa morskiego w Polsce. Niebawem jednak po tym jak pan otrzymał ten tytuł, zlikwidowano na Akademii Morskiej w Gdyni Pracownię Historii, którą pan zorganizował i którą przez dwadzieścia lat kierował. To chyba nie był miły prezent? Ma pan żal do władz uczelni?

- Zdumienie budzi mentalność ludzi, którzy w ten dziwny, imiennie ich kompromitujący sposób, honorowali jubileusz 90-lecia naszej, polskiej uczelni morskiej. W dziejach Alma Mater był czas jej rozwijania, ale nie brakowało kosztownych prób jej zwijania, nawet ze strony zatrudnionej tam kadry. Program naukowo-badawczy Pracowni Historii najnowszych dziejów morskich Polski przez wszystkie lata jej istnienia, całkowicie lub głównie

finansowali fundatorzy spoza macierzystej uczelni. Były wśród nich m.in. polskie uczelnie i instytucje naukowe, kancelaria prezydenta RP, resortowe ministerstwo, urzędy morskie, nadmorskie województwa i miasta portowe, polskie przedsiębiorstwa z obszaru gospodarki morskiej, związki zawodowe i stowarzyszenia kadr morskich. Nie brakowało imiennego wkładu absolwentów i ich rodzin z kraju i śródwoisk polonijnych. Pracownia Historii przez dwa dziesięciolecia współtworzyła stałą więź kadry i absolwentów z uczelnią, koordynowała i inspirowała zapisywanie najnowszych dziejów morskich przez pokolenia absolwentów macierzystej i pozostałych uczelni morskich. Wyrównywała wielkie dysproporcje wiedzy historycznej o kadrze morskiej i szkolnictwie morskim Polski. Międzyuczelniana Pracownia Historii, obok statków szkolnych i wydziałów morskich, była znakomitym ogniwem trwałej promocji kadry i absolwentów. W polsko-angielskich tomach „Kadr morskich Rzeczypospolitej”, wydanych w 2000 i 2007 r., wraz z zespołami autorskimi zewidencjonowała 36 200 absolwentów cywilnego, oficerskiego szkolnictwa morskiego, promowanych od 1922 do 2005 r. w Tczewie, Gdyni, Londynie, Southampton, Landywood i w Szczecinie. Jest wiele innych, godnych przywołania osiągnięć naukowych Pracowni Historii w latach jej istnienia w gdyńskiej uczelni, ale nie sposób w tym wywiadzie je wszystkie wymienić.

- W tej chwili żaden ośrodek naukowy nie zajmuje się na poważnie badaniem dziejów polskiej floty i jej kadr. Uważa pan, że to dobrze?

- To jest dramat międzypokoleniowy. To sprzeniewierzenie się obowiązkom zapisywania wiedzy historycznej i tworzenia tradycji morskich Polski przez tych, którzy z urzędu mają zobowiązania wobec odchodzących pokoleń absolwentów i kadry naukowo-dydaktycznej. Nie mogą ulec zapomnieniu także osiągnięcia współczesnych pokoleń, chociaż dotyczą głównie ich pracy pod obcą banderą i na rzecz obcych interesów. Zrozumiałym jest, że nie ułatwia prowadzenia badań najnowszej historii Polski na morzu fakt likwidacji lub degradacji wielu działów polskiej gospodarki morskiej, w tym likwidacji Polskiej Marynarki Handlowej. W tych okolicznościach trudno oczekiwać, aby można było bez przewyżczenia celowo stwarzanych utrudnień, kreować wiedzę historyczną o ojczystej flocie i jej kadrach morskich.

- Opracował pan dwa tomy historii „Ratownictwa morskiego w Polsce”, obejmujące lata 1920-1961 i kierował zespołem ratowników, z którym opisał dzieje przedsiębiorstwa armatorskiego - Polskiego Ratownictwa Okrętowego, sięgając od 1951 do 2000 roku. Posiada pan w dorobku autorskim i edytorskim wiele innych książek, wszystkie to prace pionierskie. Dlaczego nie kontynuował pan badań o polskiej flocie w latach PRL?



Jan Kazimierz Sawicki wręcza pierwszy tom „Kadr morskich Rzeczypospolitej” arcybiskupowi Tadeuszowi Gocłowskiemu, 2001 rok.

Przecież to właśnie w tym czasie Marynarka polska osiągnęła szczyt swego rozwoju.

- Sam nie byłem w stanie prowadzić takich badań, ze względu na realizowany program badawczy, a ze środowiska naukowego nie potrafiłem nikogo zachęcić do podjęcia tego tematu. Ktoś musiałby finansować te badania, przynajmniej w kilkuletnim przedziale czasowym. Udało mi się jednak zainteresować opracowaniem tego tematu kilku znanych pasjonatów, dbających o zapisanie morskiej przeszłości ojczystego kraju. W 2000 r. w studium wprowadzającym do tomu pierwszego „Kadr morskich Rzeczypospolitej”, który wydałem w dwujęzycznej edycji polsko-angielskiej, przedstawiłem ówczesną strukturę organizacyjną i własnościową morskiej floty transportowej. Ponadto, w serii wydawniczej „Księgi Floty Ojczystej” zostały opublikowane wartościowe tomy o historii oceanicznej żeglugi pasażerskiej i dziejach linii śródziemnomor-

skich. Finalizowana jest obecnie praca o dziejach Chipolbroku. W tym roku doczekaliśmy się wreszcie edycji, od lat przygotowywanego tomu dokumentacyjnego o wszystkich statkach PLO. Krzysztof Adamczyk, Jerzy Drzemczewski i Bohdan Huras są autorami dzieła dokumentacyjnego – „Polskie Linie Oceaniczne. Album floty 1951-2011”. Stan polskiej gospodarki morskiej i floty narodowej poznajemy w opracowaniu studialnym „Sprawy morskie Polaków” autorstwa kapitanów żeglugi wielkiej i wiceministrów resortu morskiego Romualda Pietraszka i Ryszarda Pospieszyńskiego, który ukazał się w ubiegłym roku jako 38 tom „Ksiąg Floty Ojczystej”.

- Badaczy zajmujących się naukowo badaniem historii dziejów morskich jest w naszym kraju niewiele. Czym tłumaczyć brak większego zainteresowania tego rodzaju tematyką?

- Są dwa powody tego stanu rzeczy. Pierwszy, że do tego rodzaju badań po-

trzebna jest głęboka wiedza merytoryczna. A drugi to pieniądze. Trudno uzyskać koordynację obu elementów składowych. I tylko nieliczni potrafią to osiągnąć.

- A czy w badaniach marynistycznych widzi pan profesor jakieś miejsce dla amatorów, pasjonatów morza?

- To jedyna bracia, która obecnie jest w stanie uratować dla pokoleń różne elementy wiedzy o morskiej przeszłości współczesnego państwa polskiego. Znajduje to potwierdzenie w edycji książek w serii wydawniczej „Księgi Floty Ojczystej” i innych książkach morskich. Niestety, rzadko który z pasjonatów morza wytycza sobie poważniejsze zadania, opracowania np. naukowych monografii historycznych. Najczęściej ograniczają się do gromadzenia dokumentów i różnych kolekcji zdjęć, wykorzystywanych do tematycznych i okazjonalnych opracowań albumowych. Na uczelniach bardzo nieliczni wytyczają godne uwagi obszary badawcze związane z zagadnieniami morskimi,



Fot. archiwum prof. Sawickiego.

Na uroczystości wodowania trzeciego tomu „Kadr morskich Rzeczypospolitej”, 2003 r.

zwłaszcza doby współczesnej. Stąd miejsce dla pasjonatów, ludzi posiadających często rozległą fachową wiedzę, żeby ją spożytkowali do realizowania swoich indywidualnych zainteresowań.

- Akcentuje pan trudności z gromadzeniem i dostępem do dokumentacji niezbędnej do opracowania monografii o najnowszych dziejach morskich Polski?

- Istotnym jest poznanie dokumentacji stworzonej przez pokolenia, o których historycy piszą swoje dzieła. Każdy z nich zabiega także o zgromadzenie materiału źródłowego pozyskiwanego bezpośrednio od uczestników i świadków wydarzeń. Ten ostatnio wymieniony element zaważył na moim programie badawczym. Wytyczałem go z potrzeby własnych badań, ale również potrzeb zgłaszanych przez polską kadrę morską, z którą współpracowałem. Obecnie napotykamy trudności wynikłe m.in. z niefrasobliwego lub celowego niszczenia dokumentacji prywatyzowanych lub upadających przedsiębiorstw morskich. Współcześnie rządzący nie są zainteresowani w eksponowaniu dokonań poprzednich pokoleń, żyjących i pracujących w czasach istnienia PRL. A przecież to była nasza Polska, gdzie obecnie osławieni kombatanci, właśnie w tamtych dziesięcioleciach zdobywali elementarne wykształcenie i nawet stopnie naukowe!

- I mówi to badacz dziejów Polski Niepodległej???

- Wiele działań, jakie historycy będą opisywać w dziejach Polski na morzu w ostatnim dwudziestoleciu, nie miało nic wspólnego z interesami niepodległej Polski na morzu. W powojennej Polsce wielkim nakładem myśli i pracy zbudowano flotę narodową. Odbudowano, modernizowano i budowano nowoczesne porty. Istniały polskie przedsiębiorstwa armatorskie i wielkie stocznie morskie, dla potrzeb których rozwijano szkolnictwo politechniczne i morskie. Wszystkie pokolenia rodaków w rozwoju odcinka gospodarki morskiej i zachowaniu tradycji morskich państwa, upatrywały tworzenie trwałych atrybutów suwerenności i szansy na odzyskanie niepodległości ojczyzny kraju.

- Jaka jest, pana zdaniem, przyszłość polskiej historiografii marynistycznej?

- W minionym dwudziestoleciu inicjowałem, wraz z zespołami autorskimi z uczelni i przedsiębiorstw morskich, fundamentalne prace dokumentacyjne i mo-



Prezydent Lech Kaczyński wręcza Janowi Kazimierzowi Sawickiemu akt nominacji na tytuł profesorski. Pałac Prezydencki, 3 marca 2010 roku.

nograficzne. Porządkowały one metodologię badań historycznych szkolnictwa morskiego, żeglugi, ratownictwa morskiego, rybołówstwa. Konstytuowano cały kompleks badawczy biografistyki, wraz z pamiętnikarstwem kadr morskich. Wspólnie stworzyliśmy rozległy obszar poznawczy, który ułatwia rozwijanie badań naukowych o najnowszych dziejach morskich Polski. Nieuchronnie stają tym zadaniom na przeszkodzie kłopoty z wytyczeniem i realizacją sensownej polityki

morskiej państwa. Obawiam się, że będzie to piętrzyć trudności przed badaniami naukowymi o najnowszych dziejach morskich Polski. Nadzieję budzi fakt, że rozwój tej historiografii jest uzależniony głównie od ludzi, którzy przez lata są związani z nauką i gospodarką morską państwa polskiego.



Autor przy biurku.

Rolls-Royce

Fakty o firmie

Rolls-Royce jest wiodącym na świecie dostawcą usług i systemów zasilania na lądzie, morzu i w powietrzu. Firma ma ugruntowaną pozycję na rynkach globalnych - lotnictwa cywilnego i wojskowego, transportu morskiego i w energetyce. Rolls-Royce posiada szeroką bazę klientów obejmującą ponad 500 linii lotniczych, 4000 operatorów samolotów i śmigłowców korporacyjnych i użytkowych, a także 160 sił zbrojnych. Ponadto z firmą współpracuje ponad 2500 klientów z sektora transportu morskiego, w tym 70 marynarek wojennych, a także klientów z branży energetycznej w prawie 120 krajach z zainstalowaną bazą 54 000 turbin gazowych.

W 2010 roku Rolls-Royce zainwestował 923 mln funtów w badania i rozwój, z czego dwie trzecie miało na celu dalszą poprawę parametrów ekologicznych produktów przedsiębiorstwa, szczególnie w zakresie ograniczenia emisji.

Polska jest dla Rolls-Royce'a rynkiem o znaczeniu strategicznym, gdyż posiada na nim klientów we wszystkich dziedzinach prowadzonej działalności. W czerwcu 2011 roku odbędzie się reorganizacja, której efektem będzie powstanie nowej spółki Rolls-Royce Poland, koordynującej wszelkie rodzaje aktywności biznesowej w kraju. W sektorze lotnictwa cywilnego Linie Lotnicze LOT będą pierwszym europejskim nabywcą silników Rolls-Royce Trent 1000 zasilających samolot Boeing 787 Dreamliner. Polski przewoźnik narodowy zamówił osiem tego typu samolotów, a Rolls-Royce odpowiadać będzie za serwisowanie silników Trent 1000 na mocy 15-letniej umowy usługowej TotalCare™.

W sektorze obronnym systemy zasilania Rolls-Royce'a wykorzystywane są od wielu lat przez Polskie Siły Powietrzne, w tym turbowałowe silniki do śmigłowców. Ponadto obecnie oferowany jest Polskim Siłom Powietrznym odrzutowy samolot szkoleniowy Hawk zasilany silnikiem Rolls-Royce Adour.

W sektorze energetycznym, Rolls-Royce dostarczył zespoły prądotwórcze zasilane przez 501 przemysłowych turbin gazowych, eksploatowane obecnie w kilku obiektach w Polsce, w tym w Tarnowie, Ostrowie i Władysławowie.

W celu uzyskania dalszych informacji prosimy o kontakt:

Rolls-Royce Poland: Rolls-Royce Gdynia:
8 Kontenerowa Street, 81-155 Gdynia, Poland
Tel: +48 58 782 06 55
E-mail: service.poland@rolls-royce.com

**Działalność Rolls-Royce'a
w sektorze transportu morskiego**

W ramach działalności w sektorze transportu morskiego Rolls-Royce oferuje zintegrowane układy zasilania oraz projekty okrętowe do szeregu zastosowań w dziedzinie przybrzeżnego wydobywania ropy i gazu, okrętów specjalistycznych oraz marynarki. Posiadamy ponad 2500 klientów, w tym 70 marynarek wojennych, a nasze produkty zainstalowaliśmy na ponad 30 000 statków różnego typu na całym świecie. Rolls-Royce oferuje największy na świecie wybór produktów i systemów morskich jednego dostawcy, począwszy od turbin gazowych i silników diesla, poprzez śruby napędowe, pędniki, dysze wodne, stabilizatory i układy elektryczne.

Firma posiada w Polsce wielu klientów w sektorach handlowych i morskich, jednym z nich jest Polska Marynarka Wojenna. Co więcej, Rolls-Royce utrzymuje dobre relacje z wieloma polskimi stoczniami, w tym stoczniami remontowymi, którym dostarcza produkty i usługi serwisowe.

Gdynia

Nowe Morskie Centrum Usług Serwisowych w Gdyni należy do rozwijającej się globalnej sieci obiektów obejmujących 35 krajów. Swoje serwisowe obiekty usługowe Rolls-Royce otwiera tam, gdzie tego

potrzebują nasi klienci - w lokalizacjach obsługujących główne porty świata. Należący do obszaru Trójmiasta (Gdańsk, Gdynia, Sopot) bałtycki Port Gdynia stanowi serce polskiego przemysłu stoczniowego w zakresie remontu eksploatowanych jednostek i budowy nowych. Obiekt w Gdyni wyposażono z myślą o obsłudze i serwisowaniu szerokiego asortymentu produktów morskich Rolls-Royce'a oraz wsparciu technicznym przez całą dobę dla dużego obszaru morza Bałtyckiego. Centrum Gdyni będzie posiadać szerokie możliwości w zakresie napraw, co pozwoli na prowadzenie rutynowych prac remontowych sterów strumieniowych, maszyn sterowych, niskociśnieniowych silników hydraulicznych oraz hydraulicznych pomp i zaworów.

Nowy obiekt łączy warsztat oraz magazyn o powierzchni ponad 1000 m². Będzie on w stanie obsłużyć szeroki asortyment produktów. Centrum usługowe posiadać będzie specjalistyczne zdolności w zakresie obróbki, jak również będzie oferować szereg usług naprawczych, w tym - naprawy wciągarek, napawanie / polerowanie skrzydeł śrub napędowych oraz ich maszynową obróbkę.

Gniew

Pion morski Rolls-Royce'a prowadzi obiekt produkcyjny w Gniewie już od

ponad 10 lat. W obiekcie tym produkowane są wciągarki będące na wyposażeniu statków foty handlowej, rybackiej i obsługujących wieże wiertnicze wraz ze sprzętem zapewniającym bezpieczeństwo na pokładzie. W fabryce stosowane są złożone techniki produkcyjne, w tym montaż, obróbka, spawanie i malowanie.

W 2010 r. Rolls-Royce mianował obiekt w Gniewie centrum doskonałości w zakresie montażu urządzeń pokładowych oraz zdecydował się na duży program inwestycyjny (22 mln złotych - ok. 5,5 mln euro) obejmujący modernizację procesów produkcyjnych, unowocześnienie budynków oraz instalację nowego parku maszynowego.

**Rolls-Royce w Europie
Środkowej i Wschodniej**

Rolls-Royce jest firmą aktywną w Europie Środkowej i Wschodniej - regionie obejmującym 20 krajów, z których 11 należy do Unii Europejskiej. Obszar ten sięga, z jednej strony Morza Bałtyckiego, a z drugiej Półwyspu Bałkańskiego.

W regionie tym eksploatowanych jest ponad 900 silników lotniczych Rolls-Royce. Zasilają one szereg różnych modeli samolotów cywilnych, korporacyjnych oraz wojskowych - stałopłatów i śmigłowców. Do klientów z regionu należą siły zbrojne Bułgarii, Grecji, Litwy, Polski i Rumunii.



Wojenne losy marynarza



Na terenie Oflagu IVC - Michał Niczko siedzi ostatni po prawej, obok S. Rowiński (zdjęcie znalezione przez autora w Muzeum Oflagu IVC).

Wojowniczy Dalaj Lama

Postać kapitana Michała Niczko, znanego miłośnikom twórczości Karola Borchardta jako Dalaj Lama, kojarzy się osobom zainteresowanym historią polskiej gospodarki morskiej przede wszystkim z marynarką handlową. Chciałbym pokazać inną, mniej znaną, ale nie mniej interesującą stronę życiorysu mojego Ojca.

W pełni zasługując na podkreślający szlachetność i prawość jego charakteru przydomek Dalaj Lamy, nadany mu przez kolegów ze Szkoły Morskiej, Ojciec posiadał również przezwisko Zagończyk, które bardzo trafnie ilustruje drugą stronę jego osobowości. Tak więc będąc szlachetnym romantykiem, był jednocześnie mężczyzną obdarzonym typowymi cechami Kmicica - porywczym charakterem, brawurową odwagą i gorącym patriotyzmem. Zauważył to również Zygmunt Dreszer, biorący udział z ramienia Ligii Morskiej i Kolonialnej w pionierskim rej-

sie Poznania do Afryki Zachodniej w latach 1934-1935, który w książce opisującej ten rejs zawarł taką charakterystykę pierwszego wówczas oficera ¹:

„Dziś jest oficerem marynarki handlowej. Urodzony w Kijowie, reprezentuje na statku bujność kresów południowych. Koledzy nazywają go „Zagończykiem” i opowiadają chętnie anegdoty o jego wybuchowym temperamencie, o kochliwości itd. Przy tym wszystkim jest dobrym oficerem marynarki, pracowitym, sumiennym. Ten człowiek potrafił przy lądowaniu naszego Poznania nie spać 40 godzin, potrafił sam przeciągać liny ubezpieczające brezent na lukach, sam chodzić z pędzlem przy malowaniu statku. A równocześnie, gdy trzeba było zająć się ofiarą zajścia na statku, czyni to, chociaż oświadcza, że działa mu to na nerwy. Czy to wspomnienia z wojny, czy naturalna czułość natury kresowej? Raczej chyba to ostatnie, bo przecież jest chłop na schwał i mógłby swą sylwetką zaimponować niejednemu oficerowi ulanów”.

Trudno się w tej sytuacji dziwić, iż mężczyzna obdarzony takim temperamentem, żyjący w okresie, gdy Polska wzięła udział w dwóch dużych wojnach, miał na swoim koncie nie tylko piękną służbę w cywilu, lecz również dużo dramatycznych, brawurowych i niebezpiecznych przeżyć w mundurze żołnierskim.

Zmobilizowany

Michał Niczko urodził się w roku 1904, w majątku rodziców pod Kijowem. Po

odzyskaniu przez Polskę niepodległości, rodzina przeprowadziła się do kraju. W lipcu 1920 roku, czyli w najtrudniejszym okresie wojny polsko-bolszewickiej, gdy Polacy wycofywali się pod naporem wroga na wszystkich frontach, Michał, wówczas uczeń gimnazjum w Miechowie, zgłosił się na ochotnika do wojska. Miał zaledwie 16 lat i musiał zafalszować wiek, aby zostać powołanym. Służył w dowodzonym przez ppłk. Artura von Buola 8 Dywizjonie Artylerii Konnej, który wchodził w skład 8 Brygady Jazdy.

Wziął udział w decydującej dla losów tej wojny Bitwie Warszawskiej, a następnie został wraz ze swoim oddziałem przetransportowany w rejon Chełma, gdzie wojska polskie po przekroczeniu Bugu stoczyły wygraną bitwę z konną armią Budionnego pod Morozowiczami, a następnie rozpoczęły pościg za uchodzącymi oddziałami wroga. W ten sposób Michał Niczko wraz ze swoim oddziałem dotarł do linii rzeki Słucz, w okolicy miejscowości Zwiachel. Po kilku stoczonych w tym rejonie potyczkach, nastąpiło zawarcie rozejmu na całej linii frontu, a młody żołnierz mógł powrócić do kontynuowania przerwanej przez zawieruchę wojenną edukacji.

Następnie przez kolejnych ponad 10 lat służył w marynarce handlowej, w której uzyskiwał coraz to wyższe stopnie oficerskie, aż do dyplomu kapitana marynarki handlowej w roku 1936. Niestety, pod koniec sierpnia 1939 roku, gdy wojna z Niemcami stała się nieunikniona, trzeba było zamienić mundur cywilny na wojskowy. Ojciec został zmobilizowany

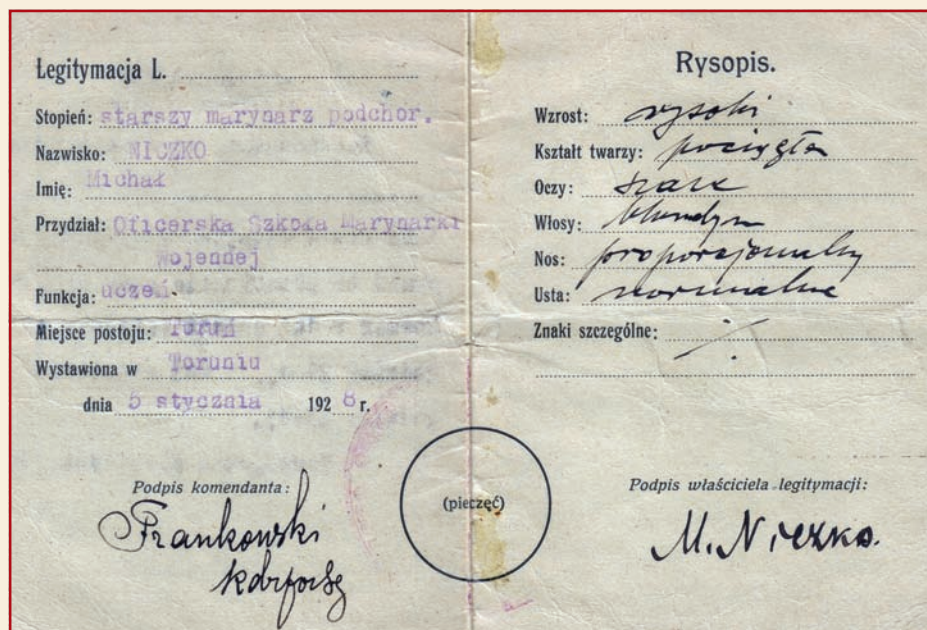


Michał Niczko, zdjęcie z 1939 roku.

24 sierpnia 1939 roku w stopniu podporucznika rezerwy na Oksywiu i przydzielony do Oddziału Kutrów Trałowych. Informacja zawarta w publikowanych w kilku miejscach jego życiorysach, jakoby miał brać udział w walkach na Oksywiu, jest nieprawdziwa, mit ten powstał przypuszczalnie na bazie logicznego na pozór rozumowania, iż skoro został zmobilizowany pod koniec sierpnia na Oksywiu i stamtąd w nocy z 18 na 19 września przedostał się na Hel, to znaczy, iż między tymi dwoma wydarzeniami przebywał właśnie na Oksywiu.

W rzeczywistości jednak, po kilku dniach sierpnia tam spędzonych, Ojciec przeniósł się 1 września, wraz Oddziałem Kutrów Trałowych (OKT) na Półwysep Helski, gdzie pozostał do momentu ucieczki, tuż przed kapitulacją. Wspomniany natomiast rejs z Oksywia na Hel miał miejsce, lecz rozpoczął się nie na Kępie Oksywskiej, tylko na Helu, skąd Ojciec, przypuszczalnie w przeddzień kapitulacji Kępy, wyruszył w nocy na Oksywie, aby zabrać stamtąd grupkę oficerów pragnących kontynuować walkę z Niemcami.

Tak więc Ojciec cały wrzesień 1939 roku spędził na Helu - początkowo w składzie tej części OKT, która stacjonowała w miejscowości Hel, a następnie, po rozwiązaniu tego oddziału, służąc w oddziałach przeciwdesantowych jako dowódca plutonu mającego bronić rejonu helskiego portu rybackiego. Jak wspomniałem wyżej, do momentu kapitulacji



Legitymacja Oficerskiej Szkoły Marynarki Wojennej.



Srebrna Góra - po prawej fort Hohenstein.

Oksywia utrzymywał również nocną komunikację kutrem z walczącymi na Kępie oddziałami pułkownika Dąbka.

Gdy 1 października zapadła decyzja o kapitulacji Półwyspu, Ojciec nie zamierzał się oddać w niewolę. W nocy z 1 na 2 października podjął wraz z kilkudziesięcioma towarzyszami nieudaną próbę przedarcia się dwoma kutrami przez pierścien niemieckiej blokady do Szwecji.

W niewoli

Pierwszy okres niewoli, około 2 tygodnie, Ojciec spędził w obozie Kriegsmarine w Piławie. Następnie przebywał krótko w obozach przejściowych w Klein Dexen i Stablack (obydwa w dawnych Prusach Wschodnich) i w Riesenburgu



Oflag IVC Colditz.

(dzisiejsze Prabuty). W pierwszej dekadzie listopada został przewieziony do Oflagu XVIII B, w miejscowości Wolfsberg w Austrii (w kilku publikacjach podano niewłaściwą informację, iż ta grupa oficerów trafiła do Oflagu XVIII A w Lienzu).

Gdy się nieco ociepliło, wiosną 1940 roku, Ojciec podjął próbę ucieczki. Tak opisuje to Tadeusz Jasicki w „Ku chwale bandery”²:

„Najbliżej drutów stał barak żołnierzy, z niego więc postanowiliśmy kopać. Miejsce wynalazł chorąży (nazwiska nie pamiętam) z Korpusu Ochrony Pogranicza. Przygotował to tak, że odsuwało się we fryzjermi umywalkę i pod nią znajdował się właz. Po robocie umywalkę stawiało się na swoje miejsce. W pierwszej trójce, która zaczęła kopać, byli ppor. Niczko, ppor Wołoszyński i ja. Koncepcja przewidywała, że wykopiemy głęboką studnię, a następnie - na głębokości półtora metra zaczniemy ryc poziomy korytarz o średnicy 50 cm. Ziemię z korytarza miało się wysypywać do studni, co ułatwiałoby i przyspieszało robotę. Ja kopalem, Niczko wyciągał ziemię i podawał ją przez dziurę w suficie Wołoszyńskiemu, który rozsypywał ją po stropie jak najszerzej. Do świtu wykopałem studnię rozszerzającą się ku dołowi, około trzy i pół metra głęboką. Tunel miał być około 20 m długi, a jego wyjście miało znajdować się w polu po ziemniakach, gdzie były głębokie bruzdy i można było przeczołgać się nimi dalej. A potem - wzdłuż rzeki Lavant do granicy Jugosławii.

Nad ranem przerwaliśmy robotę i po pobudce wyszliśmy normalnie na apel. Następnej nocy kontynuowała pracę drużyna trójka: W. Korzeniowski, J. Chmielew-

ski i Z. Kiciński. Spaliliśmy już, gdy rozległy się strzały, zapaliły reflektory, a po chwili do naszego baraku wpadli żołnierze z oficerami na czele. Wszystkie łóżka były zajęte. Wartownicy patrzyli i nie mogli nic stwierdzić, dopóki jeden z nich nie odkrył koca i nie zobaczył, że leży tam manekin. Popelniliśmy błąd: trzeba było poprosić kolegów z innych baraków, aby położyli się do łóżek trzech naszych nieobecnych kopaczy”.

Za podjęcie tej próby ucieczki, Ojciec został przeniesiony na początku kwietnia 1940 roku do obozu karnego (Oflag VIII B) w forcie Spitzberg (Ostróg) w pobliżu miejscowości Silberberg (Srebrna Góra). Wkrótce Niemcy umieścili go wraz z grupką innych oficerów, których uznali za szczególnie niebezpiecznych, w forcie Hohenstein (Wysoka Skała), który był pobliskim, położonym na przeciwległym wzgórzu, oddziałem Oflagu VIII B.

Z tego fortu podjął na początku maja 1940 roku brawurową, zakończoną częściowym powodzeniem, próbę ucieczki, którą Karol Borchardt w „Kraźowniku spod Somosierry” określił jako wykonaną w stylu hrabiego Monte Christo.

Grupa jeńców dorobiła klucz do zamkniętego, sąsiadującego z jadalnią pomieszczenia, w którym znajdowało się wychodzące na zewnątrz okno. Po wieczornych zajęciach w jadalni, grupie uciekinierów udało się ukryć w tym pomieszczeniu. Dalszy przebieg wypadków tak opisuje jeden z uczestników tej ucieczki, Jędrzej Giertych³:

„Wreszcie cisza. - Niemcy zamknęły na noc jadalnię na klucz. Słychać tylko przez podwórkowe okno kroki wartownika przed budką. Zrobiło się ciemno.

Pierwsza trójka ostrożnie i cicho wyłazi spod prycz. Pierwszy przeciska się przez dziurę Michał⁴. Ja idę drugi. Muszę zdjąć płaszcz, bo się w płaszczu nie mieszczę. W niszy okiennej jest miejsce jedynie dla nas dwóch. Zdzisio zostaje za dziurą, tylko głowę wetknął i patrzy.

Cicho otwieramy wraz z Michałem okno. Zamiast kraty zapleciono wylot drutem kolczastym. Powoli odpłatamy drut - kaleczymy sobie przy tym palce.

Gotowe !

Wyglądamy ostrożnie. Pod nami fosa - wysokość mniej więcej dwóch pięter. Za fosą - las. W lewo i w prawo - zakręt fosy. Cisza. Pustka. Nie ma w pobliżu nikogo.

Ostrożnie wypuszczamy linę z przecieradeł. Starczyło. Sięgnęła do ziemi. Nie ma jej o co zaczepić, trzymam więc w rękę jej koniec. Jest wprawdzie w mu-

rze zardzewiały bak, ale się kiwa; niech z tego baka zjeżdża ostatni z dziesiątki - pod jednym może się nie urwie.

Trzymam linę, a Michał zjeżdża po niej w dół.

Dobra! Dojechał. Już skręca w lewo, omija wodę na dnę fosy, przelazi po kamieniach na drugą jej stronę”.

W sumie uciekło tej nocy z fortu 10 osób, czyli równo połowa wszystkich jeńców więzionych w tym wyjątkowo pilnie strzeżonym obozie karnym. Dla władz niemieckich była to kompromitacja!

Droga do wolności

Założeniem było, iż dalsza ucieczka będzie przebiegać w małych, 2-3-osobowych grupach. Tuż jednak po wydostaniu się z fosy okazało się, iż do marynarzy Giertycha, Ficka i Niczko dołączyło jeszcze 2 uciekinierów, którzy się rzekomo zgubili (piszę „rzekomo“, gdyż Giertych uważał, że jeden z tych zagubionych – Jasiu, celowo odłączył od swojej ekipy, ponieważ niósł tytoń przeznaczony dla całej grupki, w składzie której miał oryginalnie uciekać, ale będąc nałogowym

palaczem, wołał się „zgubić“, aby nie dzielić się z kolegami wspólnymi zapasami). Gdy razem zeszedli do podnóża góry, na której usytuowany był fort, natrafili na tory kolejowe, co wywołało dużą konsternację. Według mapy, którą udało im się wcześniej zdobyć, na trasie ucieczki, w kierunku Kotliny Kłodzkiej, nie powinno być żadnych torów. Znajdować się miały po drugiej stronie zbocza, z którego zeszedli, czyli na równinie wrocławskiej. Niestety, przedzierając się stromym zboczem w dół przez gęsty las i zarośla, w panujących ciemnościach, w dużym stresie, pomylili kierunki. Między uciekinierami rozgorzała ostra dyskusja. Wspomniany wcześniej Jasiu miał pretensje do Giertycha, który prowadził całą grupę, że pomylił drogę. Był też zdania, iż powinni wrócić do miejsca, gdzie rozpoczęli ucieczkę i poszukać właściwej drogi. Ostatecznie, zwyciężyła koncepcja Giertycha i mojego Ojca, aby obejść równiną Srebrną Górę oraz fort Spitzberg i wejść w Kotlinę Kłodzką następną doliną.

W trakcie okrażania polami Srebrnej Góry widywali w oddali ludzi. Padali wtedy plackiem na gliniastą glebę, która tak

ich na koniec oblepiła, iż wyglądem przypominali maszerującą grupę glinianych bałwanów. Wreszcie dostali się na zbocze po drugiej stronie wzniesienia, na którym usytuowany był fort Spitzberg, lecz z uwagi na ciemności i ryzyko ponownego zbłądzenia postanowili poczekać do rana. Przytuleni do siebie, w zimnie i lejącym deszczu, czekali w odrętwieniu sennym do momentu, aż się rozjaśni.

O pierwszym brzasku ruszyli w dalszą drogę przedostając się na szczyt położonego po drugiej stronie doliny wzniesienia. Mogli stamtąd z rozpierającym piersi poczuciem wolności i olbrzymią satysfakcją spoglądać na widoczne w oddali sylwetki fortów Spitzberg i Hohenstein, które jeszcze tak niedawno były ich więzieniem. Po nasytzeniu oczu tym widokiem, uciekinierzy zasiedli do posiłku w lesie.

Zakładali, że ich wędrowka potrwa miesiąc. Potrzebny na ten czas prowiant gromadzili pomniejszając i tak skromne, obozowe racje żywnościowe. Podczas przygotowywania posiłków, już w późniejszej fazie ucieczki, dużym zmysłem praktycznym wykazał się Jasiu. Z uwagi



Polscy oficerowie w ofalgu IVC - w centrum, na lewo od mężczyzny w ciemnej marynarce, bohater tekstu.

na mogący ich zdradzić, wydobywający się z ogniska dym, nie udawało się podgrzanie czegokolwiek. Wpadł on zatem na pomysł, aby nazbierać żywicy, która paliła się w puszcze po konserwach jak spirytus w prymusie. Można było wszystko gotować bez dymu.

Po posileniu się, ruszyli dalej starając się dojść do szosy w kierunku Kłodzka. Często słyszeli odgłosy szukającej ich obławy. Niemcy zmobilizowali duże siły wojska, policji, gajowych i młodzieży Hitlerjugend, przetrząsając okolicę w poszukiwaniu zbiegłych oficerów. Szczęśliwie jednak nie zostali odkryci. Po dojściu do szosy, zaczęli o zmroku posuwać się lasem, wzdłuż niej na południe.

Dalsza część ucieczki wyglądała podobnie: odpoczynek za dnia i marsz nocą. Prowadził mój Ojciec, który będąc z wykształcenia nawigatorem wytyczał drogę w kierunku południowym na podstawie układu gwiazd na niebie. Często jednak musieli przerywać nocny marsz, obawiając się ryzyka zbłądzenia z uwagi na warunki terenowe i pogodowe. Siadali wtedy tuląc się do siebie i dygocąc z powodu przenikliwego zimna i padającego deszczu, w oczekiwaniu na zmianę warunków umożliwiającą dalszy marsz.

Sprzyjało im szczęście. Gdy przekraczając po ciemku szosę wpadli na skład materiałów budowlanych zgromadzonych do remontu drogi i poprzewracali sterty kamieni i elementów metalowych powodując duży hałas, który obudził pilnujących stróżów nocnych, skończyło się na kilku okrzykach „Halt, halt!!!“. Innym razem, gdy po przebu-



W środku siedzi admirał Unrug, drugi od prawej stoi Michał Niczko, a drugi od lewej, S. Rowiński.

dzeniu okazało się, że spali na samej krawędzi lasu i jacyś chłopcy orali pola w odległości kilkunastu metrów od nich, nikt się do nich nawet nie odezwał.

Minęli Kłodzko i Bystrzycę Kłodzką, chcieli przez Morawy i Protektorat dostać się na Węgry, a stamtąd do Francji, by wstąpić do tworzącego się tam polskiego wojska (nie zdawali sobie oczywiście sprawy, iż dni Francji jako niepodległego państwa były już w tym momencie policzone). Dość dużym utrudnieniem w marszu była konieczność przecinania strumieni i rzeczek. Aby nie zamoczyć ubrań rozbierali się wtedy do pasa i przekraczali wodne przeszkody. Największym

problemem było potem ponowne założenie butów na ich poranione, pełne odparzeń i bąbli stopy.

Po przecięciu Kotliny Kłodzkiej zmuszeni byli wspiąć się na kolejne pasmo górskie. Byli już w Czechosłowacji. Początkowy plan ucieczki zakładał unikanie dróg i poruszanie się, o ile to możliwe, tylko lasem. Wszyscy byli już jednak mocno zmęczeni tym wielodniowym przedzieraniem się przez bezdroża, tak więc gdy trafili na drogę prowadzącą w kierunku miejscowości Schönberg (dzisiejszy Sumperk), czyli zgodnie z założoną przez nich trasą ucieczki, postanowili z niej skorzystać. Wyszli z założenia, iż jest mało prawdopodobne, aby tutejsze władze wiedziały o ich ucieczce.

Śpiąc tego dnia w przydrożnym lesie zostali przypadkowo obudzeni przez kręcącego się w pobliżu parobka z widłami. Nie było rady – pomimo niewyspania i zmęczenia trzeba było uciekać dalej w obawie przed policją, którą parobek mógł sprowadzić.

Po ominięciu przedmieściami Schönberga, uciekierzy kontynuowali marsz szosą w kierunku miejscowości Hohenstadt (dzisiejszy Zabreh). Posuwanie się szosą było tak wygodną alternatywą w stosunku do przedzierania się przez las, iż nikt z uciekierów nie mógł się oprzeć tej pokusie, pomimo, iż zwiększało to ryzyko zostania złapanym.

Gdy w pewnym momencie zastanawiali się nad wyborem dalszej drogi, zauważyli młodą dziewczynę na rowerze. Giertych zebrał się na odwagę i podszedł



Oflag VIII B, fort Spitzberg - skrajnie po prawej Tadeusz Jasicki, obok Michał Niczko, skrajnie po lewej w drugim rzędzie Jędrzej Giertych; w pierwszym, trzeci od lewej, przypuszczalnie komandor Majewski.

do niej, aby spytać o właściwą drogę. Zdążył tylko powiedzieć: "Prosim was, słeczna...", gdy dziewczyna spojrzawszy na niego i towarzyszących mu czterech dryblasów, krzyknęła przeraźliwie i puściła się pędem w drugą stronę. Giertych żartował, iż pewnie jeszcze po latach opowiadała swoim dzieciom o tym, jak to pewnej nocy udało jej się uciec przed pięcioma strasznymi zbrojnymi.

Następnego dnia wieczorem Ojciec oraz jego towarzysze zbliżyli się do przedmieść miasteczka Hohenstadt. Sytuacja stała się dość kłopotliwa i niebezpieczna – było jeszcze w miarę jasno, a pojawiło się nagle dookoła sporo ludzi, tak więc trudno było w takich okolicznościach szukać jakiegokolwiek kryjówki. Nie mając innego wyjścia, postanowili kontynuować marsz przez miasto. Giertych tak to opisuje w książce „Wrześniowcy”:

„Szybko umówiliśmy się by trzymać się jedni od drugich z daleka, by jak najmniej zwracać uwagi. Szedłem na przodzie z Michałem. Weszliśmy na przedmieścia.

Na progu małego domku stał młody chłopiec. Może siedemnastoletni. Nikogo prócz niego na ulicy nie było. Postanowiłem z tego skorzystać i spytać go o drogę.

Podszedłem do niego i podniosłem ramię w ukłonie, a Michał odsunął się na bok.

- Heil Hitler!

Chłopiec wydawał się onieśmielony.

- Heil Hitler!

Zapytałem go po niemiecku o most.

- Ich verstehe nicht deutsch.

Dobra nasza! To Czech!

- Wystie Czech?

- Ano.

- Prosim was o informację. Hdie jest most i cesta do Olomouca?

Ożywił się i uczynnie objaśniał.

- Tou – to cestou do kasztanowej aleje o potom w prawo.

(Notuje czeszczyznę jak ją pamiętałem i jak ją umiem powtórzyć).

Nagle przyszła mi myśl, aby zaryzykować zagranie z nim w otwarte karty. Dobrze mu patrzalo z oczu.

- Prosim was... A ne znate wy ile kilometrou budie do hranice Protektoratu?

Tonem stanowczym wymienił liczbę.

- A wystie kto?

- Mysme polscy wojacy. Utielkisme s Nimecka s lagru, s taboru. Idieme do Uberska i do Francie.

Przyjął to z przejęciem, lecz życzliwie.

- Poczekajcie, ja mam kartu.

Uczynił taki ruch, jakby chciał wejść do swego domu, ale nagle zatrzymał go Jasio, który właśnie nadszedł ze Zdzisiem.

- Nie wojacy, nie wojacy! Oficery!

Głośno zaczął mu objaśniać, co jesteśmy za jedni. Staliśmy wokół we czterech, bo i Jurek się właśnie nawiniął. Tylko Michał stał dyskretnie z daleka. Usiłowałem Jasia uciszyć, ale nie było sposobu. Czech był wyraźnie przerażony.

Właśnie nadjechało na rowerach dwóch kilkunastoletnich chłopców w skórzanych kurtkach z odznakami Hitlerjugend. Zatrzymali się o kilkanaście kroków od nas, być może bez złych wobec nas zamiarów, ale Czech upadł w panikę. Kazał nam się wynosić, belkotał, że nie rozumie po niemiecku“.

W oflagu

Uciekinierzy ruszyli dalej drogą wskazaną przez czeskiego chłopca. Jak się okazało, prowadziła ona tuż przed... niemieckimi koszarami, gdzie aż roiło się od wojska. Udało im się jednak przejść obok bez żadnych przygód.

Giertych miał pretensje do Jasia, iż ten wplątał się niepotrzebnie w jego rozmowę z czeskim chłopcem, Jasiu z kolei obwiniał Giertycha o „przedefilowanie“ przed bramą koszar – wszystko to spowodowało tylko dalsze pogłębienie istniejących już i tak od dawna konfliktów. Tak pisze o tym Giertych:

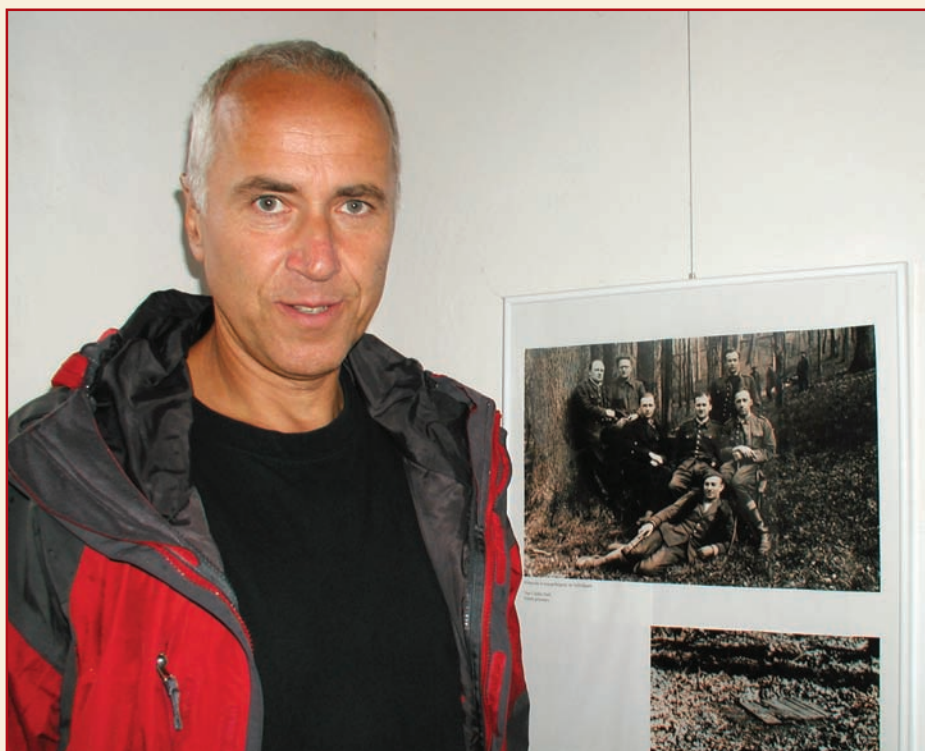
„Byliśmy beznadziejnie skłóceni. Właściwie wszyscy prócz mnie jednego

mieli już tej wyprawy dość. Chcieli być jak najprędzej w Protektoracie, nawiązać kontakt z ludnością czeską, otrzymać pomoc jakiejś organizacji i przedostać się na Węgry samochodem lub koleją. Z moim pragnieniem dalszego pieszego marszu byłem zupełnie odosobniony. Gdybym był sam z Michałem, byłbym go bez trudu przekonał o konieczności dalszego, wytrwałego wysiłku, a nawet ze Zdzisiem byłbym sobie jakoś dał radę. Ale Jasio swoim narzekaniem, swoją krytyką, swoim ciągłym gadaniem o tym, że trwa za długo zupełnie zdemoralizował Zdzisia i trochę osłabił i zniechęcił Jurka i Michała. Huczeliśmy wciąż kłótnią, jak gniazdo szerszeni i gdy trzeba było podjąć jakąkolwiek wymagającą zmiany postępowania decyzję, byliśmy do niej niezgodni.“

Tak więc skłóceni, nie odzywając się do siebie nawzajem, ruszyli w dalszą drogę, nadal szosą, chociaż rozśadek nakazywał, aby z niej zejść. Jeszcze w Hohenstadt minęli policjanta, który podejrzliwie się im przyglądał, ale nie zdecydował się na sprawdzenie ich papierów. Około 2. w nocy przeszli przez miasteczko Muglitz (dzisiejsze Mohelnice) i idąc dalej wzdłuż torów kolejowych kontynuowali marsz w kierunku Ołomuńca. Po pokonaniu kilku kilometrów, widząc w oddali czerwone światło, które uznali za przejazd kolejowy, zdecydowali się na nocleg pod przydrożnym kopcem siana. Zdawali sobie sprawę, iż do granicy Protektoratu jest już niedaleko (zgodnie z informacją otrzymaną od czeskiego chłopca, około 10



Zamek w Colditz, czyli oflag IVC - zdjęcie z okresu wojny.



Autor tekstu w muzeum Oflagu IVC w Colditz przy zdjęciu, na którym widoczny jest jego ojciec.

km), tak więc rano zamierzali rozeznać sytuację i zboczyć do lasu, aby przekroczyć granicę. Zasnęli pod tym kopcem siana, a o tym jak po krótkiej chwili wyglądała ich pobudka, opowiada Giertych:

„Nagle budzi mnie wrzask: - Hände hoch!

A potem przeraż liwy gwizdek.

Stoi nade mną człowiek w mundurze, ma gwizdek policyjny w ustach i mierzy we mnie z pistoletu.

Dźwigam się, opierając się na moim kij.

- Stock weg werfen!

Rzucam kij. Stoimy wszyscy pięciu. W oddali słychać tupot kilku ludzi w ciężkich butach, biegnących w naszą stronę.

Młody Czech się pomylił. Granica była nie za dziesięć kilometrów, lecz tutaj. Owo czerwone światło na szosie to był posterunek graniczny. Usiedliśmy o 200 metrów od niego. Strażnicy usłyszeli nasze kroki na szosie, usłyszeli, że usiedliśmy przy stogach i jeden z nich przyszedł zobaczyć, co jesteśmy za jedni.

Że nie mamy czystego sumienia – to było oczywiste. Nie byliśmy wypadkiem typowym.

Nie było się co wyłgiwać. Powiedzieliśmy otwarcie co jesteśmy za jedni i dokąd idziemy.“

W ten sposób Ojciec został wraz ze swoimi towarzyszami ujęty i odstawiony na powrót do fortu Hohenstein, gdzie

w „nagrodę“ za swój wyczyn dostał 10 dni aresztu.

Koledzy opowiadali im potem, jak wyglądał pierwszy apel poranny po ich ucieczce, na który siłą rzeczy stawiała się tylko połowa więzionych w forcie oficerów. Niemcy początkowo podejrzewali, iż druga połowa po prostu nie raczyła stawić się na apel i wysłali podoficera, aby ich wygonił z sypialni na dziedziniec. Podoficer nie znalazł oczywiście nikogo w pomieszczeniach jenieckich, ale Niemcy nadal nie mogli uwierzyć, iż połowie jeńców udało się z tego obozu zbiec. Dopiero wykrycie powiewającej z fortecznego okna liny z prześcieradeł pozbawiło ich złudzeń. Na obóz spadł cały szereg szykan, ale nie było to w sumie nic groźnego.

Niemcy natomiast uznali „Dalaj Lamę“ po tej ucieczce, za osobę wyjątkowo niebezpieczną i jesienią 1940 roku został on przeniesiony do słynnego Oflagu IV C w saksońskiej miejscowości Colditz. W położonym na wzgórzu i specjalnie przygotowanym na przyjęcie tak szczególnych „gości“ zamku, Niemcy przetrzymywali nie tylko swoich najcenniejszych jeńców (m.in. admirała Unruga, siostrzeńca Churchilla, a później generała Bór Komorowski), lecz przede wszystkim tych oficerów (niezależnie od narodowości), którzy dotychczasową postawą udowodnili niezłomną wolę wydostania się z niewoli i kontynuacji walki z Niemcami. Dostanie

się do tego oflagu było dla przebywającego w niewoli oficera swego rodzaju nobilitacją.

Zebranie w jednym miejscu i czasie tej śmietanki uciekinierów z różnych oflagów rozsianych po całej Europie, zaowocowało dużą ilością wykonanych z niesamowitą pomyslowością i brawurą ucieczek – część skończyła się niepowodzeniem lub wręcz, w jednym wypadku, śmiercią pragnących odzyskać wolność więźniów, część jednak uwieńczona została pełnym powodzeniem obalając mit hitlerowskiej propagandy, która twierdziła, iż z tego miejsca nie uda się uciec nikomu. Jest to już jednak zupełnie inna historia, która była zresztą opisana w wielu książkach i filmach – zarówno dokumentalnych jak i fabularnych.

Nic mi nie wiadomo o próbach ucieczek podejmowanych przez Ojca z tego oflagu. Być może zniechęcony poprzednimi niepowodzeniami ich nie podejmował. Alternatywnie i to - znając niezłomny jego charakter - wydaje mi się bardziej prawdopodobne, mógł takie próby podejmować, ale dopóki kończyły się w zarodku, nie trafiały do rejestru udokumentowanych w historii tego oflagu ucieczek.

W sierpniu 1943 roku Ojciec został przeniesiony do Oflagu II C w Woldenbergu (dzisiejszy Dobiegniew), gdzie przebywał do wyzwolenia w lutym 1945 roku. Wtedy to, po długiej wojennej przerwie, nadszedł czas, aby ponownie założyć cywilny mundur marynarski – tym razem już na dobre...

Robert Niczko

Zdjęcia pochodzą z archiwum autora

- 1 „Pionierski rejs”, Zygmunt Dreszer, Wydawnictwo Ligi Morskiej i Kolonialnej, Warszawa 1936.
- 2 „Ku chwale bandery”, Wydawnicza Spółdzielnia Pracy MORZE, Warszawa.
- 3 „Wrześniowcy”, Jędrzej Giertych, nakładem katolickiego ośrodka wydawniczego „Veritas” w Londynie, 1957.
- 4 Giertych celowo unikał używania w książce nazwisk kolegów, którzy mieszkali po wojnie w Polsce ograniczając się jedynie do podawania ich imion. Zdawał sobie sprawę, iż mogą oni mieć w komunistycznej Polsce problemy z powodu samego faktu, iż mieli kiedyś kontakty z tym będącym na indeksie przedwojennym, prawicowym politykiem, który pozostał na emigracji. Tak więc wspomniany w tym cytacie „Michał”, to oczywiście Michał Niczko.

Morze poezji

W przedwojennych numerach „Morza” nie brakowało morskiej poezji. Tej lepszej i tej nieco niższych lotów... Oto kilka przykładów.

Na piasku zmięta... poszarpana... leży,
Bezkształtną masą – i niczem jest zblizka.

Posępne i groźne

Kwietniowy numer z 1925 roku zamieszcza wiersz komandora Mariusza Zaruskiego „**Na bom-bram-rei**”:

O, jak tu pięknie. Gdziekolwiek poleci
Twój wzrok, zamknięty w widnokregu kole,
Wszędzie powietrze i pajęczce sieci...
Jeśli nerwy masz mocne i oczy sokole.

Nie bój się próżni: spojrzysz, tam na dole
Czy widzisz ludzi? Jeden, drugi, trzeci –
Cały tłum mrówek, kręcących się w kole,
Jak drobne pyłki w wichrowej zamieci...

Jak tu swobodnie, jak blisko do Boga,
Jaka wokoło tu otchłań zawrotna!
Maszty wraz ze mną chylą się na boki...
Nie, nie chcę wracać. Już wolę obłoki!

Kolejny numer, z maja 1925 roku i wiersz „**Hel**” autorstwa Zofii Słaskiej:

(...)
Niekiedy wicher rozkołysze fale
I ponad duny spiętrzą się bałwany,
Wtargną zuchwale do rybackich checz –
To morze huczy pieśń o własnej chwale,
W śmiałe flotylle rzuca huragany,
Pychę przemożną w lęk kaszubskich checz.

Lecz wiem, że miną z czasem srogie burze
I ta mgła przykra, która wzrok tumani,
Znow dobra fala napłynie na Hel,
I może wtedy, w zachodu purpurze
Sto bander błysnie na morskiej otchłani,
Na polską flotę spojrzysz biały Hel.

W numerze lipcowym z tegoż roku, Zofia Gordziałkowska w wierszu „**Meduza**” sięga do mitologii:

Na wielkich morzach, w bezdennej głębinie,
Przed się węzowe swoje wijąc sploty,
Jak cudna koncha przedziwnej roboty,
Głowa meduzy kryształowa płynie.
I miękkim ciałem nurza się szeroko,
Wichrem swych włosów zamiatając fale,
I między barwne muszle i korale
Zimne i błędne jej spogląda oko.

A czasem krwawe na szyi ma pręgi
I płynie cicha – nad morza roztoczą,
A złotem słońca warkocze się broczą,
I Wkrą szkarłatne opadają wstęgi. –
A przy księżycu w srebrze się kołysze
I w pół otwarte swe usta rozchyła,
Jak gdyby życia jej wracała chwila,
I znow w śmiertelną swą zapada ciszę.

Jeno wśród burzy, gdy bałwan nią ciska
I Martą rzuci u nągich wybrzeży,

Z tematyką morską zmierzyła się również Maria Konopnicka. Oto jej wiersz zamieszczony w numerze październikowym w 1925 r. pt. „**Burza na morzu**”:

...Wtem reja trzasła. Huk poszedł od przodu.
Do gromowego podobny rozkazu.
Sternik zbladł, skrzył śruby, co miał siły,
Zachwiał się okręt i bieg wziął pochyły.
(...)

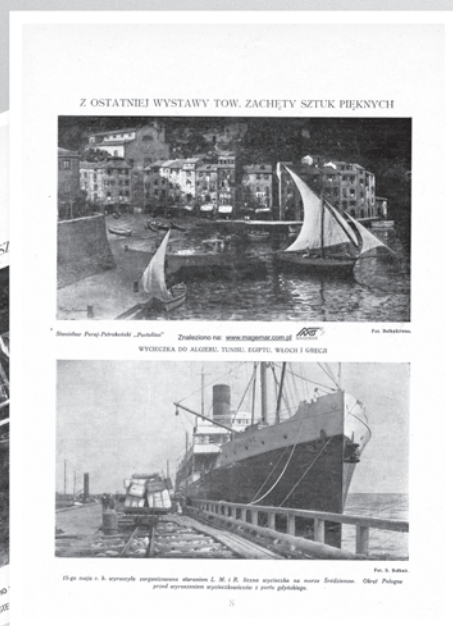
Jakże nie ryknął wichry! Jak po niebie
Nie naczna trzaskać z okrutnym grzechotem!
Jak się nie porwą, nie wpadną na siebie,
Jak się nie cisną o morze pokotem!
To koń takiego dołu nie wygrzebie.
Kiedy to jezdnik uwiąże pod płotem,
Jak one wodę skopały kopytem,
W błyski kowanem, a w gromy podbitem.
(...)

Huknęły teraz niebieskie harmaty,
Które sam Michał Archanioł nabija.
Mrok upadł gęsty, i tylko się szaty
Jego czerwoność skroś chmury przebija,
Pękły nad światem ogniste granty,
Świszczą, żądlami kręcą jako żmija...
Lecą do morza pobite czerepy,
A strugi deszczu tak wałą, jak cepy. (...)

W tym samym numerze miesięcznika znajdziemy również wiersz „**Nad obcem morzem**” Edwarda Ligockiego:

Wichry, piaski, pustka, morze,
fal posępnych martwe szkliwo –
żywa wściekłość, martwe łoże,
rozpędzony huf szatański,
głucha szarość wichrów z nimi –
a w tej pustce pól bezpańskiej
zgasły ołtarz jeszcze dymi
i w głębinę iskry miota.

Maj 1925 r.



Szarość, wichry, jęk, tęsknota.

Morze, morze beznadziejne,
zielonawa, szara głębi –
(Słony oddech rani, ziębi,
obezwładnia, dławi, gnębi...)

Wichr, lecący z Oceanu
o brzeg z jękiem się rozbija,
o skalistą pierś uderza –
a na brzegu, jak lilija,
w otchłan patrzy biała wieża,
w zimne dale Oceanu,
w zielonawy nurt odmętów,
w kołysane,
gnane,
rwane
żagle łodzi i okrętów...

Wał spieniony w głąz uderza
swej zielonej piersi młotem: -
drży latarni morskiej wieża,
fale kładą się pokotem... (...)
Ku głębinie beznamiętnej
skamieniały orszak schodzi,
w toń się graży,
w otchłan dąży,
jakby cień styksowej łodzi...

Wichry, piaski, pustka, morze,
i litanie szarych fal...

Grudniowy numer miesięcznika z 1925 r. zamieszcza wiersz, a raczej rodzaj satyry, pisany w 1906 roku, autorstwa Jana Lemańskiego:

„Tercyny”

...Mielim ongi sławnych kroli;
Mielim świętych w aureoli...
Było! Niema! Z Bożej woli!

Mielim hen – koło Pomorza,
Przed wiekami łachę morza...
Było! Niema! Wola Boża!

Morze, pełne głębin, chlustu,
Nie przypadło nam do gustu,
Widać – z Bożego dopustu!

Morska woda smak ma gorzki;
Nam od Bogów – słodsze bożki;
Drwimy z świętych, my – świętoszki.

Numer marcowo-kwietniowy z 1926 roku przynosi króciutki wierszyk o Posejdonie pióra Zofii Dąbrowskiej:

Trzymając trójząb, zagląda falom w pasz-
cze –
Łaskawie królewską ręką po grzbietach
je głaszczce.
Wiatr, jak pies spuszczone ze smyczy,
Skacze wokół niego i głośno skowyczy.
Ucisza więc go spojrzeniem – milczeć każe.

A srebrne ryby rozkładają ogonów wa-
chlarze.
Siedzi Posejdon, owinięty w zielonych
wód futro
I pyta się wiatru: Czy zrobić burzę jutro?

Życie codzienne

Czerwiec 1927, wierszyki Stanisława Radeckiego, z których wybraliśmy dwa:

„Odpoczynek palacza”

Do góry brzuchem,
rozwalony,
leży...
cały osmolony,
na pokładzie.

Do pasa nagi,
z piersią atlety,
wzbudziłby zachwyty,
każdej kobiety,
gdyby się zjawił,
na srebrnym ekranie.

„Latarnia morska”

Czarna otchłan.
Tam być musi,
lornetę do ócz przykładą,
bada. –

Czarna otchłan.
Tam być musi,
błysnęła,
jest –
znowu błysła,
tam –
na prawo,
druga
mruga.

W porządku,
okręt na kursie.

W numerze czerwcowym z 1928 roku znalazła się miniaturka **„Morze ciche”** autorstwa Henryki Nowocień:

Na horyzoncie, niebo
ramiona zanurzyło w morzu.
I usnęło na falach,
jak w olbrzymim łożu,
śniły mu się, jak wieczność
sny płynne, wszechogarniające –
zjawiska... okręty z chmur
w morze spływające.

W grudniu 1928 roku „Morze” zamieściło wierszowaną poradę praktyczną pióra komandora Mariusza Zaruskiego pt. **„Gadułki wilka morskiego”**:



Maj 1925 r.

Nie wierz okrętowi,
Gdy go spotkasz w nocy:
On cię przepołowi
I nie da pomocy.

Czy zwie się on kufą,
Czy mu imię nawa,
Obejdź go za rufą
Tak, byś sam był z prawa

Długa droga dobra –
Lepsza krótka raczej.
Gdy ci złamią ziobra,
Zaśpiewasz inaczej.

Styczeń 1929, wiersz pt. „**Morze, cudowne morze**” autorstwa Mieczysława Guranowskiego, wygłoszony, jak zaznaczono, 7 grudnia 1928 roku „na Koncercie-Raucie ku uczczeniu 10-lecia Ligi Morskiej i Rzecznej, przez artystkę teatrów warszawskich, p. J. Nosarzewską-Adwentowiczową”:

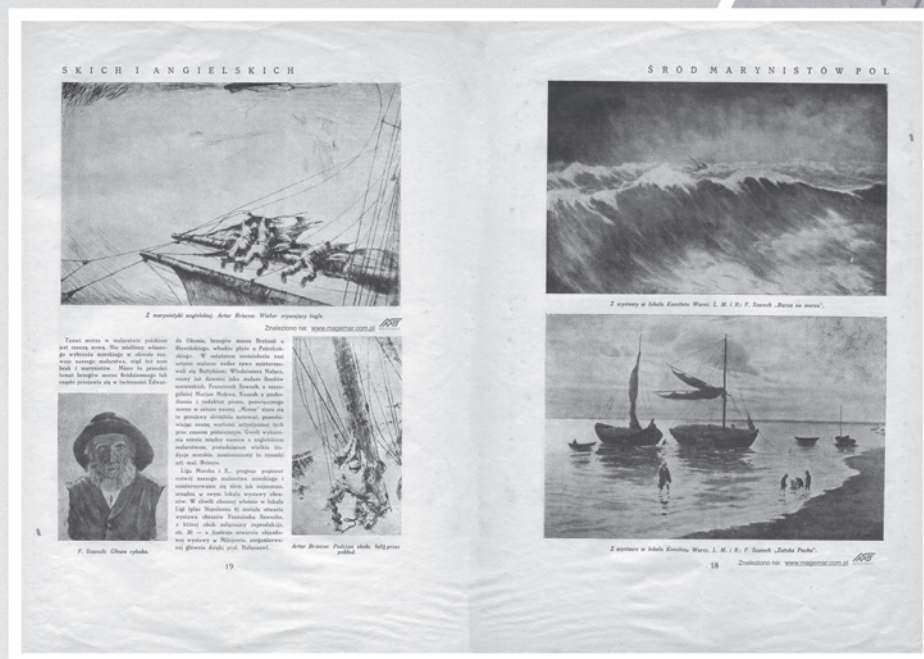
Morze, cudowne morze!
Ile uśmiechów i krwi w twojej głębi,
kiedy płoniesz w jutrzni, lub kiedy gorze
twe łono w zachodzie, i wir się kłębi,
a ty olbrzymie, szalone
pędzisz swe fale – płomienie
w bezmiar – nieprzeliczone
jak przeznaczenie... (...)

Morze, cudowne morze!
tęskniłem za tobą wiek cały.
W gwiazd srebrnych porze,
jawił się niby pragnienie,
jak orzeł biały,
co za lasami – górami
tkał gniazdo – marzenie!... (...)
A jeśli kto się ośmieli
choć jedną kroplę zabierze –
to za to utoczyć pozwolę
całą swą krew do topieli.

Flota wojenna

W numerze listopadowym z 1932 roku, zamieszczono wstrząsający wiersz poświęcony marynarzom, którzy zginęli na francuskiej łodzi podwodnej *Prometeusz*, która zatoniła w czasie prób stoczniowych. Zginęło 49 członków załogi i 17 stoczniovców, uratować udało się siedmiu marynarzom:

Usnął snem spokojnym zmęczony manometr –
łódź jest przykryta pierzyną 10 atmosfer;
w kajucie czeka siedem granatowych wspomnień



Marzec-kwiecień 1926 r.

na wieść, co milczeniem odpowie: pozostać! (...)
Ojczyznę postawi na baczność krótki i twardy telegram –
ludzkość pochyli głowę na moment od dzieła;
zgodnie wojenne bandery po masztach pobiegną –
z żałobną wieścią – od góry do dołu na przelaj –
- Lecz dzisiaj jeszcze można nas żywych z łodzi wycofać!
- Można? Niech bosman okna otworzy na przestrzał!
niechaj burza przewietrzy przekłętą sarkofag –
Rozkaz chłopcy! – mnie duszno – mnie tu brak powietrza!!!

Numer z grudnia 1932 roku, przy artykule o budżecie na budowę nowych jednostek pływających (14 milionów złotych) przewidzianych na 1933 rok, przynosi również „propagandowy” tekst „**Pieśni polskiej floty wojennej**” autorstwa Józefa Birkenmajera:

Z wichrem w zawody
płyniemy przez nurty,
spiętrzone zwalczając przeszkody –
płyniemy!
Choć topiel bezdena,
hucząca nawałą,
szturmuje do burty –

płyniemy – hej – śmiało,
my, polska flota wojenna!
Polskim my strzeżem!
Jak warty, w jej bramach
czuwają okute pancernem okręty!
Nie damy jej w lenna!
A wszelki zły zamach
odeprzem – my wierni
rycerze pancerni,
my, polska flota wojenna!
Polska bandera
nad portem Oksywia
na morze radośnie spoziera
i szumi!
A serce nam sprzęga
i dusze ożywia
ta ufność promienna,
że Polska potęga
to polska flota wojenna!

Opr. Czesław Romanowski



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

Wyjście na morza dalekie...



Masowiec
z Wielkich Jezior
amerykańskich,
czyli Warta.

Dalekomorskie trampy

Dynamiczny rozwój Żeglugi Polskiej szedł we wszystkich kierunkach. Prócz trampingu bałtyckiego i rozwoju linii regularnych, postanowiono rozpocząć tramping dalekomorski.

We wcześniejszych odcinkach naszego cyklu mówiliśmy o pierwszych latach rozwoju Żeglugi Polskiej, która zaczynała od trampingu bałtyckiego. Apetyty dyr. Juliana Rummla szły dalej:

Jesienią (1927 r. - red.) wyjaśniła się możliwość nabycia dalszych statków. Moją myślą przewodnią było posiadanie w okresie kilku pierwszych lat przede wszystkim statków towarowych o różnej wielkości, aby można je było wykorzystać na bliskich i dalekich morzach. Moglibyśmy dzięki nim zdobyć potrzebne nam doświadczenie, a jednocześnie pozwoliłoby to ustalić, jaki typ statków będzie najbardziej odpowiedni dla przedsiębiorstwa, jakie statki trzeba będzie wyeliminować i jakie typy budować na przyszłość. Poza tym zawsze miałem na

względzie konieczność zwrócenia szczególnej uwagi na linie regularne, marzyłem o stworzeniu sieci polskich linii regularnych, opierających się na Gdyni, która musiałaby odegrać ważną rolę w ekspansji polskiej na morzu, torując drogi przede wszystkim naszemu eksportowi. O tej sprawie mówiłem już w swoim referacie w lipcu 1918 roku na polskiej naradzie ekonomicznej w Petersburgu (było to pierwsze poruszenie sprawy polskiej floty handlowej i w ogóle pierwsze postawienie na porządku dziennym tej sprawy). Sprawę polskich linii regularnych przedstawiłem również w licznych artykułach publikowanych już w Polsce oraz w książce Gdynia port polski. Ale przed otwarciem linii regularnych trzeba się było dobrze do tego przy-

gotować pod każdym względem. Dla badań w okresie przygotowawczym musiała posłużyć przede wszystkim dobrze rozwinięta żegluga nieregularna, prowadzona z myślą o przejściu, gdy warunki na to pozwolą, na żeglugę regularną, w ściśle obranych kierunkach. Statki, które mogły pływać po morzach bardziej oddalonych, już mieliśmy. Nęciło mnie Morze Śródziemne i Afryka, skąd otrzymywaliśmy w wielkich ilościach fosfaty, trawę morską, korek itd., a dokąd mógł iść nasz węgiel. W związku z tym - gdy powstała możliwość nabycia dalszych statków - wysunąłem wnioski kupna dwóch statków po 5000 ton każdy oraz jednego małego, dla mórz bliskich, nie mówiąc o dwóch mniejszych statkach dla żeglugi przybrzeżnej.

Dyrektor Rummel nie wspominał tu, że jesienią 1927 r. dysponował już statkiem, który zamierzał skierować na Morze Śródziemne.

Była to Warta, którą wiosną tego roku Polska Marynarka Wojenna sprzedała Żegludze. Statek niestary, bo zbudowany w 1916 r. w Great Lakes Engineering Works, Ecorse, Michigan, USA, jako masowiec do przewozu rudy na Wielkich

Jeziorach Ameryki Północnej. Sprzedany w trakcie budowy Francuzom, w październiku 1916 r. został ukończony jako *PLM 5* i wszedł do eksploatacji Société Nationale d'Affretements, wożąc podczas I wojny światowej materiały wojenne nabywane przez rząd francuski w Stanach Zjednoczonych i Kanadzie. W 1921 r. zabrakło dla niego ładunków, wystawiono go na sprzedaż i w marcu 1924 r. zakupiła go Polska Marynarka Wojenna do przewozu ładunków wojskowych. Wybrano go spośród 7 oferowanych statków, z powodu największych luk ładunkowych – mieściły się w nich skrzynie o długości ponad 8 m, w których przewożono samoloty.

Nowozakupioną jednostkę skierowano do remontu i poddano przebudowie. Kosztem II ładowni powiększono np. liczbę miejsc dla załogi. W czerwcu, w Cherbourgu statek uroczyście wcielono w skład floty, nadając mu nazwę *Warta*. W pierwszy rejs wyszedł do Polski, 22 czerwca, z ładunkiem 599 t materiałów wojennych, w tym 89 t prochu, 20 działami 105 mm i balonami. Wobec informacji pozyskanych przez polski wywiad o planowanej niemieckiej prowokacji, *Warta* była eskortowana przez kanonierki *General Haller* i *Komendant Piłsudski*. Później regularnie wychodziła w rejsy, m.in. w sierpniu 1924 r. popłynęła do Włoch. Gdy z początkiem 1927 r. liczba sprowadzanego sprzętu zmalała, marynarka w marcu 1927 r. odsprzedała jednostkę Żegludze Polskiej.

Warta, budowana na specyficzne warunki amerykańskich Wielkich Jezior, od-



Niemen - pierwszy polski statek towarowy, który przekroczył równik.

znaczała się dużym zanurzeniem i nie nadawała do żeglugi bałtyckiej. Dlatego dyr. Rummel skierował ją na linię śródziemnomorską, gdzie miała przecierać szlaki większym statkom, lepiej dopasowanym do potrzeb przyszłej linii. Wedle jego słów, *Warta* pływała zazwyczaj z ujemnym wynikiem finansowym, ale bezcenne okazały się doświadczenia zebrane podczas jej eksploatacji oraz nawiązane wówczas kontakty. Okazjonalnie odwiedzała też porty bałtyckie.

Podczas cywilnej służby spotykały *Wartę* różne przygody. Jedne przyjemne, gdy na przykład 10 maja 1930 r. w pobliżu Wysp Alandzkich uratowała 5 ludzi z lotewskiego żaglowca *Viola* uwięzionego w lodach. Niestety, radość zmącił fakt, iż uratowani okazali się przemysłnikami i zażądali od Żeglugi odszkodowania za uszkodzenia, jakie ich statek doznał podczas akcji ratowniczej *Warty*... Nieprzyjemne zaś okazało się zderzenie 13 listopada 1931 r. ze szwedzkim parowcem *Wellam De Besche* (1933 BRT), choć nie przyniosło większych strat.

W lutym 1933 r. *Wartę* dopadł kryzys i została unieruchomiona w Gdyni z braku zatrudnienia. Bez większego żalu sprzedano ją we wrześniu 1933 r. Włochom. 4 października tego roku po raz ostatni wyszła z Gdyni, wciąż jako *Warta*, ale już pod włoską banderą, z ładunkiem węgla i koks do Livorno.

Pechowy Niemen

Wspomniana wcześniej przez dyr. Rummla okazja do pozyskania dwóch stat-

ków po 5000 t powstała, gdy brytyjska stocznia Craig, Taylor & Co. Ltd. w Stockton-upon-Tees ogłosiła gotowość do sprzedaży statku nr 209, z którego budowy zrezygnował inny armator. Ponieważ głównym towarem wysyłanym do dalekich krajów miał być węgiel, fundusze na zakup uzyskano od wojewody śląskiego i 18 listopada 1927 roku Rada Nadzorcza Żeglugi Polskiej zdecydowała o niezwłocznym zakupie statku, z przeznaczeniem do żeglugi trampowej do portów śródziemnomorskich. Transakcję sfinalizowano 24 stycznia 1928 r., przy okazji zamawiając tego samego dnia drugą, identyczną jednostkę.

Pierwszą zwodowano 7 marca 1928 r. nadając jej nazwę *Niemen*. Z końcem kwietnia przybył on do Gdyni i 5 maja wyszedł z węglem do algierskiego Boné. Z Afryki Północnej przywoził zazwyczaj fosfaty. 24 lutego 1931 r. jako pierwszy polski statek towarowy przekroczył równik, w drodze z Madery do Urugwaju.

W połowie lutego 1932 r. wyszedł na Morze Śródziemne delegowany do asystowania rumuńskiemu statkowi pasażerskiemu *Romania*, na którym marszałek Józef Piłsudski podróżował do Egiptu na leczenie. Służył następnie w czasie pobytu marszałka w Egipcie - stojąc na reddie Aleksandrii - do porozumiewania się marszałka z krajem poprzez radiostację obsługiwana przez oficerów PMW.

We wrześniu 1932 r. *Niemen* wyszedł w rejs do portów brytyjskich. Wracając, załadował w Leith węgiel i wypłynął z nim do szwedzkiego Gävle. Był to jego ostatni rejs. 1 października, tuż po godzi-



Zabiegi kosmetyczne na Warcie w 1931 r.



Lawhill – fotografia ze zbiorów w State Library of Victoria, Allan Green coll.

nie 3 w nocy, w rejonie Skagens Rev został we mgle uderzony przez fiński żaglowiec *Lawbill* (2816 t). Przebieg tej katastrofy był szczegółowo opisywany w polskiej literaturze, np. w II tomie „Księgi Statków Polskich” – dzieła zapoczątkowanego przez red. Jerzego Micińskiego w połowie lat dziewięćdziesiątych. Dlatego tutaj zaprezentujemy inny punkt widzenia.

Kpt. Arthur Söderlund, dowodzący żaglowcem, oświadczył, że *Lawbill* wyszedł z Mariehamn do Port Victoria 21 września 1932 r. i po załadunku opuścił port w Kopenhadze 30 września. Pierwszego października, około godz. 2.40 nad ranem, w drodze pod żaglami do Skagen, zaobserwowano parowiec z zapalonymi i dobrze widocznymi światłami. Światła *Lawbilla* paliły się jasno i prawidłowo. Parowiec zbliżał się niebezpiecznie, nie zmieniawszy kursu, by ustąpić drogi statkowi idącemu pod żaglami, zatem o 2.55 na *Lawbillu* zapalono pochodnie. W chwilę potem zauważono światło pozycyjne prawej burty parowca, a za chwilę lewej burty i wtedy nastąpiło zderzenie. W jego wyniku *Lawbill* został „zepchnięty przez sztag” i złapał wiatr od dziobu na wszystkich żaglach. Statki rozeszły się po kolizji, *Lawbill* stanął w dryfie z ograniczoną możliwością manewru. Żagle wzięto na gejtawy i dokonano oględzin uszkodzeń. Pomimo wysiłków, nie dostrzeżono żadnych sygnałów z parowca. Około 3.40 udało się prowizorycznie naprawić olinowanie i statek wziął kurs na latarnię Vinga. W prawej burcie stwierdzono duży

otwór i złamanie stewy dziobowej. Nie można było kontynuować podróży, zatem statek wziął kurs na Göteborg. Zeznania członków załogi *Lawbilla* potwierdzały zapisy z „Dziennika Okrętowego”.

Polacy brak reakcji *Niemna* na obecność żaglowca tłumaczyli mgłą (dlatego „na oku” na *Niemnie* postawiono dodatkowego marynarza, a dowodzący polskim statkiem kpt. Rusiecki znajdował się na mostku), która spowodowała, że *Lawbilla* zauważono dopiero na minutę przed zderzeniem. Nie można było określić jego kursu, zresztą na jakąkolwiek akcję i tak było za późno. Późniejsze komentarze zwracały uwagę na częste wśród załóg statków z napędem mechanicznym niedoceniające szybkości dużego żaglowca, płynącego w silnym wietrze pod pełnymi żaglami.

Po zderzeniu kapitan Rusiecki zarządził alarm, cała załoga zgromadziła się na pokładzie, a statek skierowany został całą naprzód do najbliższego lądu. Włączono wszystkie pompy, radiotelegrafista zaczął nadawać sygnał SOS, a oficer wachtowy strzelał rakiety. Trzy minuty po zderzeniu rozdano pasy ratunkowe i przygotowano prawą, jedyną pozostałą szalupę, do opuszczenia. Statek szybko zanurzał się, woda pokrywała już przednie ładownie, a o godz. 3.13 *Niemen* przechylił się na prawą burtę i zanurzył dziobem. Woda zaczęła podchodzić pod mostek i kpt. Rusiecki dał rozkaz opuszczenia statku. W chwilę potem złamał się maszt i upadł pół metra od burty łodzi ratunkowej – na szczęście nikomu nic się nie stało. Dwie

minuty później szalupa odbiła od statku, który wkrótce zanurzył się w odmętach. Załoga, mimo sztormu i wyziębienia, dotrwała w szalupie do świtu. Dopiero około godz. 9.00 duży motorowiec *Kronprincessan Margaretha* zauważył rozbitków. Uratowano wszystkich 30 członków załogi oraz... pasażera na gapę, który ujawnił się w chwilę po wypadku.

A na koniec dwa sprostowania. Jerzy Miciński w „Księdze Statków Polskich” zakończył sprawę *Niemna* stwierdzeniem, że Izba Morska w Gdyni uwolniła od winy polskiego kapitana. Warto jednak dodać, że podobne postępowanie w odniesieniu do kpt. Söderlunda, prowadzone poza granicami Polski wykazało z kolei brak winy ze strony kapitana *Lawbilla*.

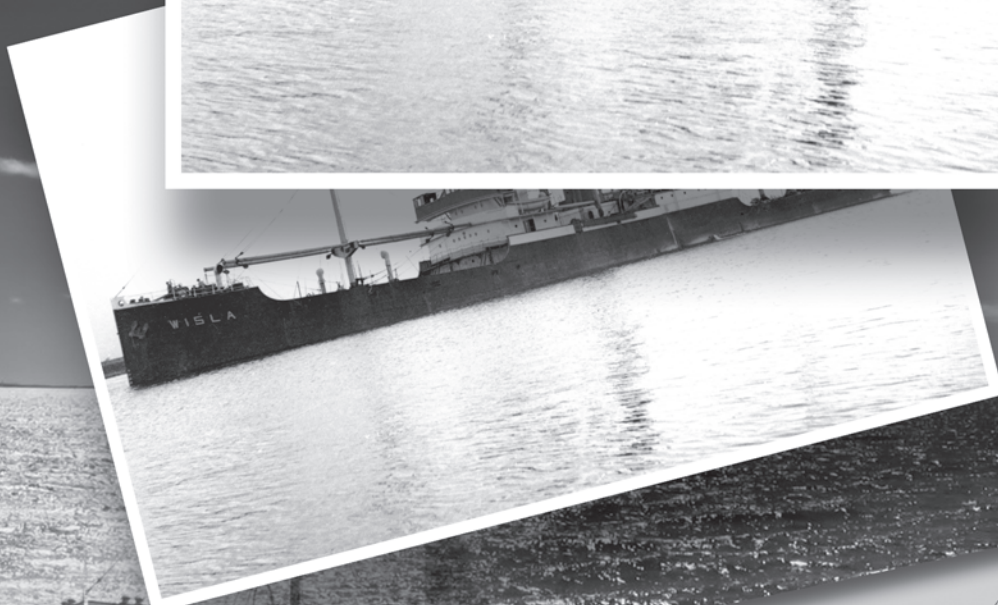
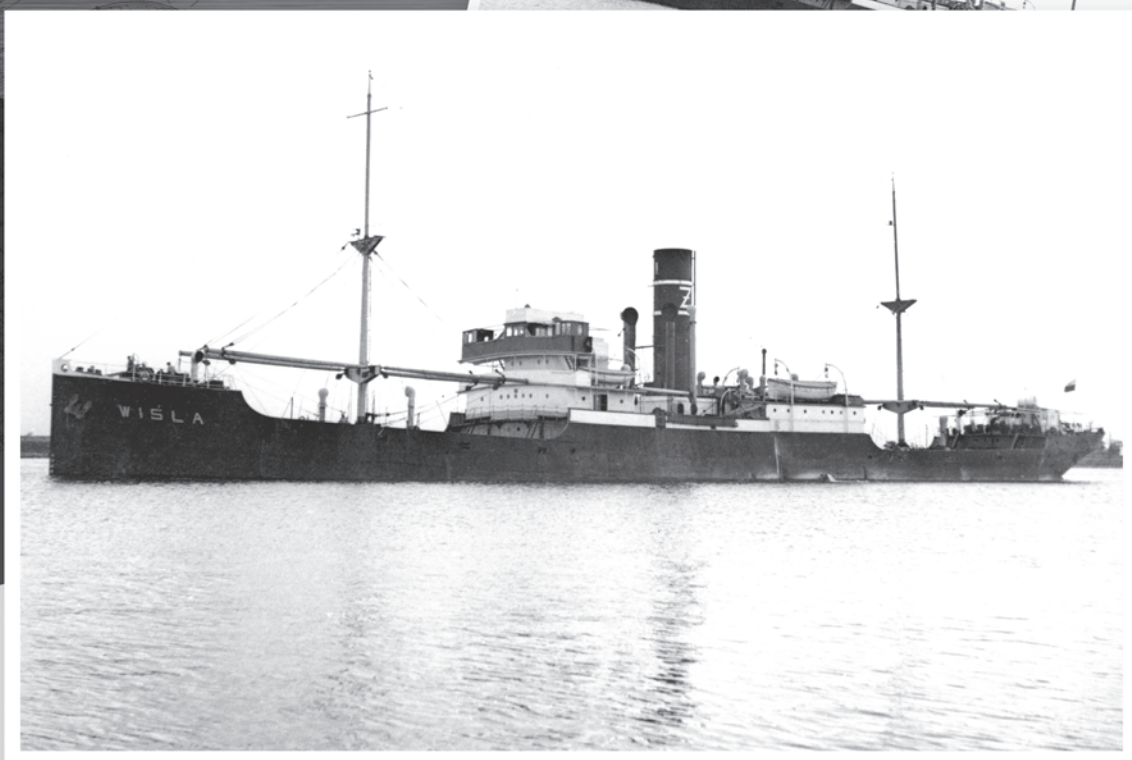
Drugie sprostowanie dotyczy losów żaglowca. 8 grudnia 1940 r. niemiecki *U140* doniósł o zatopieniu u północnych brzegów Irlandii fińskiego statku *Lawbill*. Taka wersja została podana w „Księdze...”. Teraz wiemy, że zatopionym statkiem był inny bark, *Penang*, natomiast *Lawbill* szczęśliwie przetrwał wojnę i pływał jeszcze do 1948 r. Potem bezużytecznie niszczał w Lourenço Marques (obecnie Maputo) w Mozambiku, a na złom pocięto go dopiero w 1959 r.

Wisła

Bliźniak *Niemena* zamówiony został w styczniu 1928 r. Jego budowę zakończono w sierpniu tegoż roku i 14 tego miesiąca wcielono do eksploatacji pod nazwą *Wisła*. W pierwszą podróż wyszedł z Sunderland, z węglem do Królewca. Potem – podobnie jak *Niemen* – pływał na Morze Śródziemne, ale od grudnia 1932 r. z racji kryzysu, stanął w Gdyni „na sznurku”. Uruchomiono go dopiero w listopadzie 1935 r., a 28 tego miesiąca wyszedł z Gdyni inaugurując linię towarową Żegluga Polskiej do Południowej Ameryki (kpt. Stefan Ciundziewicki). Jako pierwszy statek pod polską banderą zawinął do Buenos Aires. Linię tę uruchomiła Żegluga wspólnie z GAL, który skierował na nią statek pasażerski *Pułaski*. Na tej linii *Wisła* pływała do połowy 1937 r., po czym znów skierowano ją do trampingu na wodach europejskich, a w 1939 r. – jako statek posiłkowy na linię lewanthyńską. Tam właśnie, w lipcu 1939 r. przyholował do Haify unieruchomiony na morzu szkuner *Tofik*, płynący pod banderą francuską z El Rachid do Haify z ładunkiem ryżu.



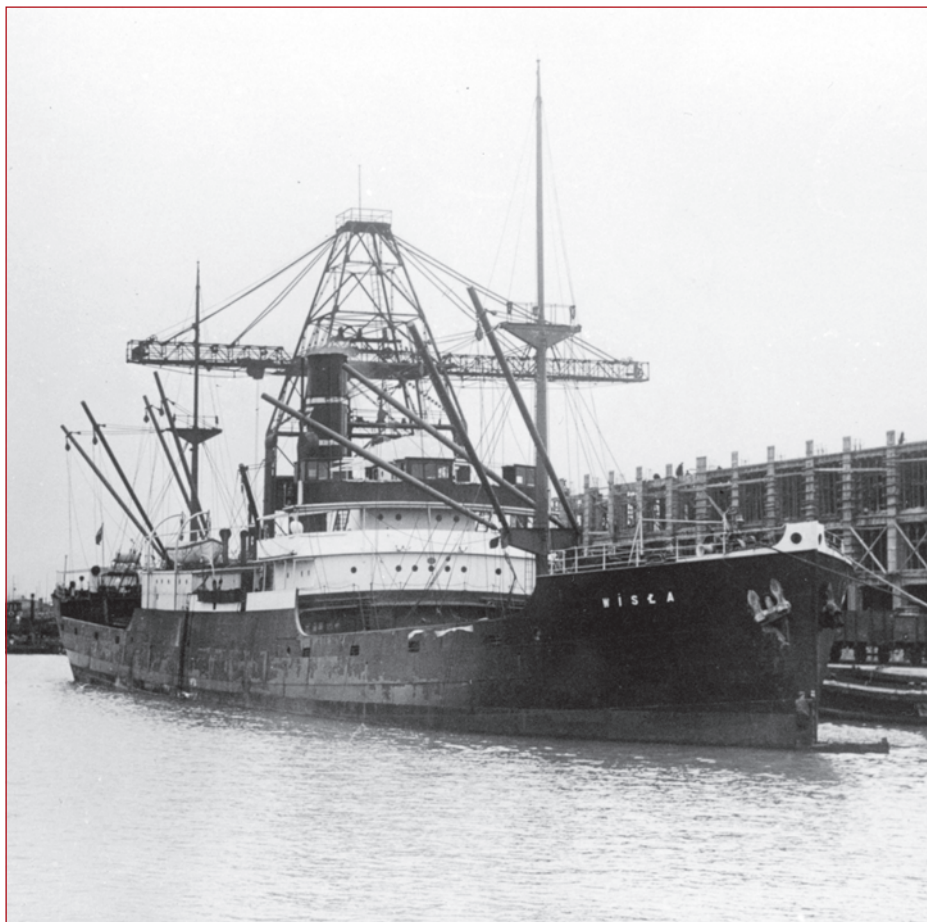
Wisła



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

Wisły nie omijały wypadki. W nocy z 12 na 13 kwietnia 1931 r. stała się ofiarą kolizji, która omal nie zakończyła się dla niej tragicznie. W drodze z Gdyni, w pobliżu latarniowca Gjedser Rev, w gęstej mgle, w prawą burtę *Wisły* uderzył niemiecki węglowiec *Rose* i spowodował rozdarcie burty na długości 5 metrów. Mimo próśb o asystę, *Rose* oddalił się, ale kpt. Zdenko Knoetgenowi udało się jeszcze osadzić statek na mieliźnie. Pomieszczenia załogowe i pokład rufowy znalazły się pod wodą. O godz. 5.45 przy burcie *Wisły* zacumował duński holownik ratowniczy *Aegir*, który w trzy dni później, po uszczelnieniu kadłuba, odprowadził polski statek do Kopenhagi, do stoczni. Dodajmy, że dla parowca *Rose* nie było to ostatnie spotkanie z polską banderą: zatopiony podczas wojny w Szczecinie, został podniesiony i przekazany spółdzielni założonej przez marynarzy. Zamierzano uruchomić go pod nazwą *Kapitan Kosko*, ale ostatecznie padł ofiarą przekształceń ustrojowych końca lat czterdziestych i po likwidacji spółdzielni oddano go na złom, mimo daleko zaawansowanej odbudowy.

Kolejne lata służby upływały *Wisła* bez poważniejszych awarii, jeżeli nie liczyć uszkodzeń wywołanych przez sztormy. Do najpoważniejszych doszło w czerwcu 1937 r., gdy *Wisła* wśród fal zalewających pokład i luki przedzierała się z Santos do Takoradi z ładunkiem kukurydzy, bawełny i drobnicy. Po uzupełnieniu bunkru w Dakarze, statek znów został w lipcu zmaltrutowany przez sztorm, a w Rotterdamie w pierwszej ładowni zauważono stały przeciek, który zabezpieczono zakładając skrzynię cementową.



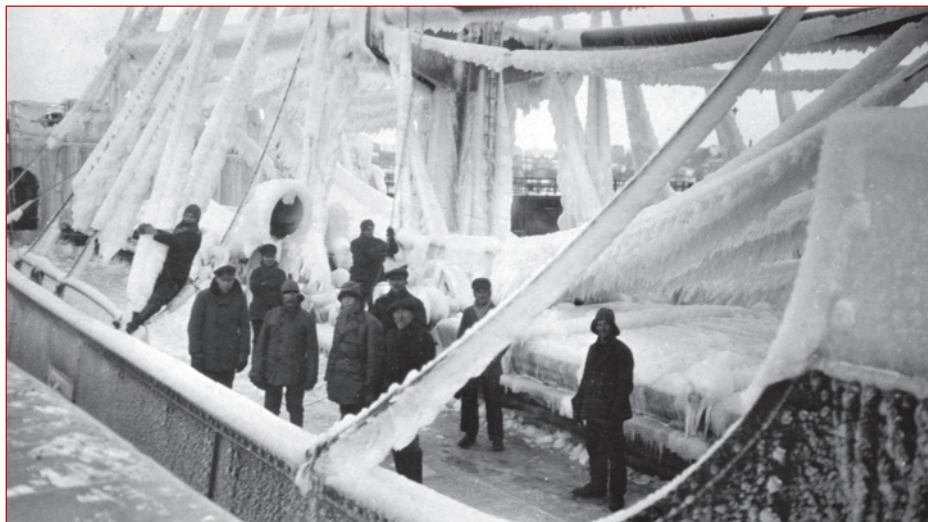
Wisła w Gdyni w okresie międzywojennym.

Po raz ostatni przed wojną *Wisła* zawięła do Gdańska 20 sierpnia 1939 r. w rejsie z Lulea z rudą żelaza. Po rozładunku przeszła do Gdyni pod ładunek drobnicy przeznaczonej do portów lewantyńskich, ale w nocy 26 na 27 sierpnia ładunek przerwano i statek zaledwie 1800 ton stali do Palestyny i Sztambułu, wyszedł do Göteborga, dowodzony przez kpt. Pawła Traczewskiego. Zawiął tam 30 sierpnia i następnego dnia wyszedł

w morze, wraz z *Lidą*. Wybuch wojny zastał go na morzu w podróży do Bergen, gdzie zawiął 2 września. Na widok kilku zgromadzonych tam niemieckich statków kpt. Traczewski postanowił jak najszybciej udać się do Anglii i jeszcze tego samego dnia, wieczorem, *Wisła* z wygaszonymi światłami pozycyjnymi wypłynęła na zachód. 3 września na statku zobaczono Sztetlandy, a dwa dni później *Wisła* zawięła do Leith.

Po wybuchu wojny, *Wisłę* eksploatowano w oparciu o porty brytyjskie. W pierwszy rejs wyszła 30 września z węglem z Leith do Algieru, w ładowniach nadal znajdowały się towary zabrane z Gdyni. W połowie listopada zawięła do Algieru, tam ją rozładowano, a potem w Philippeville załadowano jęczmień do Londynu. Do Anglii przybyła z konwojem HG.10 (wraz z *Lechistanem*). Podobnie wyglądały następne rejsy na Morze Śródziemne.

W kwietniu 1940 r. podczas postoju w Liverpool, na *Wisła* założono instalację demagnetyzacyjną, zamontowano uzbrojenie (1 działo 4-calowe i 1 przeciwlotnicze działko 12-funtowe, oraz 2 wyrzutnie rakiet PAC), a mostek osłonięto płytami betonowymi.



Wisła w Cuxhaven, styczeń-luty 1929 r.

Na początku maja 1940 r. *Wisła* wyszła z Le Verdon z francuskim konwojem 56XS. W czasie niemieckiej ofensywy była daleko od Francji. 7 czerwca zawiąnęła do Casablanki z ładunkiem orzeszków ziemnych, a gdy Francja kapitulowała, płynęła we francuskim konwoju do Hawru. Nie było to w smak kpt. Traczewskiemu, który 17 czerwca samowolnie postanowił zawiąnąć do Gibraltaru i tam poczekać do wyklarowania się sytuacji. Co prawda angielscy urzędnicy gorąco namawiali go do kontynuowania podróży, ale – by zyskać na czasie – zgłoszono poważną awarię w maszynie. Ostatecznie *Wisła* opuściła Gibraltar 24 czerwca z konwojem HG.Z.

Akcje ratunkowe

1 sierpnia 1940 r. *Wisła* wyszła z Greenock i dołączyła do konwoju OB.192, do Nowego Jorku. 27 września wyszła z kanadyjskiego Sydney w drogę powrotną na Wyspy Brytyjskie, z konwojem SC.6. Od tego czasu regularnie, mniej więcej co dwa miesiące przemierzała Atlantyk w jedną i w drugą stronę. Do zakończenia służby atlantyckiej (co nastąpiło na przełomie lipca i sierpnia 1944 r.) wykonała 18 podróży okrężnych do Nowego Świata, uczestnicząc w co najmniej 48 konwojach, wliczając w to konwoje przybrzeżne.

Trzykrotnie *Wisła* zapisała się wówczas w pamięci marynarzy, ratując w śmiałych akcjach rozbitków. Pierwsza z tych akcji miała miejsce 28 marca 1941 r., gdy w pobliżu Halifaxu odnalazła szalupy z kanadyjskiego patrolowca (dawnego jachtu motorowego) *Otter*.

Rankiem 26 marca na kanadyjskim okręcie nastąpił przypadkowy wybuch, a po nim pożar, którego nie udało się opanować. Załoga zeszła do łodzi ratunkowych i oczekiwała na pomoc. Zimno, sztormowa pogoda i wysokie fale bardzo szybko wyczerpały siły rozbitków. Wkrótce zostali zauważeni przez marynarzy z *Wisły*. Kapitan Traczewski rozkazał opuścić sztormtrapy, liny, uwiązane koła i pasy ratunkowe. Jeden z marynarzy zdołał chwycić drabinę, lecz silna fala rzuciła szalupę o burzę statku i wyrzuciła ją, a 11 kanadyjskich marynarzy znalazło się w lodowatej wodzie. Z *Wisły* próbowano opuścić szalupy, lecz zostały uszkodzone przez fale. Bosman Paweł Stelmaszyk został przygnieciony do burty i doznał złamania żeber. Czterem Kanadyjczykom udało się odwrócić szalupę, wejść do niej

i dobić do burty *Wisły*. Nie mieli jednak siły wspiąć się na burzę, więc jeden z polskich marynarzy, Mieczysław Przybylski, zszedł do szalupy i stojąc po pas w lodowatej wodzie obwiązywał ich liną, po czym wciągano ich na pokład *Wisły*. Podniesiono też pierwszego oficera i mechanika, ale mimo dwugodzinnych zabiegów reanimacyjnych, nie udało się ich przywrócić do życia.

W międzyczasie w pobliże *Wisły* podeszła druga szalupa. Znajdowało się w niej czternastu ludzi, wszystkich udało się uratować, wraz z kapitanem. Łącznie podczas trzygodzinnej akcji uratowano 26 osób – kilku rozbitków znajdowało się na tratwie ratunkowej, którą podjął brytyjski okręt podwodny *Talisman*. Niestety, 19 członków załogi *Otter*a zginęło.

Kolejna akcja ratownicza miała miejsce 10 września 1941 r. Tym razem *Wisła*, która 30 sierpnia dołączyła do konwoju SC.42 z Sydney do Liverpoolu, dowodził kpt. Stanisław Szworc. Szła w dziesiątej kolumnie jako szósty, ostatni statek. Tym samym pełniła rolę statku ratowniczego. W konwoju płynął jeszcze polski statek *Wigry*.

Był to jeden z „konwojów śmierci”, zaciekle atakowanych przez U-booty. Spośród 67 statków zdołały zatopić 16. Niemcy stracili przy tym dwa U-booty, trzeci został ciężko uszkodzony. Jednym ze statków utraconych podczas tego konwoju był zbiornikowiec *Bulysses*, storpedowany przez U82 wieczorem, 10 września. Na ratunek jego załodze ruszyła właśnie *Wisła*, okoliczności akcji dość wiernie i plastycznie opisał Arkady Fiedler w książce „Dziękuję Ci, kapitanie”. Stosowny cytat podajemy z dużymi skrótami:

Tankowiec palił się w całej swej przedniej połowie jak pochodnia i w jej różowym blasku Wisła, jaskrawo oświetlona, stanowiła wprost wymarzony cel dla torpedy. Oczekiwano jej lada chwila, a jednak nikt na statku nie tracił przytomności umysłu, wszystko odbywało się zadziwiająco składnie i rozkazy były celowe, a wykonanie ich szybkie.

- Zawiesić sztormtrap! - zarządził kapitan.

Sam pozostał na mostku, nadal manewrując statkiem, natomiast właściwą akcję ratunkową powierzył pierwszemu oficerowi. Gdy Wisła i szalupa z rozbitkami zbliżyły się do siebie, rzucono z pokładu linę. Szalupa była przepiękna po brzegi masą ludzką, która widocznie nie ochłonęła dotychczas z przerażenia. W pobliżu sztormtrapy wybuchła na szalupie panika. Kilku naraz wyskoczy-

ło z łodzi, lecz tylko jeden zdołał uchwycić drabinę, reszta wpadła do wody. W szalupie powstała kotłowanina. Pierwszy oficer wiedząc, czym to grozi, przeciął linę i krzykiem nakazał spokój. Szalupa oddaliła się od burty Wisły o kilka metrów. Pierwszego rozbitka wciągnięto po sztormtrapie na pokład.

Drugie zbliżenie się szalupy do Wisły poszło już sprawniej. Jeden z brytyjskich oficerów, obecnych na szalupie, objął na niej komendę - okazało się, że to drugi oficer tankowca - i znakomicie podprowadził ją pod sztormtrap. Tu stanął przy końcu łodzi i silnym ramieniem pilnował porządku. Martwa fala dość niespokojnie uderzała o burzę. Szalupa skakała w górę i na dół. Tylko w chwilach, gdy była u góry, drugi oficer puszczał za każdym razem jednego rozbitka na sztormtrap. W ten sposób wyładowanie odbywało się bez wypadku.

Pożar na tankowcu objął już prawie cały pokład i sięgał do komina na rufie. Na wodzie pod rufą tkwiła tratwa z kilkoma rozbitkami niezdolnymi odbić od burty. Lada chwila groziła im śmierć od wybuchu ropy.

- Spuścić łódź na wodę! - zawołał kapitan Szworc po wysłuchaniu krótkiej relacji drugiego oficera z tankowca.

- Motorówkę? - zapytał z dołu starszy oficer.

- Tak, motorówkę!

Spuszczenie jej odbyło się w mig. Gdy motorówka zbliżyła się do tankowca, ludzie na tratwie zaczęli rozpaczliwie wołać o pomoc. Było ich czterech czy pięciu. Nie mogli odbić od statku, wci-



Uzbrojenie Wisły.



Wisła w 1959 roku.

skani pod jego rufę przez kontrprądy, jakie tam się wciąż tworzyły. Tankowiec bowiem jeszcze sunął naprzód. Okazało się, że był na niej jeden ranny i to kapitan tankowca. Wypadło leżącego ostrożnie przeladować, więc motorówka wtoczyła się między tratwę a rufę statku. Ktoś przy tym dotknął burty tankowca; szybko rękę cofnął.

- Parzy, cholera!

Żelazo parzyło, ogień był tuż za ścianą. Tankowiec sprawiał niesamowite wrażenie rozpalonego od środka kotła. Piorunem przeniesiono rannego, już i reszta rozbitków się usadowiła.

Akcja rozwijała się jak z płatka. Już motorówkę wraz z rannym kapitanem podciągnięto na taliach na pokład szalupowy. Przeniesiono go na noszach w bezpieczne miejsce.

Dodajmy, że Wisła uratowała wówczas 57 osób.

Następne rejsy Wisły w atlantyckich konwojach były mniej ekscytujące. W czerwcu 1942, podczas pobytu w stoczni Betlehem w Nowym Jorku wzmocniono jej uzbrojenie przeciwlotnicze, montując na niej 2 Oerlikony na skrzy-

dłach mostku. Kolejne dwa pojawiły się na niej w maju 1943 – ustawiono je nad maszynownią.

22 września 1943 r. miała miejsce kolejna, głośna akcja ratownicza Wisły. Wchodziła ona wówczas w skład konwoju ONS.18, złożonego z 27 statków płynących do Halifaxu; dowodził nią kpt. Kazimierz Lipski. 19 września rozpoczął się atak U-bootów. Trwał do 23 września, a ofiarą niemieckich okrętów podwodnych padło 6 statków i 3 okręty eskorty. Niemcy stracili 3 U-booty.

Jedną z ofiar niemieckiego ataku była brytyjska fregata *Itchen*. Na jej pokładzie znajdowali się rozbitkowie z zatopionych wcześniej okrętów: kanadyjskiego *St Croix* i brytyjskiego *Polyanthus*. Wybuch torpedy wystrzelonej przez *U606* nie dał im żadnych szans, zginęli na miejscu. Wisła zdołała uratować jedynie trzech, po jednym z każdego okrętu.

Powojenna służba

Od września 1944 r. Wisła pływała z węglem na Morzu Śródziemnym. Jej służba w czarterze alianckim zakończyła się

w marcu 1946 r. Do Polski powróciła w maju tego roku. Po krótkim remoncie w Stoczni Gdynskiej znów skierowano ją do trampingu na wodach europejskich. Pierwszy powojenny rejs prowadził do Oxelösund. Czasami przekraczała Atlantyck.

Wisła po wojnie pływała bez poważniejszych awarii i kolizji. Co prawda 10 stycznia 1947 r., podczas manewrów w porcie Antwerpii, uderzyła dziobem w burtę statku bandery amerykańskiej *John Sullivan* (typ „Liberty”), lecz odniesione uszkodzenia okazały się powierzchowne.

W latach 1948-1950 Wisła brała udział w dostawach broni i zaopatrzenia dla greckiej partyzantki komunistycznej. Były to głęboko utajnione rejsy, które prowadziły do portów albańskich, a na skrzyżniach i w dokumentach podawano mylące informacje opisujące ładunek.

2 stycznia 1951 r. w związku z reorganizacją Polskiej Marynarki Handlowej, Wisła została przejęta przez Polskie Linie Oceaniczne. Formalności dopełniono 4 maja 1953 r., gdy na mocy umowy zawartej pomiędzy Żegluga Polska SA w Gdyni, a Polskimi Liniami Oceanicznymi P.P. w Gdyni, statek sprzedano PLO za 75 000 funtów szterlingów, co stanowiło równowartość 840 000 złotych, według oficjalnego kursu wymiany.

28 grudnia 1954 r. Wisłę przekazano Polskiej Żegludze Morskiej, a w trzy miesiące później sprzedano PŻM za „dobrowolnie umówioną sumę jednego złotego”. Pływała pod banderą tego armatora szczęśliwie, nie licząc drobnych awarii, np. w kwietniu 1958 r., gdy uszkodziła nadbudówkę po zderzeniu z mostem w Szczecinie. Sprawcą tej kolizji był radziecki statek *Severomorsk*, który idąc ze zbyt dużą prędkością spowodował zerwanie Wisły z cum.

Po wycofaniu z eksploatacji, Wisłę sprzedano Zarządowi Portu Szczecin i przekazano w Szczecinie 28 stycznia

Dane techniczne dalekomorskich trampów ŻP

Nazwa	Rok budowy	Pojemność	Nośność	Długość × szerokość × zanurzenie	Maszyny	Prędkość	Załoga
Warta	1916	2478 BRT, 1509 NRT	4200 t	77,1 m.p. × 13,2 × 7,3, m	1 m. parowa, 1480 KM (indykowana)	9 w.	25
Niemen	1928	3110 BRT, 1844 NRT	5146 t	102,5 całk. × 14,6 × 6,3, m	1 m. parowa, 1600 KM (indykowana)	10 w.	32
Wisła	1928	3106 BRT, 1842 NRT	5070 t	102,5 całk. × 14,6 × 6,3, m	1 m. parowa, 1500 KM (indykowana)	10 w.	32

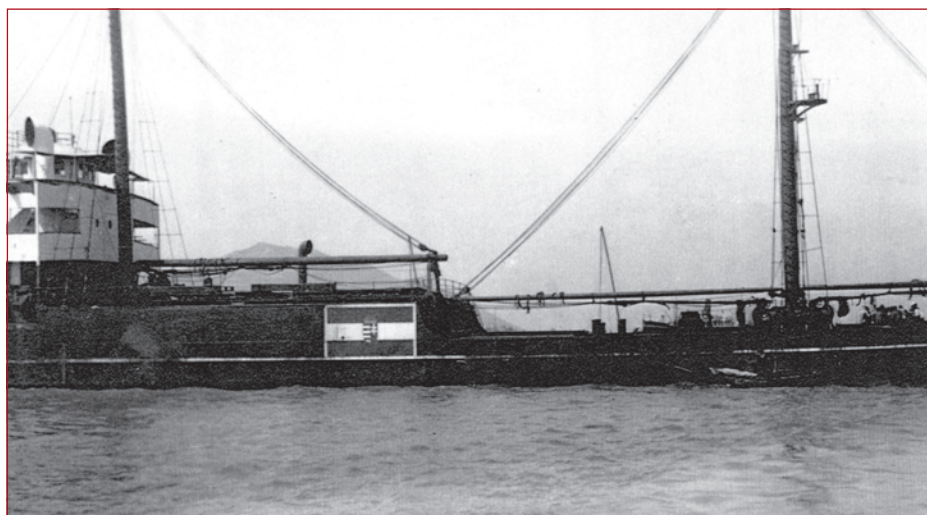
1961 r. do użytku w charakterze lichtugi portowej na trasie Szczecin – Świnoujście. Nosił oznaczenie *LCH-1*, później *LCH-1-ZPS* i *LCH-ZPS-1*. W 1966 r. pod nazwą *Rosita* stanowił plener dla polskiego filmu fabularnego „Cała naprzód”. Od 1968 r. użytkowany był jako magazyn portowy w Szczecinie oznaczony *MP-ZPS-4*. W grudniu 1975 r. został odholowany na złom do Gandawy.



Na koniec uzupełnijmy jeszcze losy pierwszego ze statków opisywanych w tym odcinku – *Warty*. Zakończyliśmy je z momentem przekazania statku pod banderę włoską. Nie pływał pod nią zbyt długo i w marcu 1935 r. wpisany został do rejestru w Królewskim Węgierskim Urzędzie Morskim w Budapeszcie jako *Turul*, z portem macierzystym w Budapeszcie. Obsadzony przez węgierską załogę przeszedł na Ocean Indyjski i znalazł zatrudnienie w lokalnym ruchu na Malajach.

W latach 1937-39 udziały w statku zostały stopniowo przejęte przez szwajcarskie spółki, a po wybuchu wojny, płynący wciąż pod węgierską banderą *Turul*, zaczął przemierzać Atlantyk w alianckich konwojach. Dopiero latem 1940 r. statek przerejestrowano pod banderę panamską, pozostawiając węgierską nazwę. Prawdopodobnie aż do 1943 r. pozostał na nim węgierski kapitan Hugo Kaplanek i część węgierskiej załogi.

Po zmianie bandery *Turul* wciąż pływał w atlantyckich konwojach, od czasu do czasu spotykając w nich polskie stat-



Turul, wcześniej Warta.

ki, a w czerwcu 1944 r. znalazł się w składzie floty zaopatrującej alianckie wojska w Normandii. Po wojnie nadal pływał. W 1952 r. jego dotychczasowy kapitan zszedł na emeryturę, a dowodzenie objął starszy oficer – Polak, Zbigniew Koreywo. W sierpniu 1952 r. *Turul* stanął w walijskim porcie Barry, unieruchomiony z braku zatrudnienia. Zwolniono załogę, na statku pozostał tylko kpt. Koreywo, który dostawał jedynie pół pensji. Pod koniec 1954 r. armator zdecydował się pozbyć statku i 19 grudnia tego roku firma T.W. Ward Ltd. w Milford Haven rozpoczęła jego złomowanie.

W tym czasie w polskich stoczniach powstawały nowoczesne – na owe czasy – trampy dalekomorskie typu B31. Były to średniej wielkości węglowce o nośności około 5000 ton, budowane

w Stoczni Gdańskiej na zamówienie radzieckie. Pierwszy z nich – *Donbas* – zbudowano w listopadzie 1951 r., a oddano armatorowi w lipcu 1951 r. Cała seria liczyła 87 jednostek, z których ostatnią oddano do służby we wrześniu 1961 r. Była to *Zielona Góra*, przekazana Polskiej Żegludze Morskiej. 62 statki tego typu zbudowano dla ZSRR, 12 – dla Brazylii, 10 – dla Polski, 2 – dla Egiptu i 1 dla Albanii. Spośród statków, które weszły pod polską banderę tylko trzy pływały dłużej w PŻM (*Gdynia*, *Szczecin* i wspomniana wyżej *Zielona Góra*). Pozostałe, przeznaczone były pod banderę chińską, ale w pierwszą podróż wyszły z polskimi nazwami, załogami i banderami.

**Bohdan Huras,
Marek Twardowski**

Wisła jako magazyn pływający.



Zdarzyło się w polskiej gospodarce morskiej...

10 lat temu

Wrzesień 2001 r.

1 - W bazie Marynarki Wojennej w Świnoujściu odbyła się uroczystość podniesienia bandery wojennej i nadania imienia najnowszemu okrętowi wsparcia logistycznego. Otrzymał imię kontradmirała Xawerego Czernickiego, zamordowanego w 1940 r. w Katyniu. Okręt zbudowała Stocznia Północna w Gdańsku.

3 - W Stoczni Gdynia rozpoczęto obróbkę blach dla samochodowca *Galaxy Leader* - pierwszego z serii 8213.

3 i 4 - W Gdyni bardzo uroczyście, z udziałem m.in. ministra komunikacji ChRL Huang Zhendonga i ministra transportu i gospodarki morskiej RP Jerzego Widzyka obchodzone półwiecze działalności Chińsko-Polskiego Towarzystwa Okrętowego SA.

7 - Z suchego doku Stoczni Gdynia SA wydokowano piątą z serii kontenerowiec o ładowności 2700 TEU i 39 100 ton nośności, zbudowany na zamówienie armatora niemieckiego.

10 - W Stoczni Gdynia położono stępkę pod kontenerowiec *Westermoor*, pierwszy z serii 8230.

13 - Na walnym zgromadzeniu udziałowców BCL-u Chipolbrosk stał się właścicielem aż 94,15 proc. udziałów tej specjalizującej się w kontenerowych serwisach dowozowych spółki żeglujowej.



16 - W stoczni w Szczecinie położono stępkę pod pierwszy kontenerowiec z serii B178, zwodowany jako *Carolina*.

20 - *Dar Młodzieży* w Antwerpii, podczas Europaliów - największej prezentacji europejskiej kultury i sztuki, ponownie został wykorzystany jako pływający ambasador i salon polskiej kultury.



W polskich stoczniach zwodowano 3 kontenerowce, statek ro-ro i statek do badań sejsmicznych.

20 lat temu

Wrzesień 1991 r.

1 - W Szczecinie powołano spółkę Euro-africa SA, która dysponowała 20 statkami wycarterowanymi od PLO.

10 - W Stoczni Nauta położono stępkę pod statek badawczy *Baltica*, pierwszy i jedyny typu BSB40.



16 - Masowiec PŻM Stanisław *Kulczyński* wchodząc do Hamburga w drodze z USA podczas kolizji uszkodził na Łabie most, którego jedno przęsło o długości 84 m spadło do wody.

W polskich stoczniach zwodowano kontenerowiec, chłodniowiec i trałowiec.

30 lat temu

Wrzesień 1981 r.

12 - Podniesiono polską banderę na trawlerze-przetwórni *Aquila*, pierwszym z serii B407. W 4 dni później przekazano pod peruwiańską banderę stare trawlery *Feniks*, *Jowisz*, *Jupiter*.

30 - Do Gdyni powrócił z Kotki żaglowiec *Dar Pomorza*, kończąc tym samym swoją służbę szkolną pod polską banderą. W służbie polskiego szkolnictwa morskiego przebył ponad pół miliona mil morskich, a na jego pokładzie wyszkoliło się prawie 14 tys. oficerów PMH.



W polskich stoczniach zwodowano okręt hydrograficzny.

40 lat temu

Wrzesień 1971 r.

W polskich stoczniach zwodowano 2 drobnicowce, 2 masowce, statek szkolno-towarowy, 2 holowniki zalewowe i okręt desantowy

50 lat temu

Wrzesień 1961 r.

8 - W rejs do Konakry wyszły lugrotrawlerzy *Żołna* i *Żuraw*, które potem na afrykańskich wodach prowadziły połowy w ramach polsko-gwinejskiego przedsiębiorstwa rybackiego „Sogupol”. Jeszcze w tym samym miesiącu statek *Kopalnia Miechówice* wyszedł z Gdyni z kutrami *WŁA 143* i *WŁA 144* na pokładzie, przeznaczonymi dla tego samego przedsiębiorstwa.



12 - W Stoczni im. Komuny Paryskiej rozpoczęto obróbkę blach dla trałowca bazowego *Orlik* - pierwszego z serii określonej jako Proj. 206F.

W polskich stocznich zwodowano 2 drewnowce, drobnicowiec (*Simferopol*, prototyp serii B43), statek towarowo-pasażerski, zbiornikowiec, trawler burtowy (*Jacques Coeur*, prototyp serii B20/II) i okręt hydrograficzny (*Azimuth*, prototyp Proj. 860).

60 lat temu

Wrzesień 1951 r.

1 - Po raz pierwszy nadano miano „Przodującego Okrętu MW”, został nim niszczyciel *Błyskawica*.



5 - Zarządzenie Ministerstwa Żeglugi w sprawie przekazania PPiUR „Dalmor” majątku Bałtyckiej Spółki Okrętowej (w tym trawlerzy *Polesie* i *Pokucie*) i „Ławica” (w tym trawler *Ławica*).

7 - Utworzenie w Gdyni oddziału Chińsko-Polskiego Towarzystwa Maklerów Okrętowych Sp. z o. o.

2 - Podniesiono kadłub pancernika *Gneisenau* i odholowano do złomowania.



W polskich stocznich zwodowano lugrot-rawler.

70 lat temu

Wrzesień 1941 r.

Polska Marynarka Handlowa:

- w porcie: *Batory* (na rz. Clyde, okresowe ćwiczenia z komandosami), *Modlin* (remont i dozbrojenie w Kanadzie);
- konwoje na Oceanie Indyjskim: *Dumfries*, *Pułaski*;
- konwój z/do Afryki Zachodniej: *Kościuszko*, *Sobieski*;
- konwoje do/z Kanady/USA: *Lechistan*, *Lewant*, *Lida*, *Morska Wola*, *Narocz*, *Stalowa Wola*, *Wigry*, *Wisła* (w konwoju SC.42 wyratował 10.09 w b. ciężkich warunkach 57 rozbitków z płonącego zbiornikowca *Bulhyses*, storpedowanego przez *U82*), *Zagłoba*;



- konwoje do/z Gibraltaru: *Lublin*;
- na Morzu Karaibskim: *Paderewski* (20.09 wszedł do eksploatacji), *Roze-wie*, *Śląsk*;
- na Morzu Śródziemnym: *Warszawa*;
- konwoje przybrzeżne i do Islandii: *Bug*, *Chorzów*, *Garlandstone*, *Hel*, *Katowice*, *Kmicic*, *Kordecki*, *Kraków*, *Kroman*, *Lech*, *Lwów*, *Poznań*, *Puck*, *Wilno*.

Polska Marynarka Wojenna:

- w porcie: *Błyskawica* (przebrojenie w *Cowes*), *S-3* (w remoncie);
- eskorta konwojów: *Burza* (Morze Irlandzkie), *Garland* i *Piorun* (konwoje atlantyckie, od 17.09 w konwoju WS.11X na Maltę), *Krakowiak* i *Kujawiak* (kanał La Manche);
- przejście z W. Brytanii na M. Śródziemne: *Sokół*;
- patrole w kanale La Manche: ścigacze *S-1* i *S-2*.

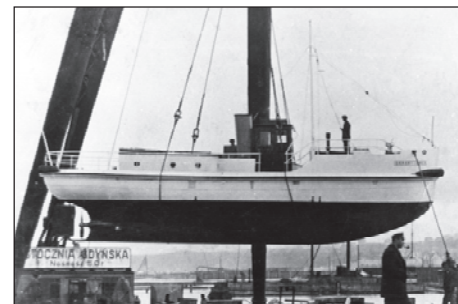
80 lat temu

Wrzesień 1931 r.

8 - Z pierwszej transatlantyckiej podróży szkolnej (do Nowego Jorku) pod polską banderą powrócił żaglowiec szkolny *Dar Pomorza*.

16 - Do eksploatacji spółki „Mopol” weszło 8 ex-holenderskich lugrów.

17 - W Stoczni Gdyńskiej zwodowano kuter sanitarny *Samarytanka* - pierwszy statek realizowany w tej stoczni na podstawie własnego projektu.



90 lat temu

Wrzesień 1921 r.

4 - Na redzie Gdańska miał miejsce chrzest i poświęcenie statku szkolnego *Lwów*.

Do Polski przybyło 6 torpedowców przydzielonych Polsce z podziału floty poniemieckiej.



Opracowali:
Jerzy Drzemczewski
Marek Twardowski



Fot. Wikipédia

Royal Navy na Bałtyku

Zachwycamy się często i słusznie, ucieczką *Orla* i *Wilka* z Bałtyku na początku drugiej wojny światowej. Nie zapominajmy jednak, że w trakcie pierwszej wojny, Brytyjczycy wprowadzili na Morze Bałtyckie całą eskadrę okrętów podwodnych.

Od początku współpracy rosyjsko-brytyjskiej w czasie pierwszej wojny pojawiały się pomysły wprowadzenia okrętów Royal Navy na Bałtyk. Było to związane z planami desantu, jaki miano przeprowadzić na Pomorzu Zachodnim, aby zaatakować Berlin. Zwolennikiem takiej koncepcji był m.in. ówczesny pierwszy lord Admiralicji Winston Churchill. Przeciwnicy tego pomysłu argumentowali, że operacja byłaby zbyt ryzykowna.

Problemem było także sforsowanie cieśnin duńskich, zostały bowiem zami-

nowane niemal zaraz po wybuchu wojny. W Wielkim i Małym Belcie Niemcy postawili w sumie prawie 600 min, Duńczycy zaś ponad 800. Statki handlowe, które chciały przepłynąć z Morza Północnego na Morze Bałtyckie, musiały korzystać z pomocy duńskich służb nawigacyjnych.

W niemieckiej blokadzie była jednak luka, ponieważ aż do lipca 1916 roku, Szwedzi zwlekali z postawieniem zagród minowych na swoich wodach terytorialnych. Kiedy więc ostatecznie upadła kon-

E 1 – który 18 października 1914 r. dokonał nieudanego ataku na niemiecki krążownik pancerny *Victoria Louise*.

cepcja desantu pomorskiego, Brytyjczycy postanowili wykorzystać tę lukę i wysłać na Bałtyk swoje okręty podwodne. Jako pierwsze miały się tam dostać *E 1*, *E 9* oraz *E 11*. Miały około 800 ton wyporności i były wyposażone w pięć wyrzutni torpedowych oraz działo. Dowódcą *E 9* był Max Horton, przyszły, słynny admirał.

Nieudany pierwszy sezon

Okręty miały wyruszyć 15 października 1914 roku. Sforsować nocą, w dwugodzinnych odstępach, cieśniny duńskie, a następnie udać się do południowo-zachodniej części Bałtyku, by tam dokonać ataków torpedowych na odbywające ćwiczenia, niemieckie krążowniki i pancerniki. Następnie dotrzeć do portu w Libawie (obecnie Liepāja na Łotwie), który miał stać się ich bazą wypadową do przyszłych akcji bojowych.

Operacja rozpoczęła się w zaplanowanym terminie. Awaria silnika na *E 11* za-

trzymała okręt, ale *E 1* i *E 9* bez przeszkód dotarły do swoich sektorów. 18 października *E 1* dokonał pierwszego, nieudanego ataku na niemiecki krążownik pancerny *Victoria Louise*. Przez jakiś czas czatował jeszcze na podejściu do Gdańska, ale nie nadarzyła się okazja ponownego ataku i w końcu popłynął do Libawy.

Zaraz potem pojawił się tam także *E 9*, który z powodu problemów technicznych nie próbował nawet tropić niemieckich okrętów. *E 11* miał kolejną awarię silnika i musiał ostatecznie zawrócić do macierzystego portu.

Warto dodać, że ekspedycja brytyjskich podwodniaków na Bałtyk, mogła zaraz na początku zakończyć się katastrofą. Anglicy nie powiadomili bowiem Rosjan o wysłaniu tam swoich jednostek. Tymczasem Niemcy postawili pod Libawą zagrody minowe. Informacja ta dotarła do Wielkiej Brytanii już po tym, jak okręty wyruszyły w drogę.

E 1 i *E 9* zostały podporządkowane dowództwu rosyjskiej Floty Bałtyckiej. Na ich pokłady oddelegowani zostali rosyjscy oficerowie, którzy mieli nie tylko umożliwić współpracę sojuszniczą, ale także zapoznać się z nowocześniejszymi, brytyjskimi okrętami. Sprawę zaopatrzenia w torpedy udało się rozwiązać, kiedy okazało się, że rosyjskie „rybki” pasują także do angielskich wyrzutni.

Dotarcie Anglików na Bałtyk, poza znaczeniem psychologicznym, choć różnym dla Rosjan i Niemców, było także ważne z militarnego punktu widzenia. Brytyjskie jednostki miały znacznie większy, w niektórych przypadkach nawet trzykrotnie, zasięg działania niż rosyjskie i mogły prowadzić operacje daleko od miejsc bazowania, szczególnie na południowych i południowo-zachodnich krańcach Bałtyku, niedostępnych dla Rosjan.

Do zimy 1915 roku, *E 1* i *E 9* przeprowadziły w sumie sześć patroli bojowych. W tym czasie, w rejonie Bornholmu, Gotlandii i na Zatoce Gdańskiej, cztery razy atakowały wrogie kontrtorpedowce i krążownik. Pechowo jednak, żaden z nich nie zakończył się sukcesem. Brytyjczycy operowali z Libawy, Rewla (obecnie stolica Estonii - Tallinn), Helsingforsu (obecnie stolica Finlandii - Helsinki) i Lappvik.

Historycy nie są zgodni co do oceny działalności *E 1* i *E 9* w pierwszym okresie wojny. Jedno jest pewne. Niemcy wzmocnili dozór cieśnin duńskich, aby na Bałtyku nie pojawiły się kolejne okręty Royal Navy. W skład sił pilnujących przejścia weszło sześć krążowników, trzy półfloty kontrtorpedowców i jeden dywizjon tych jednostek. W Wielkim Błecie rozstawiono zaś zagrody sieciowe o łącznej długości 36 kilometrów! Niemcy zmu-

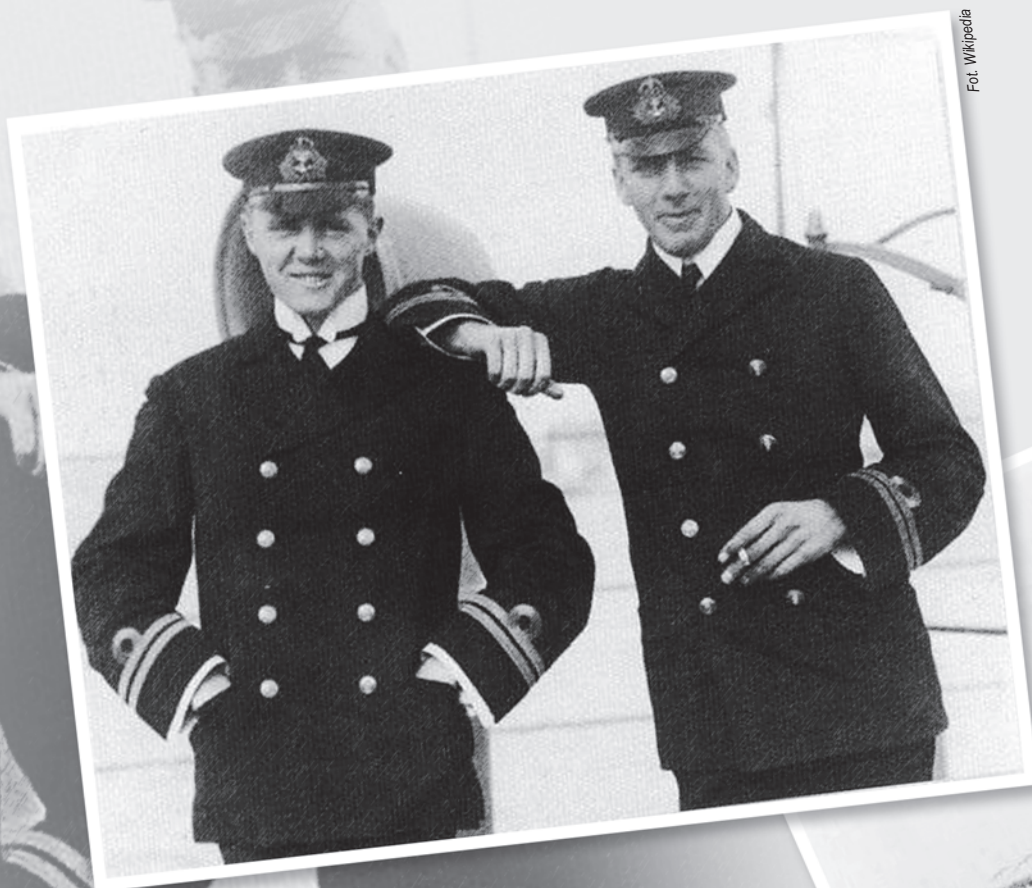
sili też Szwedów do wygaszenia latarni i usunięcia znaków nawigacyjnych.

Na dodatek, dokonali przebazowania części swoich sił z Gdańska do Świnoujścia, ograniczyli wyjścia w morze krążowników, a także sformowali siły do zwalczania okrętów podwodnych. Przeprowadzili również nieudaną próbę zablokowania Libawy. Słowem, zrobili wszystko, aby żaden brytyjski okręt im nie zaszkodził.

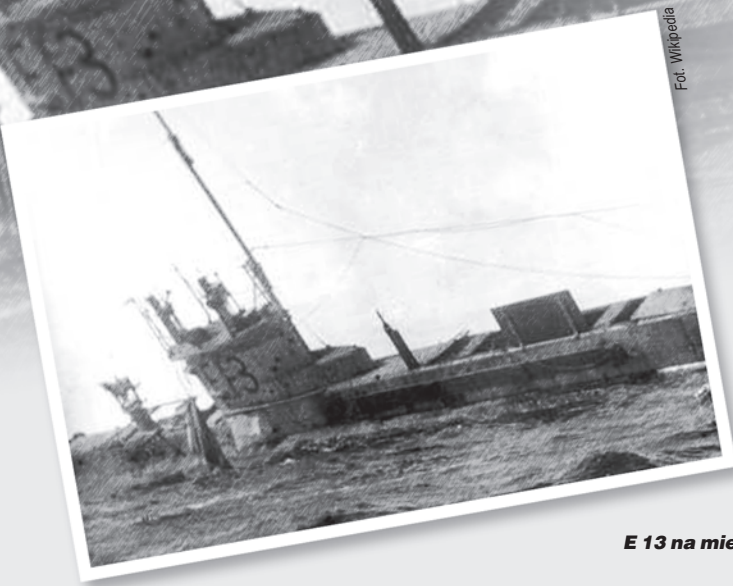
Zima 1914/1915, podczas której podwodniacy nie prowadzili działań bojowych ze względu na zlodzenie Bałtyku, była trudnym okresem dla brytyjskich marynarzy. Bariera językowa sprawiała kłopoty w porozumiewaniu się z Rosjanami, zaś oddalenie od domu, z rzadka tylko przerywane dostawami korespondencji, powodowało, że podwodniakom doskwierała samotność.

Rosyjska zazdrość

Blokada cieśnin duńskich na nic się jednak zdała. W roku 1915 Brytyjczycy wprowadzili na Bałtyk następne okręty podwodne. Były to kolejne jednostki typu E – *E 8*, *E 18* i *E 19*. Na Morze Bałtyckie próbował się przedrzeć jeszcze *E 13*, ale wszedł w Sundzie na mieliznę i został ostrzelany przez niemiecki kontrtor-



Max Horton (z lewej) - dowódca *E 9* i Noel Lawrence - dowódca *E 1*, podczas służby na Bałtyku w pierwszej wojnie.



E 13 na mieliznie.

Fot. Wikipedia

pedowiec, a jego załoga internowana w Danii. W wyniku zdarzenia śmierć poniosło 13 Brytyjczyków. W sumie więc, jesienią 1915 roku Wielka Brytania posiadała na Bałtyku flotyllę złożoną z pięciu okrętów podwodnych.

Dowództwo Floty Bałtyckiej postanowiło wykorzystać je do ataku na niemieckie linie komunikacyjne. Chodziło o przerwanie handlu Rzeszy ze Szwecją, skąd transportowano drogą morską rudę żelaza, węgiel i żywność. Brytyjczycy uderzyć mieli na trasach łączących Gdańsk z Kilonią oraz na podejściu do Libawy. Podwodna ofensywa zakończyła się sukcesem.

Pierwszy zaatakował E 8. 5 października, w okolicach Łeby, zatopił niewielki statek *Margarethe*. Poszczęściło się również E 19. Jego załodze udało się zatopić aż pięć jednostek, dwie uszkodzić i jedną doprowadzić do Rewla. Atakowanie statków na szwedzkich (czyli należących do kraju neutralnego) wodach terytorialnych, spotkało się z ostrą notą protestacyjną Szwecji w Wielkiej Brytanii.

Pomimo tego podwodna wojna była z powodzeniem kontynuowana. Tym razem na pochwały zasłużył E 9. Okręt zatopił trzy niemieckie statki, a jeden uszkodził. Zaś 23 października pokazał na co go stać E 8. Tego dnia, w pobliżu Libawy zdołał zatopić niemiecki krążownik pancerny *Prinz Adalbert*.

Niemiecki okręt, w asyście dwóch kontrtorpedowców, wyszedł z portu na patrol. E 8 wystrzelił w stronę krążownika tylko jedną torpedę, z odległości zaledwie 1200 metrów. Torpeda trafiła w komorę amunicyjną, co wywołało potężną eksplozję. *Prinz Adalbert* w ciągu zaled-

wie kilku minut poszedł na dno wraz z niemal całą załogą. W ataku zginęło 32 oficerów i 640 podoficerów i marynarzy. Z wody podjęto tylko trzech ludzi.

W listopadzie 1915 roku jeszcze raz uderzył E 19. Najpierw zatopił statek, a następnie lekki krążownik *Undine*. Było to 7 listopada, na północ od Arkony. Okręt został trafiony dwoma torpedami. Pierwsza trafiła w śródokręcie powodując pożar, druga w rufę. *Undine* poszedł na dno równie szybko jak *Prinz Adalbert*, z tą różnicą, że udało się uratować większość załogi. Zginęło 24 marynarzy.

Zanim nadeszła zima, E 19 udało się zniszczyć jeszcze jeden statek. Potem ofensywa straciła na impecie. Co ważne jednak, brytyjska aktywność spowodowała zamieszanie na niemieckich liniach

komunikacyjnych i opóźnienia w dostawach, tak potrzebnych podczas wojny, surowców. Część amatorów wręcz zawiesiła rejsy swoich statków po Bałtyku.

Niemcy zareagowali wzmocnieniem sił zwalczania okrętów podwodnych. Do walki wysłano aż trzydzieści różnego rodzaju jednostek. Z Morza Północnego przebazowano na Bałtyk dwa lekkie krążowniki, dwie flotylle kontrtorpedowców i trzy okręty podwodne. Podjęto też intensywne patrole lotnicze.

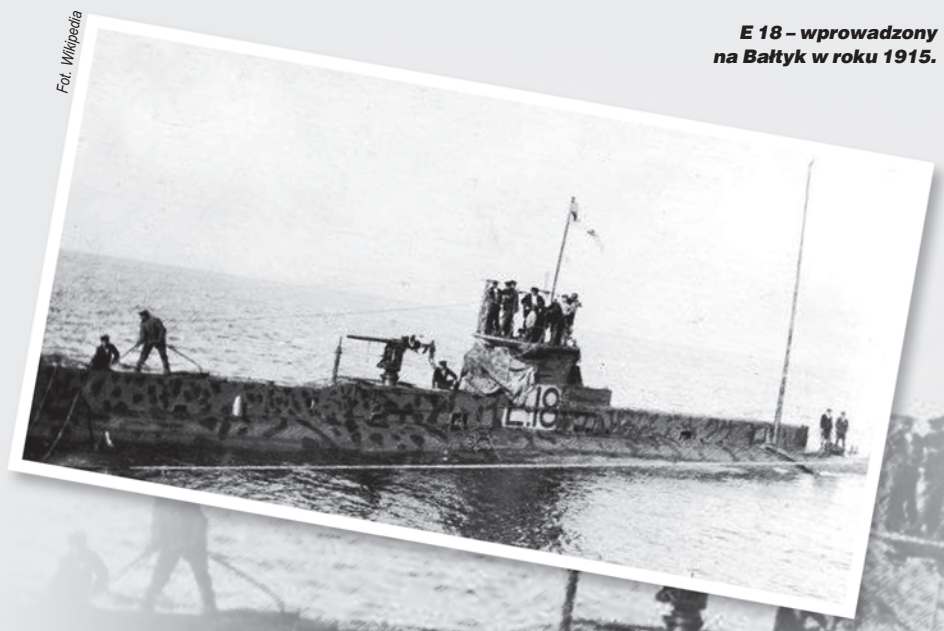
„Zniszczenie rosyjskiego okrętu uważam za wielki sukces, jednakże zniszczenie brytyjskiego okrętu podwodnego mogę porównać jedynie z zatopieniem rosyjskiego krążownika pomocniczego” - napisał w jednym ze swoich rozkazów dowódca niemieckich sił morskich na Bałtyku, książę Henryk Pruski.

Zima 1915/1916 okazała się dla Brytyjczyków jeszcze trudniejsza niż poprzednia. Poza samotnością, musieli się zmagać z zazdrością Rosjan o ich sukcesy. Sytuacja była napięta. W końcu doszło do otwartego konfliktu. Czarę goryczy przelało złe, zdaniem Brytyjczyków, przygotowanie okrętów do zimy przez rosyjskich mechaników. W wyniku awantury odwołano ze stanowisk kilku oficerów z obu stron.

Flota idzie na dno

7 kwietnia 1916 roku Niemcy wprowadzili na Bałtyku system konwojów. Formowano je trzy razy w tygodniu w Libawie, Świnoujściu, przy wejściu do Zatokii Meklemburskiej i w Cieśninie Kalmarskiej. Statki zaś, które pływały samodziel-

E 18 – wprowadzony na Bałtyk w roku 1915.



Fot. Wikipedia

nie, zaczęły być dla obrony przed atakami okrętów podwodnych, wyposażane w armaty. Szybko okazało się, że te działania stanowią najskuteczniejszą obronę przed atakami okrętów podwodnych.

W połowie maja w morze wyszły, w celach głównie rozpoznawczych, pierwsze brytyjskie okręty podwodne – *E 9* i *E 19*. Potem z podobną misją wyruszyły na Bałtyk kolejne trzy jednostki. Chodzące w konwojach statki niemieckie, a także wywiadowczy w istocie charakter patroli Anglików, nie pozwolili im już na odniesienie tak spektakularnych sukcesów jak w roku poprzednim. Jedynie *E 18* ciężko uszkodził kontrtorpedowiec *V 100*. Niestety, okręt nie powrócił do bazy w Rewlu. Uznano go za utracony. Zginęło 30 marynarzy. Była to największa brytyjska strata na Bałtyku podczas pierwszej wojny światowej.

Tymczasem Anglicy postanowili wzmocnić swoje siły. Latem 1916 roku wysłali na Bałtyk następne okręty podwodne. Tym razem cztery małe jednostki o nazwach: *C 26*, *C 27*, *C 32*, *C 35*, przystosowane do działań na wodach przybrzeżnych, o wyporności nieco ponad 300 ton, uzbrojone w dwie wyrzutnie torpedowe.

Okręty dotarły na Bałtyk okrężną drogą. Zostały doholowane do Archangielska, skąd na barkach udały się rzekami i kanałami do Piotrogradu (obecnie Sankt Petersburg w Rosji). Część wyposażenia i uzbrojenia wysłano jednak oddzielnie, dlatego do końca bałtyckiego sezonu żeglugowego, gotowość bojową osiągnęły tylko *C 35* i *C 32*. W sumie więc, Brytyjczycy mieli w tym czasie na Bałtyku aż 8 okrętów podwodnych.

Niestety, kampania roku 1916 nie mogła zostać uznana za sukces. Okręty angielskie odbyły 24 patrole, w trakcie których tylko czterokrotnie atakowały statki niemieckie, w efekcie zaledwie uszkodzając jeden z nich. Jednym z czynników, które zadecydowały o braku sukcesów był fakt wyznaczania Brytyjczykom sektorów położonych z dala od szwedzkich wód terytorialnych, a więc od najbardziej uczęszczanych tras niemieckich statków. Rosjanie trzymali Anglików z daleka, bo nie chcieli drażnić Szwecji, aby ta nie dołączyła do wojny po stronie Niemiec.

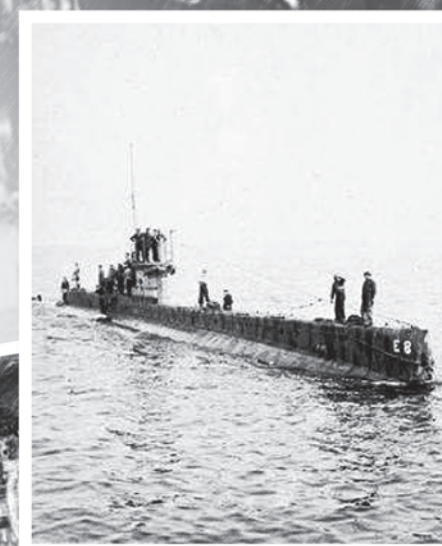
Rok 1917 okazał się przełomowy w historii Rosji. Państwo carów powoli zaczął opanowywać chaos. Tylko dzięki własnemu, wielkiemu wysiłkowi, Brytyjczycy zdołali przygotować okręty do nowej

kampanii. Jej rezultaty były jednak jeszcze słabsze niż w roku 1916. Okręty typu *C* wzięły udział w bitwie w Cieśninie Moonsundzkiej uszkodzając pływającą bazę trałowców *Indianola*. Jeden z nich, *C 32*, został jednak 21 października, w pobliżu Parnawy osadzony na mieliźnie i częściowo zniszczony przez załogę po ataku niemieckich kontrtorpedowców.

Sytuacja Brytyjczyków skomplikowała się jeszcze bardziej po przejęciu władzy przez bolszewików i rozpoczęciu rokowań pokojowych z Niemcami. Po zawarciu zawieszenia broni, angielskie okręty podwodne zostały przebazowane do Helsingforsu. Ich ucieczka z Bałtyku nie wchodziła w grę. I nie chodziło tutaj tylko o niemiecką blokadę. Na przedzieranie się do Wielkiej Brytanii przez całe Morze Bałtyckie nie pozwalał po prostu fatalny stan techniczny okrętów wyeksploatowanych w kilkuletniej służbie.

Admiralicja brytyjska postanowiła więc ewakuować załogi do domu, a same jednostki zatopić.

W styczniu 1918 roku większość podwodniaków przewieziono pociągami do Murmańska, gdzie czekał na nich krążownik pomocniczy *Andes*. Na siedmiu angielskich okrętach pozostało tylko 3 oficerów i 22 podoficerów oraz marynarzy. Mieli dbać o bieżący stan techniczny jed-



5 października 1915 r., w okolicach Łeby *E 8* (na zdjęciu) zatopił niewielki statek *Margarethe*.



Wnętrze brytyjskiego okrętu podwodnego typu *E*.

nostek tak, aby były gotowe na czas, gdyby Rosja wróciła jednak do niezakończonych jeszcze dla Wielkiej Brytanii wojny z Niemcami. Chodziło także o to, aby okręty nie wpadły w ręce wroga, szczególnie kiedy w Finlandii wylądował niemiecki korpus do pomocy Finom w ich walce z Rosją o niepodległość.

Kiedy zagrożenie zagarnięcia jednostek przez Niemców stało się realne, Francis Cromie, ówczesny dowódca brytyjskich podwodniaków na Morzu Bałtyckim, podjął decyzję o samozatopieniu okrętów. Przy pomocy użyczonego przez Rosjan lodołamacza, jednostki zostały po kolei wyprowadzone w morze i zniszczone niedaleko Helsingforsu. 3 kwietnia zatopiono *E 1*, *E 9* i *E 19*, 4 kwietnia – *E 8* i *C 26*, a 5 kwietnia – *C 27* i *C 35*. Potem marynarze udali się koleją do Murmańska, gdzie wsiedli na transportowiec *Huntsend* i wyruszyli do domu.

W Rosji pozostał tylko Cromie, sprawując w Piotrogradzie funkcję attache morskiego Wielkiej Brytanii. 31 sierpnia jego misja została brutalnie przerwana. Cromie zginął podczas strzelaniny z oddziałem czekistów, którzy wtargnęli na teren brytyjskiej ambasady.

Zwyczajny niezwykajny

Wincenty Cygan
na pokładzie *Błyskawicy*.

Fot. archiwum Andrzeja Ryby

Na tropie Cygana

Pod naszym patronatem ukazały się niezwykle wspomnienia
byłego marynarza *Błyskawicy* i *Dragona*, Wincentego Cygana.
Książka ma szansę stać się marynistycznym bestsellerem.
Właściciel oficyny Finna, która je wydała, opisuje jak do tego doszło.

Po przeczytaniu wspomnień słynnego dowódcy niszczyciela *Piorun*, Eugeniusza „Żeński” Pławskiego, pomyślałem, że już niczego bardziej zabawnego i świetnego literacko, a dotyczącego drugiej wojny światowej na morzu, nie spotkam. Jakie było moje zdziwienie, gdy zabrałem się za lekturę „Granatowej załogi” Wincentego Cygana.

To jedna z tych książek, od których nie można się oderwać. Po lekturze poczułem jednak niedosyt. Co dalej działo się z Wincentym Cyganem? Gdzie żył i co robił po wojnie? Rzuciłem się do internetu. I tu szok, ani słowa o „Wincentym Cyganie”. To nieprawda, że w internecie można znaleźć wszystko...

Nie ma słowa o marynarzu, który na pokładzie *Błyskawicy* opuścił Polskę i walczył na tym okręcie oraz na ORP *Dragon* aż do jego zniszczenia przez niemiecką, żywą torpedę! Nie ma nawet jednego zdjęcia! Jak wydać książkę autora, o którym nie wiadomo nawet, czy żyje?

W końcu, dzięki pomocy Lecha Trawickiego z Muzeum Marynarki Wojennej w Gdyni, trafiłem na ślad Cygana w Muzeum Regionalnym w Jaśle. Już po krótkiej rozmowie telefonicznej z jego dyrektorem, Alfredem Sepiołem, dowiedziałem się, że Cygan, który zmarł w swoim rodzinnym miasteczku w 1998 roku, wszystkie pamiątki po sobie zostawił właśnie tam!

Przyjaciele z muzeum

Wsiadłem w samochód i razem z Lechem Trawickim pojechaliśmy do Jasła. Pierwsze wrażenie na miejscu: nigdy nie byłem w muzeum tak otwartym dla ludzi z zewnątrz. Co chwilę wpadał jakiś przyjaciel muzeum - to kolekcjoner, to amator-historyk, to ksiądz, były komandos, który odwiedzając po kołędzie wierznych parafian, niejedną eksponat dla muzeum załatwił. Każdy był serdecznie witany przez dyrektora.

Alfred Sepioł opowiedział nam o Cyganie. Gdy już trafił do muzeum, stał się jego częstym gościem. Zaprzyjaźnił się ze wszystkimi do tego stopnia, że gdy przylatywał do kraju ze Szkocji, gdzie mieszkał po wojnie, muzeum wysyłało po niego samochód do Krakowa.

Początkowo wizyty były rzadkie, jednak z każdą kolejną, czas spędzany w Jaśle się wydłużał. Bywał pół roku w Polsce sam, a pół w Szkocji, z żoną, rodowitą Szkotką, by ostatecznie wybrać ojczyznę. Jak wyznał przyjacielom:



Wincenty Cygan podczas wachty w kuchni.



Czyszczenie działa na *Błyskawicy*, 1938 r. Wincenty Cygan stoi drugi od prawej.

wi: „chciałbym moje kości złożyć w polskiej ziemi”.

Zamieszkał początkowo w Jaśle w rodzinie, a później u przyjaciela szkolnego, Edwarda Deptuły. Chciał jednak mieć własny kąt. Pewnego dnia zrobił jednoosobową pikietę przy siedzibie burmistrza z żądaniem przyznania mieszkania. Zrobiło się o nim głośno w lokalnych mediach. Burmistrz w końcu przyznał mu mieszkanie, w którym pozostał aż do śmierci.

W muzeum bywał codziennie. Gdy pewnego dnia nie przyszedł, przyjaciele się zaniepokoiili. Znaleźli go martwego w jego mieszkaniu. Pochowano go zgodnie z jego wolą na cmentarzu w Jaśle.

Byłem tam. Miejsce piękne, kameralne. Na grobie świeże, polne kwiaty. Rozmawiałem z panią Ewą, córką jego przyjaciela. Jej siostra nieopodal prowadzi schronisko dla zwierząt. Obie dbają o jego grób, podobnie jak pracownicy muzeum.

- Gdybyście przyjechali wcześniej, sprawilibyście mu wielką radość. Pewnie siedzielibyśmy gdzieś w jakiejś knajpcie i pili szampana - śmieje się pani Ewa.

Przeglądałem zdjęcia, które nam pokazała. Widać na nich starszego pana z kieliszkiem w ręku, pełnego radości życia, w towarzystwie przyjaciół. Tak, Wincenty Cygan lubił się bawić. Miał w życiu dwie pasje: Marynarkę Wojenną, która

była dla niego oknem na świat i malarstwo. Muzeum zorganizowało nawet wernisaż jego prac. Wszystkie obrazy pozostawił w muzeum. Są to głównie autoportrety, portrety bliskich mu ludzi, jest też obraz przedstawiający *Błyskawicę*, okręt który przez długi czas był jego domem.

Nieprzeciętny talent

Dyrektor Muzeum Regionalnego w Jaśle pokazał nam zbiory, jakie pozostawił po sobie Wincenty Cygan. To chyba najbogatsza tego rodzaju kolekcja po zwykłym marynarzu w Polsce. Mamy więc kompletny mundur galowy, płaszcz wachtowy z wielbłądziej wełny, nawet worek marynarski. Mamy też pamiątnik z jego rysunkami i wpisami kolegów-marynarzy. No i przede wszystkim - jaki zbiór nigdy nie publikowanych zdjęć!

Widzimy na nich autora w kuchni okrętowej i przy dalmierzu. Zawsze uśmiechnięty, z taką trochę psotną miną. Tak jakby za chwilę chciał zrobić kolegom jakiś kawał. Zdjęcia są opisane jego ręką. Okazuje się, że szykował wydanie „Granatowej załogi” i te zdjęcia miały być zamieszczone w książce!

Gdy „Granatowa załoga” ukazała się po raz pierwszy na Zachodzie, w 1955 roku, znana pisarka i krytyk literatury



Fot. Lech Trawicki

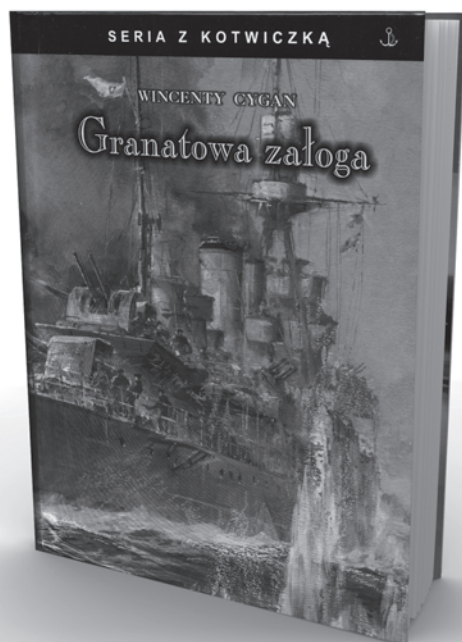
Z wizytą w Jaśle. Andrzej Ryba siedzi drugi od prawej.

emigracyjnej, Maria Danielewicz-Zielińska, okrzyknęła ją najlepszym debiutem roku. Wiemy przecież, że Giedroyc w swojej „Kulturze” nie drukował byle czego, a opowiadania Wincentego Cygana wydrukował! On również poznał się na jego nieprzeciętnym talencie pisarskim.

Postanowiłem, wspólnie z Muzeum Regionalnym w Jaśle, wydać „Granatową załogę” i inne opowiadania Cygana, po

raz pierwszy w Polsce. Jestem przekonany, że książka stanie się klasykiem literatury marynistycznej, a Wincenty Cygan zajmie należne mu w literaturze marynistycznej miejsce, obok Karola Olgierda Borchardta i wspomnianego już, Pławskiego.

Andrzej Ryba



Książka za darmo!

Andrzej Ryba jest właścicielem Oficyny Wydawniczej Finna (www.finna.com.pl), doskonale znanej miłośnikom spraw morskich za sprawą „serii z kotwiczka”. Prywatnie także jest pasjonatem historii, szczególnie tej morskiej. Finna wydała właśnie „Granatową załogę” zbiór barwnych opowiadań Wincentego Cygana z czasów jego wojennej służby na *Błyskawicy* i *Dragonie*. Do książki dołączone są niepublikowane dotąd zdjęcia. Dla naszych Czytelników mamy jeden egzemplarz za darmo! Wystarczy do nas zadzwonić: (58) 307-17-90 (**ale od godz. 12, 26 września!**). Kto pierwszy ten lepszy!



Rycerze wojny



„SMS Wolf. Jak niemiecki korsarz terroryzował Morza Południowe w czasie I wojny światowej”,
Richard Guilliat, Peter Hohnen,
Wydawnictwo Replika
(www.replika.eu), str. 350

Wydanie tej książki, co od razu warto podkreślić, to kolejny znakomity pomysł Repliki. Wcześniej nakładem wydawnictwa ukazał się „Rejs wyklętych” i „Flota GUŁagu”. Obie opowiadały niezwykle historie. „SMS *Wolf*” trzyma poziom, tym razem wzbogacając wiedzę Polaków na temat pierwszej wojny światowej. Książka zawiera opis nieprawdopodobnego rajdu korsarskiego odbytego przez tytułowy niemiecki okręt przez trzy oceany: Atlantycki, Indyjski i Spokojny. *Wolf* przebywał w morzu ponad rok nie zawijając po drodze do żadnego portu, pokonując w tym czasie 64 tysiące mil morskich na trasie Kilonia-Kilonia, nie dając się schwytać marynarcom wojennym kilku krajów i zatapiając 30 statków. Najbardziej jednak niezwykle, że zabierał na pokład załogi i pasażerów zniszczonych jednostek, w sumie ponad 400 osób, w tym kobiety i dzieci. Rycerskie postępowanie załogi *Wolfa* spowodowało, że pomiędzy nią a więźniami powstały zaskakujące więzi. Tę książkę (ukazuje się z logo „Naszego MORZA” na okładce) trzeba koniecznie przeczytać!



Polskie pasażery



„Polskie statki pasażerskie”,
Witold Koszela,
Wydawnictwo AJ-Press
(www.aj-press.home.pl), str. 232

Znane z wydawania znakomitych monografii statków i okrętów Wydawnictwo AJ-Press i tym razem nie zawiodło miłośników morza. „Polskie statki pasażerskie” to gratka dla pasjonatów dziejów polskiej floty handlowej. Książka Koszeli pokazuje wszystkie polskie statki pasażerskie od odzyskania niepodległości w 1918 roku do pocięcia na złom ostatniego z nich. Ba! Publikacja zawiera informacje nie tylko o tych jednostkach, które pływały pod białoczerwoną banderą, ale również o tych planowanych. W sumie 19 statków. Fantastycznym uzupełnieniem tekstu jest ponad 200 zdjęć, zarówno czarno-białych jak i kolorowych, prawie 30 rysunków, barwne plansze statków oraz reprodukcje flag i znaków armatorskich. Dzięki temu wszystkiemu otrzymaliśmy pozycję wyjątkową, będącą autentycznym kompendium wiedzy na temat zawarty w tytule. Temat – koniecznie dodajmy – wcale nieczęsto podejmowany, co tylko zwiększa wartość tej pozycji.



Wyznania foki



„Snajper. Opowieść komandosa SEAL Team Six”,
Howard E. Wasdin, Stephen Templin,
Wydawnictwo Znak
(www.znak.com.pl), str. 448

SEAL (zwane także Komandem Foki) to nazwa elitarniej jednostki specjalnej marynarki wojennej USA. Ostatnio zrobiło się o niej głośno, kiedy jej żołnierze zabili najbardziej poszukiwanego terrorystę świata Osamę bin Ladena. Nic dziwnego, że wielu ludzi miałoby ochotę poznać tajemnice tej owianej legendą grupy. Dzięki książce Wasdina staje się to, przynajmniej częściowo, możliwe. Wasdin był snajperem SEAL. Opowiada m.in. o operacji, która stała się kanwą scenariusza filmu „Helikopter w ogniu”. Książkę czyta się jednym tchem niczym dobrą powieść. Łatwo zapomnieć, że opisane w niej wydarzenia działy się naprawdę, a ludzie, którzy znaleźli się na celowniku Wasdina zginęli. Książka nie ogranicza się jednak tylko do opisu operacji bojowych. Pokazuje także cały, morderczy proces rekrutacji i szkolenia amerykańskich fok. Pozwala zrozumieć, jak tworzy się najlepszych, morskich komandosów świata.



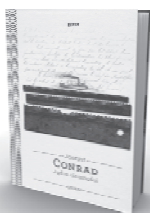
Miasta nad morzem



„Gdynia. Miasto zwrócone ku morzu”,
zdjęcia: Christian Parma, tekst: Andrzej Januszajtis,
„Gdańsk. Miasto wolne i dumne”,
zdjęcia: Christian Parma, tekst: Grzegorz Rudziński,
Wydawnictwo Parma Press (www.parmapress.com.pl)

Dwa, znakomicie wydane, albumy ze zdjęciami, także morskimi, Gdyni i Gdańska. Wydawać by się mogło, że oba miasta są już „opatrzone”, że niewiele w nich miejsc, których pokazanie może zaskoczyć. A jednak! Najlepszym na to dowodem są właśnie te publikacje. Christian Parma pokazuje Gdynię i Gdańsk w taki sposób, że autor tej notatki, sam mieszkający w Trójmieście, był nieraz zaskoczony pytając sam siebie: „Tutaj to zostało zrobione? Naprawdę mamy takie miejsce na Wybrzeżu?”. Album o Gdyni zawiera w sumie 134 fotografie, o Gdańsku 120. Oba stanowiąc mogą nie tylko ucztę dla oka, ale także znakomity prezent dla znajomych czy rodziny, szczególnie tej spoza Trójmiasta. Obejrzenie książek na pewno zachęci ich do przyjazdu nad morze. Ciekawostką jest, że tekst o Gdyni napisał do albumu prof. Andrzej Januszajtis, wybitny znawca... Gdańska. Warto sprawdzić jak mu poszło w nowej roli.

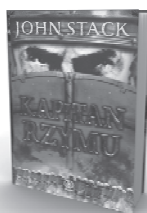
Do jądra ciemności



„**Jądro ciemności**”,
Joseph Conrad, Wydawnictwo Znak
(www.znak.com.pl),
str. 128, seria „50 na 50”

Conrada nigdy dosyć! Tak chciałoby się zakrzyknąć za każdym razem, kiedy ponownie przychodzi nam przeczytać któreś z jego dzieł. A chodzi nie o byle co, tylko o jedną z jego największych powieści, jaką jest „Jądro ciemności”. Ta książka wciąż budzi zarówno zachwyt, jak i kontrowersje oraz żywe dyskusje. Wciąż jest analizowana i na nowo odkrywana, pomimo że od jej pierwszej publikacji minęło już ponad sto lat. Zachęcamy więc do lektury. Fabuły chyba przypominać nie trzeba żadnemu miłośnikowi marynistyki w Polsce. Szczególnie w Polsce, czyli w kraju, z którego Conrad, a właściwie Józef Konrad Korzeniowski pochodził. Opowieść o wyprawie Marlowa do Konga na starym parowcu jest powszechnie znana nawet tym, którzy książki nie czytali, a kojarzą ją wyłącznie z „Czasem Apokalipsy” Francisa Forda Coppola. Warto jednak podkreślić nowe tłumaczenie „Jądra ciemności” dokonane przez Magdę Heydel oraz, napisane przez nią, świetne posłowie.

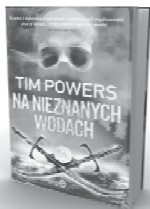
Rzym płynie!



„**Kapitan Rzymu**”,
John Stack,
Dom Wydawniczy Rebis
(www.rebis.com.pl), str. 336

Jest rok 256 p.n.e., trwa pierwsza wojna punicka. Attyk jest dowódcą rzymskiego okrętu, zakochanym w siostrze swojego przyjaciela centuriona Septymusa, służącego na tej samej jednostce. Septymus niechętnym okiem patrzy na ich uczucie. Ale nie ma czasu, aby zająć się tą sprawą. Nad Rzymem zawisa bowiem groźba kartagińskiego najazdu. Dwie wrogie floty spotykają się w śmiertelnym boju pod Eknomos. O mały włos, a polityczne intrygi nie doprowadziłyby do katastrofy, a Attyk nie zginął. Choć kapitan traci swój ukochany okręt, zyskuje stanowisko prefekta całej rzymskiej floty! „Kapitan Rzymu” to godna kontynuacja „Okrętu Rzymu”. Fabuła jeszcze lepsza niż w pierwszej części przygód Attyka i Septymusa. Książka wciąga od pierwszej strony i trzyma w napięciu do ostatniego zdania, a opis walk na morzu po prostu zapiera dech w piersi. Aż strach pomyśleć, co będzie się działo w trzecim tomie zatytułowanym: „Władca Rzymu”, którego wydanie jest przygotowywane. Gorąco polecamy!

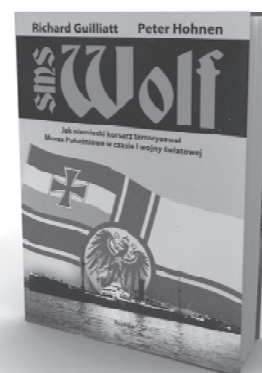
Magia Karaibów



„**Na nieznanym wodach**”,
Tim Powers, Wydawnictwo Literackie
(www.wydawnictwoliterackie.pl),
str. 502

Ci którzy widzieli ostatnią odsłonę serii „Piraci z Karaibów: Na nieznanym wodach” będą zachwyceni możliwością przeczytania książki, która zainspirowała twórców tego filmu. Ci którzy nie widzieli filmu, po lekturze powieści Tima Powersa „Na nieznanym wodach”, zapewne zechcą go obejrzeć. W obu przypadkach będą się świetnie bawić porównując oba dzieła. I to niezależnie od tego na czyją korzyść wypadnie to porównanie. Zapewniamy, że przy książce Powersa ani przez moment nie będziemy się nudzić. Jest w niej to wszystko, co powinna mieć znakomita powieść piracka, której akcja rozpoczyna się w 1718 roku na Karaibach. Jest więc szlachetny młodzieniec zaplątany w pirackie rozgrywki, jest dramatyczny wątek miłosny, jest tajemnicza Fontanna Młodości i wszechobecna magia. O takich drobiazgach jak pojedynki, pogonie i morskie bitwy wspominać nawet nie trzeba. A wszystko na pokładach żaglowców wypełnionych galerią postaci złożonych na równi z ludźmi żywych, jak i duchów.

Książki za darmo!



„Nasze MORZE” rozdaje książki. Wystarczy do nas zadzwonić: 58-307-17-90. Dzięki uprzejmości Wydawnictwa Replika, tym którzy **(ale od godz. 12, 26 września!)** skontaktują się z nami przed innymi i odpowiedzą na pytanie: „Kto był dowódcą SMS *Wolf*?” prześlemy za darmo książkę „**SMS Wolf**” **Richarda Guillatta i Petera Hohnena**. Mamy dwa egzemplarze!

Portowe sprawy porządkowe i równowaga energetyczna

Obecne i prognozowane zapotrzebowanie surowców energetycznych dla Polski oraz związane z tym uwarunkowania rynkowe wymagają przeglądu terenów portowo-przemysłowych Gdańska na wschód od Martwej Wisły, szczególnie z powodu ograniczonych możliwości ich powiększania. Różne propozycje związane z ich wykorzystaniem winny być analizowane tak, aby najlepsze projekty przeszły do fazy realizacji z perspektywą przynajmniej 30 lat działalności operacyjnej. Nadrzędny w tym wypadku winien być interes państwa, ponieważ dotyczy wrażliwych segmentów gospodarki, z uwzględnieniem biznesowych fundamentów.

Wszelkie projekty winny zatem uwzględnić najważniejsze uwarunkowania rynkowe, do których należą:

- Wzrost zapotrzebowania na energię w kraju o około 5 proc. rocznie.
- Wzrost zapotrzebowania na płynne surowce energetyczne o blisko 10 proc. rocznie (od roku 1995).
- Odległe perspektywy zmiany wielkości udziału węgla w produkcji energii, szczególnie w zakresie produkcji energii elektrycznej.
- Wzrost importu węgla o blisko 30 proc. rocznie dla zabezpieczenia produkcji energii w kraju.
- Zmniejszenie krajowej produkcji węgla (rok 2008) o 20 proc. w stosunku do roku 2002.
- Zmniejszenie krajowego eksportu węgla (rok 2008) o 25 proc. w stosunku do roku 2002.

■ Konieczność powiększania rezerw płynnych surowców energetycznych dla uniknięcia kryzysów.

■ Konieczność utworzenia morskich terminali paliw płynnych (w tym LNG) na wypadek kryzysów.

Analiza

Niniejsze propozycje zagospodarowania przestrzennego „Centrum Przeładunków Suchych Towarów Masowych” oraz „Terminalu Ciekłych Produktów Chemicznych” jako terminali portowych przeznaczonych głównie do obsługi surowców energetycznych, winny być zatem potraktowane jako koncepcja urządzenia dedykowanego terenu. Koncepcja stanowi jednocześnie jedną z możliwych odpowiedzi na bieżące i przyszłe zapotrzebowania oraz na uwarunkowania rynkowe.

Wraz z budowanym w Świnoujściu terminalem LNG, niniejszy artykuł jest zatem kolejną próbą identyfikacji projektów, które mogą pozwolić na osiągnięcie

równowagi w gospodarce energetycznej kraju i zapewnić jej w miarę możliwości odporny na kryzysy rozwój. Należy w tym miejscu zaznaczyć, że na szczeblu centralnym rozpatruje się cztery warianty krajowego zapotrzebowania na energię:

- Wariant Traktatowy
- Wariant Podstawowy Węglowy
- Wariant Podstawowy Gazowy
- Wariant Efektywnościowy

Analiza kosztów funkcjonowania krajowego sektora paliwowo-energetycznego w ramach przyjętych ograniczeń ekologicznych poszczególnych wariantów, preferuje wariant Podstawowy Węglowy i Efektywnościowy, które są oparte na węglu z dostosowaniem się do redukcji emisji (KPRE), wg wymagań emisyjnych ustalonych w Traktacie Akcesyjnym z przesunięciem terminu na rok 2020 (poprzednio był ustalony rok 2012).

W niniejszej koncepcji analizuje się dla tej strategii przydatność terenów portowo-przemysłowych Gdańska, a w szczególności tereny Portu Północnego, które mają znaczące przewagi konkurencyjne. Do nich należą:

- Bezpośredni dostęp do głębokowodnych akwenów morskich z krótkim kanałem podejściowym.
- Doskonałe połączenia kolejowe, w tym przeznaczona do modernizacji linia kolejowa nr 226 (modernizowana w ramach programu UE POIiŚ 2007/2013), tj. końcówka tzw. „magistrali węglowej”.
- Dynamicznie rozwijająca się sieć drogowa bliskiego i dalekiego zasięgu, w tym autostrada A-1, Obwodnica Południowa Gdańska, Obwodnica Zachodnia (aleja Kazimierza Jagiellończyka) i w samym mieście Gdańsku Trasa Sucharskiego, Trasa Słowackie-

go, Trasa WZ. Wszystkie te złożone projekty z dużą liczbą obiektów inżynierskich, są dodatkowo dopingowane przez środki, ale jednocześnie reżimy funduszy pomocowych EU oraz organizację „EURO 2012”.

- Centralne usytuowanie bezpiecznego portu w stosunku do zaplecza obejmującego Europę Środkowo-Wschodnią zapewniające doskonałe warunki nawigacyjne oraz najkrótsze dojazdy lądowe.
- Łagodne warunki atmosferyczne w ciągu całego roku umożliwiające bezpieczną eksploatację.

Koncepcja 1

„Centrum Przeładunków Suchych Towarów Masowych” zaprojektowano na terenach Portu Północnego o powierzchni 87 m² położonych pomiędzy pirssem rudowym a pirssem węglowym, z wyłączeniem terenów „Gaspolu” (rys. nr 1). Taka lokalizacja pozwoli na zgromadzenie na placach składowych oprócz dotychczasowego miejsca na 600 tys. t węgla w eksporcie, 2 mln ton węgla w imporcie. Można przeznaczyć wydzielone pola składowe na rudę żelaza, czy kruszywa budowlane. Dodatkowo zaprojektowano na terenach przy ul. Budowniczych Portu Północnego lokalizację hurtowej sprzedaży węgla w kilku asortymentach, z dogodnymi, niekolizyjnymi połączeniami drogowymi. Wielkość obsługiwanych statków to 100 tys. DWT, na pirsie rudowym w imporcie, a na pirsie węglowym w eksporcie i imporcie. Dodatkowe kolejowe fronty załadowcze mogą być zlokalizowane alternatywnie, zgodnie z rysunkiem koncepcji 1 na przedłużeniu linii wyznaczonej przez pirs rudowy lub w środku pól przeznaczonych na składowanie węgla z importu, zmniejszy to jednak powierzchnie składowe. Połączenia drogowe są dobre, ale i tak do roku 2015 będą gruntownie zmodernizowane.

„Centrum Przeładunków Suchych Towarów Masowych” graniczyłoby na wschodzie z „Terminalem Ciekłych Produktów Chemicznych”, tj. projektowaną bazą zbiorników na ropę o powierzchni składowej około 500 tys. m³, a po przeciwnej stronie ul. mjr Sucharskiego, z polami zbiorników paliwowych oraz polami zbiorników na produkty chemii nieorganicznej urządzonymi na terenach dzi-

siejszego „Siarkopolu”, który wymaga restrykturyzacji. Ten z kolei fragment terminala składa się ze zbiorników na paliwa o powierzchni składowej 400 tys. m³, a także z różnej pojemności zbiorników na produkty chemiczne, głównie z zakresu chemii nieorganicznej. Statki byłyby przeładowywane na nabrzeżu Obróńców Poczty Polskiej w zakresie paliw i chemii nieorganicznej oraz na nowym, niezależnym stanowisku w zakresie ropy naftowej, położonym w Porcie Północnym.

Całość jest dobrze skomunikowana przy pomocy istniejących i modernizowanych dróg oraz rozwiniętej sieci kolejowej przez zaprojektowane w koncepcji kolejowe fronty załadowcze, jak na rysunku koncepcji 1 oraz stację kolejową Port Północny i Przeróbka, a dalej dwutorową, po modernizacji, linią 226 do sieci ogólnopolskiej.

Koncepcja 2

W tej koncepcji zaprojektowano umieszczenie „Terminalu Ciekłych Produktów Chemicznych” o powierzchni 26 ha pomiędzy linią kolejową do „Gaspolu” a terenami dzierżawionymi przez „Rudoport” (rys. nr 2). Ten terminal podzielono na dwie części. Pierwsza, od strony „Rudoportu” jest przeznaczona na pola zbiorników paliwowych o powierzchni składowej 400 tys. m³ a druga, od strony „Gaspolu” na pola zbiorników przeznaczonych do składowania ciekłych produktów chemii nieorganicznej. Ponadto, pomiędzy rozwidleniem drogowym Trasy Sucharskiego i ul. Kontenerowej przewidziano zbiorniki na ropę naftową o powierzchni składowej 500 tys. m³ (9 zbiorników po 50 tys. m³, w tym przynajmniej jeden może mieć warunki jak dla zbiornika o pojemności 75 tys. m³) z własnym, kolejowym frontem załadowczym, równoległym do wschodniej granicy bazy. Tak zaprojektowany terminal byłby obsługiwany przez statki zawijające do nowego pirsu przeładunkowego położonego pomiędzy pirssem rudowym i pirssem węglowym, którego żelbetowy przyczółek został już wcześniej wykonany. Na tym pirsie zostaną urządzone stanowiska dla chemikaliowców (mniejsze statki) i oddzielnie dla dużych statków z ropą i paliwami. Zagospodarowanie sąsiedniego terenu „Siarkopolu” zostało alternatywnie pominięte na wypadek braku odpowiedniej decyzji właściciela o sposobie przyszłej restrukturyzacji.

„Centrum Przeładunków Suchych Towarów Masowych” o powierzchni 61 ha

oprócz powierzchni składowej przygotowanej na 600 tys. t w eksporcie węgla, może pomieścić 1,4 mln ton w imporcie, z możliwością przeznaczenia wydzielonych pól składowych na rudę żelaza, czy kruszywa budowlane. Dodatkowo zaprojektowano na terenach przy ul. Budowniczych Portu Północnego lokalizację hurtowej sprzedaży węgla w kilku asortymentach, z dogodnymi, niekolizyjnymi połączeniami drogowymi. Wielkość obsługiwanych statków to 100 tys. DWT. Na pirsie rudowym w imporcie, a na pirsie węglowym w eksporcie i imporcie.

Całość, tak jak w koncepcji 1, jest dobrze skomunikowana przy pomocy istniejących i modernizowanych dróg oraz rozwiniętej sieci kolejowej przez zaprojektowane w koncepcji kolejowe fronty załadowcze, jak na rysunku koncepcji 2 oraz stację kolejową Port Północny i Przeróbka, a dalej linię 226 do stacji Pruszczy Gdański.

Nowe trendy

Przedstawione koncepcje zawierają możliwości wariantowania obszarów o jednorodnym sposobie zagospodarowania pomiędzy koncepcjami oraz etapowania realizacji. Proponowane lokalizacje i zagospodarowanie terenu korespondują z propozycjami zawartymi w artykule „Port Westerplatte” zamieszczonym w poprzednim numerze (NM 8/2011), porządkując jednocześnie logistykę terenów portowo-przemysłowych, dzieląc je na część „czystą”, z możliwym ruchem pasażerskim i część z dopuszczalną emisją zanieczyszczeń wg stosownych norm UE. Jednak przede wszystkim w/w propozycje skierowałyby rozwój portu w kierunku najbardziej pożądanym, tj. wielobranżowych i wielkotowarowych obrotów z niskimi kosztami jednostkowymi i dużym zyskiem wynikłym z wielkości przeładunków, a także operacji towarzyszących - maksymalnie wykorzystując dogodne warunki hydrologiczne oraz zmodernizowane połączenia lądowe. Tym samym proponowane rozwiązania wyznaczyłyby nowe trendy rozwojowe angażując miejscowy potencjał intelektualny (Politechnika Gdańska, Polska Akademia Nauk Gdańsk, Uniwersytet Gdański i inne) oraz potencjał gospodarczy.

prof. dr hab. inż. Edmund Dembicki
mgr inż. Jerzy Znyk

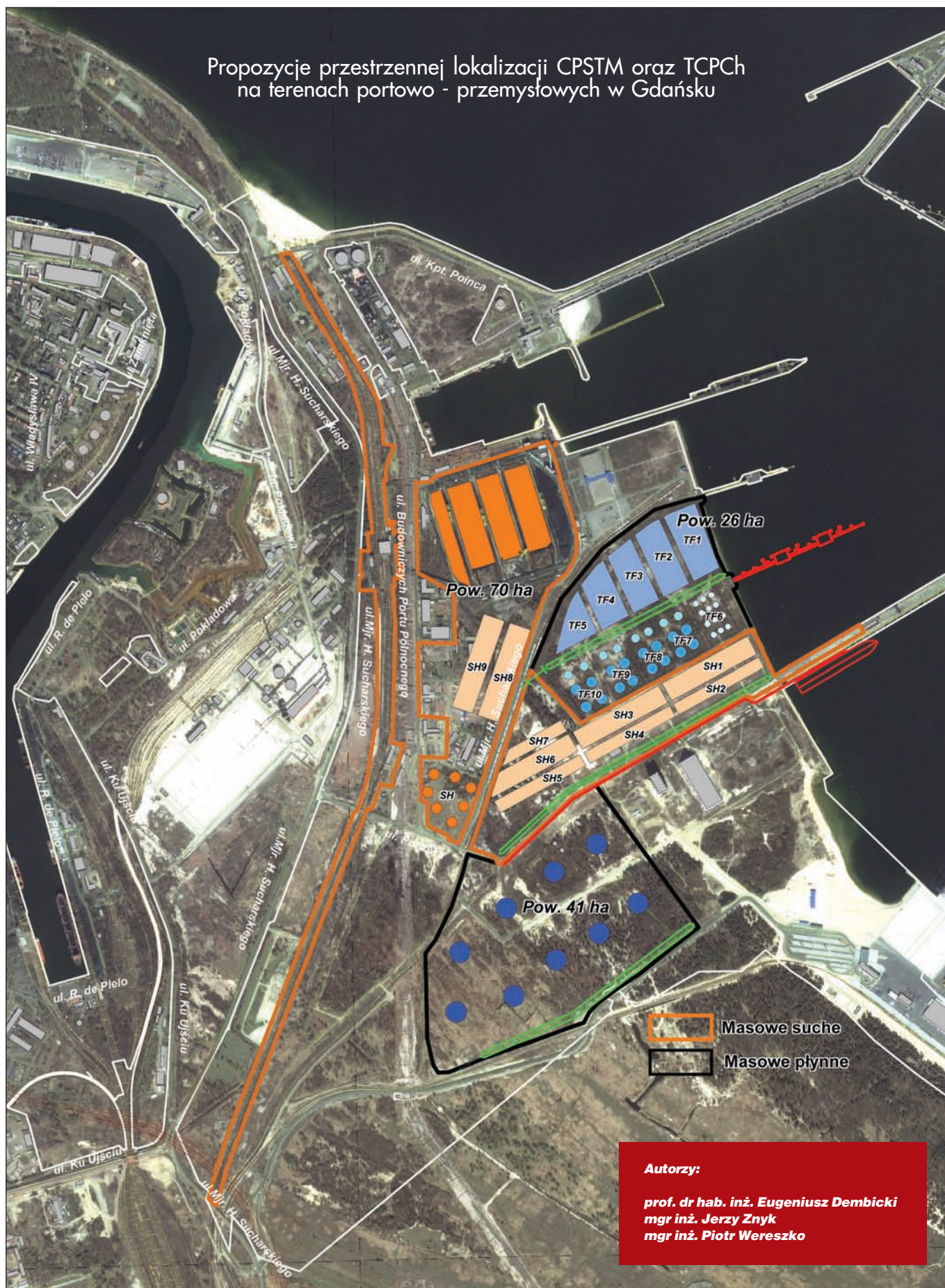
Koncepcja 1 - rys. nr 1

Propozycje przestrzennej lokalizacji CPSTM oraz TCPCh na terenach portowo - przemysłowych w Gdańsku



Koncepcja 2 - rys. nr 2

Propozycje przestrzennej lokalizacji CPSTM oraz TCPCh na terenach portowo - przemysłowych w Gdańsku



Dla Czytelników zamawiających prenumeratę w Okrętownictwo i Żegluga sp. z o.o.

Jak zamówić prenumeratę miesięcznika „Nasze MORZE”

Wybierz sposób, który Ci odpowiada:

- Internet** Wypełnij dokładnie kupon zamówienia na stronie <http://www.naszemorze.com.pl/prenumerata.php> i kliknij na przycisk „zamów” u dołu tej strony. Zamówienie zostanie automatycznie przesłane do nas.
- E-mail** Zamów wysyłając e-maila na adres: sekretariat@naszemorze.com.pl
- Telefon** Zadzwoń pod nr tel. **058 307-17-90** i złóż zamówienie
- Kupon zamówienia** Wypełnij zamieszczony na odwrocie tej strony kupon zamówienia i wyślij pocztą na adres: Okrętownictwo i Żegluga Sp. z o.o., ul. Na Ostrowiu 1, 80-958 Gdańsk z dopiskiem „Prenumerata” lub prześlij faxem na nr **058 307-12-56**.
- Polecenie przelewu** Wypełnij druk polecenia przelewu/wpłaty gotówkowej. W tytule zapłaty konieczne jest podanie czasu trwania prenumeraty (roczna, półroczna, kwartalna), numeru miesięcznika, od którego mamy ją rozpocząć oraz liczby egzemplarzy. Kopię dowodu wpłaty prześlij do redakcji.



Zapytania o prenumeratę można kierować na adres: sekretariat@naszemorze.com.pl

Dowód / pokwitowanie dla odbiorcy:
Nr rachunku odbiorcy:
57 1050 1764 1000 0018 0203 7869
Nr rachunku odbiorcy cd:

Odbiorca:
Okrętownictwo i Żegluga Sp. z o.o.
ul. Na Ostrowiu 1
80-958 Gdańsk

Kwota: _____

Zleceniodawca: _____

Dowód / pokwitowanie dla odbiorcy

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: _____

Polecenie przelewu / Wpłata gotówkowa

Odcinek dla banku odbiorcy:

Oplata: _____

Dowód / pokwitowanie dla zleceniodawcy:
Nr rachunku odbiorcy:
57 1050 1764 1000 0018 0203 7869
Nr rachunku odbiorcy cd:

Odbiorca:
Okrętownictwo i Żegluga Sp. z o.o.
ul. Na Ostrowiu 1
80-958 Gdańsk

Kwota: _____

Zleceniodawca: _____

Dowód / pokwitowanie dla zleceniodawcy

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: _____

Polecenie przelewu / Wpłata gotówkowa

Odcinek dla banku zleceniodawcy:

Oplata: _____



Prosimy uzupełnić poniższe pola

Nazwa firmy:

Adres:

Telefon:

Fax:

E-mail:

NIP:

Imię i nazwisko:

PRZEDMIOT ZAMÓWIENIA

Prenumerata miesięcznika „Nasze MORZE”:

PRENUMERATA KRAJOWA

- Prenumerata roczna: **112,90 PLN ***
- Prenumerata półroczna: **63 PLN ***
- Prenumerata kwartalna: **34,49 PLN ***

PRENUMERATA ZAGRANICZNA

- Prenumerata roczna: **220,88 PLN (74,34 €)***
- Prenumerata półroczna: **116,55 PLN (39,06 €)***
- Prenumerata kwartalna: **61,55 PLN (20,79 €)***

Od numeru / 2011 × Ilość egz.

Od numeru / 2011 × 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 październiku w „Naszym MORZU” ...

Fot. Czesław Romanowski



Kapitan i jego sekta

No cóż - jestem wielbicielem morza i tego wszystkiego, co morze ze sobą niesie, a więc również przemiany charakterologicznej u młodych ludzi. I w tej skromnej działce pracuję. Ubolewam, że w tej pracy jestem poniekąd samotny, stąd tytuł mojej książki: „Samotny żeglarz”, że niby wszyscy chwalą - a nikt nie pomaga. A przecież to nie jest działanie dla mnie, szczególnie teraz, gdy wszedłem w projekty czysto charytatywne. A jeżeli ktoś uważa, że jestem małostkowy - to jego sprawa, ja na to nic nie poradzę. W naszym cyklu „Ludzie Morza” - kapitan Krzysztof Baranowski.

Wielkie, większe, największe...

Media próbują czasami epatować tytułami w rodzaju „kolos zawinął do naszego portu”, „ogromny statek przy nabrzeżu”, itp. Niestety, często okazuje się, że tak opisywane jednostki nie tylko nie są największymi w swojej klasie pośród zawijających do określonego polskiego portu czy terminalu, ale są wręcz jednostkami średniej wielkości lub małymi. W ostatnich doniesieniach powtarzano np., że *Maersk Taikung* to największy statek w historii portu w Gdańsku, mimo że przed nim, od lat, odwiedzały ten port zbiornikowce o nośności prawie trzykrotnie większej... Prezentujemy największe statki w naszych portach.

Fot. Piotr B. Stareńczak



Okazuje się, że w dobie wzrostu rozmiarów statków i postępującej ich specjalizacji, wciąż znajdują zastosowanie bardzo małe, uniwersalne jednostki, które dawniej nazywano kabotażowcami. Zwłaszcza mali armatorzy niemieccy i nordyccy zachowali jeszcze w eksploatacji trochę tych urokliwych i klasycznie wyglądających statków klasyfikowanych formalnie jako drobnicowce, czasem masowce, a będących de facto mini-masowcami uniwersalnymi. Są zbyt małe, mają zbyt niskie ładownie, by dzielić je jeszcze międzypokładami - charakterystycznymi bardziej dla drobnicowców. Pływają głównie po Bałtyku i Morzu Północnym. Niektóre to - według dzisiejszych standardów - jednostki wiekowe, ale zazwyczaj bardzo zadbane i dobrze utrzymane. I zawsze miło spotkać w porcie takich, rzadkich już, gości.

Valborg (IMO 7104166),
eksploatowany przez
operatora N.A. Mortensen
ApS, w zarządzie
technicznym Bjerrum &
Jensen ApS z Danii,
zbudowany w 1971 r.
w stoczni Frederikshavn
Vaerft og Tordok A/S
(nośność 1060 t, GT 1106,
długość całkowita 64,62 m,
szerokość 11 m).



Fot. Piotr B. Stareńczak

Fot. Piotr B. Stareńczak



Annemarie (IMO 6713283),
należący do niemieckiego
armatora K. Pietrzik
Kustenschiffahrt,
zbudowany w 1967 r.
przez znaną, niemiecką
stocznię J.J. Sielias
Schiffswerft (nośność
1190 t, GT 1064, długość
68,4 m, szerokość 10,50 m,
wysokość boczna 6,25 m,
zanurzenie 3,96 m).

Brake (IMO 5225904)
zbudowany został w 1957 r.
w stoczni C. Luehring
w Brake, w Niemczech,
natomiast jego właścicielem
jest Rhenus AG & Co KG,
a armatorem zarządzającym
komercyjnie - jeden
z największych operatorów
statków rzeczno-morskich
- RMS Schiffahrtskontor
z Bremen (GT 603, nośność
817, długość 57,5 m).



Fot. Piotr B. Stareńczak