

PIERWSZY HOLOWNIK ASD TUG 3213

nasze

# MORZE

maritime magazine

Cena 9,50 zł  
(w tym 0% VAT)

Nr 12 (48) grudzień 2009  
NR INDEKSU 211214

**Royal Clipperem, który jako Gwarek miał wozić polskie masy pracujące, a na którym dzisiaj pasażerowie żeglują po Morzu Śródziemnym i Karaibach dowodzi kpt. Marek Marzec, jedyny Polak, który dostał tego zaszczytu.**

## Trójka na gaz

**Moldefjord, Romsdalsfjord i Fannefjord ochrzczone w stoczniach Grupy REMONTOWA.**



łajby z duszą



Sektor w kryzysie

# KAPITAN PASAŻERA



9 771732 078056

www.naszemorze.com.pl

Informacje • Wywiady • Reportaże • Analizy





Wszystkim naszym Czytelnikom  
spokojnych Świąt Bożego Narodzenia,  
niech przyniosą chwilę wyciszenia i radości  
i lepszego Nowego Roku  
nadziei i siły na pozytywne zmiany  
i czasu na realizowanie marzeń

życzy zespół „Naszego MORZA”



PortalMorski.pl

Najnowsze  
informacje

Praca  
na morzu

Praca  
na lądzie





www.naszemorze.com.pl

Nr 12 (48) Rok IV  
ISSN 1895-4812**WYDAWCA**„Okrętownictwo i Żegluga”  
Spółka z o.o.**Prezes zarządu,  
Redaktor naczelny:**Grzegorz Landowski  
tel. (58) 307 12 49  
grzegorz.landowski@naszemorze.com.pl**Dyrektor****ds. wydawniczych:**Ilona Miluszevska  
tel. (58) 307 15 54  
ilona.miluszevska@naszemorze.com.pl**Sekretarz redakcji**Czesław Romanowski  
tel. (58) 307 16 35  
czeslaw.romanowski@naszemorze.com.pl**Publicyści:**Tomasz Falba, tel. (58) 307 16 35  
tomasz.falba@naszemorze.com.plPiotr B. Stareńczak, tel. (58) 307 16 35  
piotr.starenczak@naszemorze.com.pl**Sekretariat:**tel. (58) 307 17 90  
fax (58) 307 12 56  
sekretariat@naszemorze.com.pl**Adres****wydawnictwa i redakcji:**  
ul. Na Ostrowiu 1  
80-958 Gdańsk**Nr rachunku bankowego:**

57 1050 1764 1000 0018 0203 7869

**Prenumerata i sprzedaż  
numerów archiwalnych:**

Tel. (58) 307 15 54

**Zamówienia na prenumeratę  
krajową przyjmują:**Poczta Polska,  
Ruch SA, Kolporter SA**Oprac. graficzne i DTP:**  
Sławomir Włodarczyk**Autorzy:**Hubert Bierndgarski,  
Jerzy Drzemczewski,  
Krzysztof Kubiak, Mariusz Konarski,  
Marian Lenz, Andrzej Olejko,  
Andrzej Perepeczko,  
Piotr Radwański,  
Marek Twardowski, Leo Walotek-  
Scheidegger, Adam Woźniczka.**Współpraca:**

Marek Kański - multimedia

**Druk:**Drukarnia SPARTAN sp. z o.o.  
ul. Poleska 25, 81-321 Gdynia

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

Nakład 3000 egz.

# Zdrowia i... kooperencji

„Dziś w końcówce roku, który żegna nas światową recesją gospodarczą i zapowiedzią kryzysu w roku następnym, nikomu nie jest do śmiechu. Wiele firm będzie musiało zaciśnąć pas, ograniczyć inwestycje i oferować swoje produkty i usługi po niższych cenach, żeby tylko podtrzymać produkcję i przetrwać. To będzie ciężki rok.” Te słowa napisałem w tym miejscu dokładnie w grudniu 2008 roku... Właściwie od tamtej pory niewiele się zmieniło, może tylko na gorsze.

Największym kitem AD. 2009 w gospodarce morskiej była próba sprzedaży stoczni produkcyjnych w Gdyni i Szczecinie inwestorowi z Kataru. Fiasko tej transakcji oznaczało wbicie ostatniego gwoźdźca do trumny, w której w tym roku pochowano polskie państwowe stocznie budujące statki. Wszystkie tzw. programy restrukturyzacyjne wdrażane od roku 2002 w tych stocznich okazały się fikcją. Zawiedli wszyscy. Pamiętam jak w czasie ostatnich targów Baltexpo we wrześniu 2009 r., podczas kolejnej konferencji (ile ich już było?) poświęconej przyszłości polskich stoczni, Sławomir Majman powiedział: „Wszyscy zamordowaliśmy polskie stocznie. Wszyscy – jak tu siedzimy”. I jeśli nawet w tym stwierdzeniu jest sporo przesady, to jednak tkwi w nim ziarno prawdy.

Rok 2009 przejdzie więc do historii jako finał kilku zmarnowanych lat, jako ostateczne zamknięcie pewnego rozdziału historii polskiego przemysłu okrętowego. Paradoksalnie jednak – może to być początek pisania zupełnie nowej historii. Na razie nikt nie wie, jak się ona dalej potoczy.

Być może w Gdyni i Szczecinie powstaną nowe „zagłębia kadłubów” dla Norwegów, czy też fabryki konstrukcji stalowych i wież wiatrowych. Może będziemy budować offshory dla Norwegów i Rosjan, luksusowe barki dla Holendrów, albo wycieczkowce made in Poland? (takie jak ten z okładki, opisywany na str. 32). A może będziemy się specjalizować w budowie statków pasażerskich innych typów, w tym promów (jak ten, o którym piszemy na str. 14). A może bardzo świeży pomysł powołania robotniczej grupy ds. nowego produktu zaowocuje niedługo wspólnym działaniem prywatnych polskich stoczni, które razem wymyślą ekspor-



towy hit na miarę autobusów Solaris? (czyt. na str. 12). Współdziałanie najważniejszych graczy na polskim rynku okrętowym w ramach zaprojektowania i wspólnej promocji produktu, który połączyłby polskie stocznie z producentami wyposażenia na statki, byłoby w czasach kryzysu zupełnie nową jakością.

Ostatnio w światowej gospodarce coraz modniejsze staje się nowe słowo – kooperencja (co-opetition), utworzone z połączenia słów kooperacja i konkurencja. W gospodarce silnie zglobalizowanej oznacza ono kooperację konkurujących ze sobą na rynku podmiotów w celu realizacji wspólnych celów strategicznych. Korzyści kooperencji to dostęp do unikatowych zasobów, nabywanie przez firmy nowych umiejętności, szczególnie w sferze know-how i nowoczesnych technologii. Czy firmy tworzące nasz przemysł okrętowy zdobędą się na taką współpracę? Czy będą zdolne do wymyślenia nowych produktów i strategii, wytworzenia nowych form organizacyjnych i nowych form działania? Myślę, że w 2010 roku poznamy odpowiedź na te pytania.

Grzegorz.Landowski@naszemorze.com.pl



## OD REDAKTORA

Zdrowia i... kooperencji str. 3

## WYDARZENIA

Statków pożegnanie str. 9  
 Morski Solaris? str. 12  
 Trójka na gaz str. 14  
 Bunt skuteczny str. 17  
 Znaczący transatlantyk str. 18  
 Koty mają kłopoty str. 22  
 Kara dla armatora str. 25  
 Piractwo państwowe str. 26

## ROZMOWY MORZA

Strażnik przetrwania str. 29

## LUDZIE MORZA

Kapitan pasażera str. 32



18

## Znaczący transatlantyk

Skoro transatlantyk miał reprezentować nasz kraj za oceanem, musiał odpowiednio imponująco wyglądać. Długi na 166 m, o wyporności prawie 15 tys. ton, z siedmioma pokładami pasażerskimi i kominami pochylonymi w kierunku rufy, *Piłsudski* prezentował się niezwykle okazale. Był jednym z najnowocześniejszych „pasażerów” swoich czasów.

## MORZE WYPRAW

Za zgodą Putina str. 37

## MORZE LEGEND

Łajby z duszą str. 39

WSPÓŁCZESNA  
TECHNIKA OKRĘTOWAPierwszy holownik  
ASD Tug 3213 str. 43

## MORSKIE LATARNIE

Helskie latarnie morskie str. 47

## WSPOMNIENIE „MORZA”

Mamucie statki str. 50



22

## Koty mają kłopoty

Większość jest dzikich, nie nadających się do adopcji, trzeba je wypuścić tam, skąd zostały zabrane. A część to takie kociaki – miziaki, które jak najbardziej mogłyby zostać przygarnięte. Leczymy wszystkie, sterylizujemy. Trzeba to robić, bo inaczej za rok będziemy mieli dwa razy tyle kotów i to będzie tragedia.

## MORSKIE SKARBY

Marynarz półksiężyca str. 52

## POCZTÓWKA Z MORZA

304 w lotach bojowych str. 53

## ARCHIWUM MORZA

Co się wydarzyło w polskiej gospodarce morskiej str. 60

77



## Sektor w kryzysie

Media, politycy i przedsiębiorcy mówią ciągle o kryzysie. Jego koniec jest tak wyczekiwany, że zaczyna się już z różnych miejsc słyszeć wieści, z dowodami ekonomicznymi lub bez, o poprawie sytuacji w gospodarce. Żegluga i porty to barometr gospodarki, a jednocześnie sektor, który jest jednym z najmocniej dotkniętych przez kryzys gospodarczy. Jednak żegluga promowa i ro-ro w Europie północnej i na Bałtyku, zdają się nienajgorzej znosić trudną zewnętrzą sytuację gospodarczą.

## MORZE TAJEMNIC

Rodaków kariery str. 62

## MORZE OPOWIADAŃ

Pierwsza gwiazdka str. 66

## MORZE KSIĄŻEK

Siła wspomnień str. 71

## MORZE GOSPODARKI

Uciekający Bałtyk str. 73  
Sektor w kryzysie str. 77

## MORZE PRAWA

Rodzaje sankcji na przykładzie orzeczeń izb morskich (5) str. 85

## Zdjęcie na okładce:

Royal Clipper.

Fot. archiwum Marka Marca



Od kilku lat śledzę sytuację wokół żeglugi w Cieśninie Pilawskiej i na Zalewie Wiślanym. Napisałem na ten temat kilka artykułów naukowych (...). Przedstawiłem w tych tekstach m.in. analizę problemów żeglugi dla wielu akwenów na świecie o podobnie ukształtowanym, jak w przypadku Zalewu Wiślanego podziale terytorialnym. (...) Nie rozpisując się zanadto napiszę tylko, że moje wnioski są całkiem różne od tego, co zgodnie twierdzą oba rządy, tj. polski i rosyjski, na temat zasad żeglugi na Zalewie. (...) Tym razem w przesłanym artykule chciałbym pokazać, w jaki sposób inni, to jest Finowie, potrafili ułożyć z Rosją swoje problemy żeglugowe na przykładzie żeglugi i dzierżawy rosyjskiej części Kanału Saimaa.

# Kanał Saimaa

## – wzór dla żeglugi na Zalewie Wiślanym?

Sytuacja żeglugi na Zalewie Wiślanym i podział granicą państwową szlaku żeglugowego oraz Mierzei Wiślanej nie są wcale tak wyjątkowe, jak się niektórym wydaje. Na świecie jest kilka podobnie ukształtowanych geograficznie i podzielonych politycznie szlaków żeglugowych. Przykłady obszernie przedstawiłem w książce „Prawa żeglugowe okrętu w świetle prawa międzynarodowego” (Warszawa 2009, ss. 320). Co najmniej dwa można znaleźć na Morzu Bałtyckim. Jednym jest geograficznie niemal identyczna sytuacja Zalewu Kurońskiego. W 2007 r. Federacja Rosyjska i Republika Litewska zawarły umowę o żegludze na Zalewie Kurońskim i śródlądowych drogach wodnych Litwy i obwodu kaliningradzkiego, nad którego realizacją czuwa specjalna dwustronna komisja.

Drugim, nieco innym i mało znanym, a mającym istotne znaczenie gospodarcze szlakiem żeglugowym w rejonie Morza Bałtyckiego jest Kanał Saimaa (ang. *Saimaa Canal*, fin. *Saimaan kanava*, ros. *Сайменский канал*). Kanał łączy Jezioro Saimaa, wraz z systemem 120 jezior i śródlądowych szlaków, z Zatoką Fińską. Przewozy towarów od początku bieżącej dekady utrzymują się na poziomie powyżej 2 mln ton rocznie (rekordowe przeładunki w Elblągu sięgały 0,6 mln ton). Pasażerów zaś, jeszcze w latach dziewięćdziesiątych przewożono 100 tys., a obecnie poniżej 40 tys. (w Elblągu ostatnio odprawia się około 30 tys. osób). Rocz-

nie przez kanał przechodzi około 3 tys. statków, w tym w większości są to przewozy drobnicowe.

### Dzierżawa kanału

Droga ta została oddana do użytku w 1856 r. na terytorium należącym do imperium rosyjskiego Wielkiego Księstwa Fińskiego, między miastami Lappeenranta i Wyborg. Po agresji sowieckiej zwanej wojną zimową, w 1940 r. podpisano pokój w Moskwie, na mocy którego Finlandia scedowała na rzecz ZSRR Przesmyk Karelski wraz z Wyborgiem. Nowa granica podzieliła kanał na pół, co spowodowało jego zamknięcie dla żeglugi na 28 lat. W 1962 r. oba państwa zawarły umowę, dzięki której Finlandia wydzierżawiła na 50 lat znajdującą się teraz na terytorium ZSRR część kanału, wraz pasem lądu o szerokości 30 metrów od obu brzegów i 200 metrów od jego urządzeń (śluz),

a także Wyspę Malyj Vysotskij położoną naprzeciwko miasteczka Wysock.

Finowie zobowiązali się do pogłębienia torów żeglugowych i naprawy urządzeń kanału. W 1968 r. ponownie oddano do użytku kanał o zapewnionej głębokości nawigacyjnej 4,35 metra (planowany przekop kanału przez Mierzeję Wiślaną ma mieć 4-5 metrów - DB) i wymiarach w śluzach 85 metrów na 13,2 metra. Umożliwia to żeglugę statków o nośności do 2500 ton, między portami śródlądowymi Wschodniej Finlandii, a resztą Europy. Śródlądowe drogi wodne obejmują głębokowodne kanały systemu Jeziora Saimaa, o łącznej długości 814 km i zapewnionej głębokości 4,2 m, główne kanały o łącznej długości 1560 km i zapewnionej głębokości 2,4 m oraz ich odgałęzienia o długości 1203 km i minimalnej głębokości 2,4 m. Daje to imponującą całkowitą długość 3577 km (dla porównania odległość z Moskwy do Barcelony wynosi 3600 km - DB). Do pierwszej śluzy kanału od strony morza można podejść z wód międzynarodowych szlakiem długości 71 mil morskich lub bezpośrednio wzdłuż wybrzeża z fińskich wód terytorialnych. Długość samego kanału wynosi tylko 42,9 km (w tym w rosyjskiej części 19,6 km). Na tym odcinku znajduje się 8 śluz i 13 mostów, w tym 7 zwodzonych. Dla porównania, najdłuższy żeglowny kanał w Polsce - Kanał Elbląski ma 44 km długości (wraz z jeziorami 83 km).



Kanał Saimaa.



## Szczegóły umowy

W sprawie żeglugi i dzierżawy rosyjskiej części Kanału Saimaa zawarto dotychczas wiele umów. Umowa główna obejmuje „Porozumienie w sprawie dzierżawy przez Republikę Finlandii sowieckiej części Kanału Saimaa i Wyspy Małyj Vysotskij” (wraz z wymianą not i załączonymi mapami), podpisane w Moskwie 27 września 1962 r. (weszła w życie 27 sierpnia 1963 r.). Dwa lata później, 11 sierpnia 1964 r. zawarto dodatkowy protokół do umowy, w którym wyznaczono nową granicę dzierżawionego terytorium. Żeglugę pasażerską uregulowano w „Porozumieniu o ruchu pasażerskim na Kanale Saimaa i na terytorium dzierżawionym przez Republikę Finlandii od ZSRR oraz w sprawie tranzytu do Leningradu” (Petersburga), podpisane w Helsinkach 7 marca 1968 r. oraz w „Porozumieniu dotyczącym ruchu pasażerskiego na Kanale Saimaa i na terytorium dzierżawionym przez Republikę Finlandii od ZSRR do Wyborga lub w tranzycie do morza pełnego”, podpisane w Moskwie 15 października 1990 r.

Zgodnie z umową główną, terytorium dzierżawione jest w celu zapewnienia

transportu towarów do i z Republiki Finlandii i obejmuje wody rosyjskiej części kanału wraz z pasem szerokości 30 metrów od każdego brzegu kanału, a w przypadku urządzeń kanału (śluz, mostów) do 200 metrów szerokości. Ponadto, w skład tego obszaru wchodzi droga Nuijamaa-Brusnichnoe (fin. Juustila) oraz Wyspa Małyj Vysotskij (fin. Ravansaari) będąca miejscem przeladunku i składowania towarów. W protokole dodatkowym z 1964 r. zmieniono granice terytorium dzierżawionego, włączając w jego skład część wód przeciętego granicą państwową jeziora Nuijamaanjärvi i dalszą część wymienionej powyżej drogi.

Umowa mówi, że wszystkie niewojenne statki fińskie oraz wszystkie handlowe statki państw trzecich mają prawo do żeglugi między Zatoką Fińską, przez morze terytorialne i wody wewnętrzne oraz rosyjską (dzierżawioną) część Kanału Saimaa, do portów fińskich (umowa polsko-rosyjska z 1 września 2009 r. dotyczy żeglugi jedynie statków polskich przez rosyjską część Zalewu Wiślanego - DB). Zakazano przewozu wojska, uzbrojenia i wyposażenia oraz zaopatrzenia wojsk. Finlandia została zobowiązana do odbudowy, w ciągu pięciu lat, utrzymania i obsługi kanału. Całość kosztów z tym związanych jest pokrywana przez Finów, którzy mogą dodatkowo wprowadzić opłaty za przejście rosyjskiej części kanału. Opłaty nie mogą dotyczyć statków pod banderą rosyjską. Jedynie infrastrukturę drogową i kolejową przez cieśninę Kivisillansalmi (z Wyborga) mieli zbudować Rosjanie, ale na koszt Finlandii. Zgodzono się również na budowę linii przesyłowej energii elektrycznej i linii telefonicznej z Finlandią oraz budowę budynków na potrzeby obsługi kanału. Na dzierżawioną wyspę energię elektryczną mieli dostarczać Rosjanie.

## Zasady żeglugi

Strony zobowiązały się do ujednolicenia przepisów żeglugowych w części morskiej szlaku żeglugowego i w obu częściach podzielonego granicą kanału. Długość sezonu nawigacyjnego została uzależniona jedynie od warunków lodo-

wych, a żegluga jest utrzymywana przez całą dobę. Towary w tranzycie przez cały szlak wodny zostały zwolnione z opłat i ceł przez obie strony. Czynniki dzierżawny płacony przez Finów raz w roku został określony w zależności od wielkości przewozów i kwotowo w okresie odbudowy i rozbudowy urządzeń kanału. Podkreślono także, że prawo i jurysdykcja ZSRR zostaje zachowane na dzierżawionym terytorium w zakresie, w jakim wyraźnie nie przekazano tych uprawnień na rzecz Finlandii. Obszerna lista uprawnień fińskich w stosunku do swoich obywateli w strefie kanału obejmuje zastosowanie prawa cywilnego, administracyjnego, bankowego, pocztowego, użycie odbiorników radiowych i telewizyjnych, edukację, zdrowie, sprawy wyznań, podatki, ubezpieczenia i zabezpieczenie społeczne. Także w sprawach karnych, jeśli w skutek przestępstwa popełnionego przez fińskiego obywatela lub obywatela państwa trzeciego na terytorium dzierżawionym, pokrzywdzonym nie jest obywatel lub jakikolwiek podmiot Federacji Rosyjskiej/ZSRR albo nie naruszono porządku publicznego tego państwa, sprawy takie należą do jurysdykcji Finlandii.

W celu nadzoru nad realizacją umowy, każda ze stron wyznacza pełnomocnika, który jednomyślnie podejmuje decyzje. Zarządzanie kanałem powierzono Komitetowi Administracyjnemu z siedzibą w Lappeenranta, w Finlandii, pod przewodnictwem fińskiego pełnomocnika. Wszystkie spory związane z wykonywaniem umowy, które nie zostały rozwiązane przez pełnomocników, zostają przekazane do Komisji Mieszanej w składzie - po dwóch przedstawicieli każdej ze stron. Jeśli komisja nie przyjmie jednomyślnie rozwiązania, spór będzie rozstrzygany kanałami dyplomatycznymi.

Federacja Rosyjska zapewniła sobie prawo do czasowego wprowadzenia specjalnych regulacji na obszarze dzierżawionym, jeśli jest zagrożone bezpieczeństwo państwa lub lokalne. Ponadto, w szczególnych okolicznościach, uzasadnionych zagrożeniem bezpieczeństwa, może odmówić zgody na przejście statku państwa trzeciego. Zastosowanie wymienionych środków powinno być notyfikowane ad-



**Kanał łączy Jezioro Saimaa, wraz z systemem 120 jezior i śródlądowych szlaków, z Zatoką Fińską.**



ministracji fińskiej z możliwie największym wyprzedzeniem.

27 sierpnia 2013 r. upływa termin dzierżawy. Obecnie prowadzone są przeciągające się rozmowy dotyczące jej przedłużenia. Niewątpliwie problem nowej umowy dzierżawnej i kwestia budowy

wy w wyłącznej fińskiej strefie ekonomicznej gazociągu Wyborg-Greifsfald są przez strony traktowane jako karty przetargowe w negocjacjach.



Autor jest adiunktem na Wydziale Dowodzenia i Operacji Morskich Akademii Marynarki Wojennej. Zajmuje się prawem morza i prawami żeglugowymi.

**Dariusz R. Bugajski**

## Słowo w sprawie *Błyskawicy*

Po przełomie roku 1989, gdy byłem jeszcze człowiekiem młodym, a wyjazdy za granicę stały się normalnością, zwiedzanie muzeów wojskowych i nautycznych, w tym zabytkowych okrętów, stało się moim hobby, pasją i jak co niektórzy przyjaciele oraz rodzina twierdzą, rodzajem obsesji. Nie ukrywam, że pobyt w Japonii zaaranżowałem głównie po to, by zobaczyć pancernik *Mikasa*. Zwiedzałem zabytkowe jednostki pływające od południowej Skandynawii po Kapsztad i od szkockiego Aberdeen po Jokosukę. W tej wylizance powinny znaleźć się również dwa amerykańskie lotniskowce (USS *Intrepid* w Nowym Jorku i USS *Midway* w San Diego). Widziałem ostatniego zachowanego drednoughta w Huston (USS *Texas*) i „zabytek” będący kreacją wyobraźni – HMS *Surprise* (fregata będąca główną bohaterką hollywoodzkiej produkcji „Pan władca na krańcu świata”). Cóż z tych moich obserwacji wynika? Ano to, że nie ma uniwersalnego sposobu zachowania dla potomnych tak dużego obiektu jak „okręt wojenny”. Jednostki, które obejrzałem znajdowały się bowiem w dyspozycji władz lokalnych, stowarzyszeń hobbystycznych, administracji wojskowej, państwowych muzeów i rozmaitych „kondominiów”. Żadne z tych rozwiązań nie jest idealne. Na przykład organizacja hobbystyczna niemal doprowadziła do utraty USS *Texas* i okręt zachowany został tylko dzięki ingerencji władz stanowych. Z kolei organizacja pasjonatów uratowała HMS *Unicorn*, który marynarka królewska chciała rozebrać na opał. Nie ma rozwiązania „wzorcowego”. Za każdym razem decydują uwarunkowania „lokalne”.

W kontekście przyszłości ORP *Błyskawica* przyjrzyjmy się zatem owym miejscowym okolicznościom. W Polsce, gdzie nie wykształciły się jeszcze ani „obywatelskość”, ani „lokalność” w rozumieniu na przykład Skandynawii, czy Zjednoczonego Królestwa, niemożliwym jest myślenie o zachowaniu tak dużego eksponatu siłami pozapublicznymi. W artykule („*Błyskawica* do cywila!” – „*Nasze MORZE*”, nr 11/2009 – red.) jasno wszak wyartykułowano pogląd, że „środowiska” wokół niszczyciela wygenerować się jak dotąd nie udało. Stoimy zatem przed kwestią, która z agend publicznych powinna się tym zająć. Wydaje się przy tym, że Marynarka Wojenna nie ma wystarczających kwalifikacji i kompetencji, by zawiadywać jednostką muzealną (choć przyznać trzeba, że jak dotąd radziła sobie z tym zadaniem wcale udanie), zaś Muzeum Marynarki Wojennej w obecnym ukompletowaniu kadrowym nie ma sił i środków (a i wiedzy oraz doświadczenia), by uporać się utrzymaniem „na wodzie” niszczyciela. Rozwiązanie jest zatem chyba tylko jedno: zawarcie porozumienia, czy też jak się to obecnie mówi – „zawiązanie” konsorcjum dla ocalenia okrętu, w którym każdy z partnerów zająłby się tym, na czym zna się najlepiej. Muzeum – płaszczyzną muzealną, zaś flota utrzymaniem jednostki na wodzie i zapewnieniem jej (może nie w obecnej liczebności) obsady gwarantującej zachowanie bezpieczeństwa. Model zbliżony do nakreślonego funkcjonuje przy tym w Grecji, gdzie w Pireusie zachowano między innymi krążownik pancerny *Averoff* i niszczyciel *Velos*.

Zachowanie *Błyskawicy* w składzie floty jest przy tym ważne z kilku powodów. Okręt rzeczywiście pełni pewne funkcje ceremonialne i jest swoistą wizytówką marynarki. Poza tym jeszcze jeden argument, prawno – emocjonalny tym razem, wycofanie okrętu morskiego rodzaju sił zbrojnych oznaczałoby, że traci on prawo do podnoszenia bandery, a *Błyskawica* pod innym znakiem wyglądałaby po prostu niepoważnie.

**Krzysztof Kubiak**

## Archiwum morskie

Dziękujemy panu Józefowi Rodziewiczowi za przekazane nam archiwum brata, ś.p. Andrzeja Rodziewicza, prawdziwą skarbnicę morskiej wiedzy. W Jego kolekcji znaleźliśmy czasopisma morskie, głównie „Morze”, książki o marynarce wojennej, monografie okrętów wojennych i publikacje o statkach handlowych, serię „Miniatury Morskie”, posegregowane pakiety wycinków z różnych polskich i zagranicznych czasopism (głównie monografie poszczególnych typów okrętów wojennych). Będą nam służyły.

**Redakcja**



## Kilka uwag do Gawrona

W numerze z października 2009 r. zamieszczony został artykuł „Po co komu Gawron”. Pozwoliłem sobie na kilka uwag.

(...) Od położenia stępki minęło 8 lat, ale od rozpoczęcia prac nad dokumentacją roboczą kolejne dwa lata (bo doskonałą dokumentację techniczną otrzymaliśmy gotową z Niemiec). Zajmujemy się więc niewielką, niespełna 100-metrową jednostką przez 10 lat i nie widać końca. Jak długo budowano *Nimitza* - przecież wszystko robią tylko ludzie?

**Pisze pan: ...coraz więcej specjalistów, nawet w marynarskich mundurach krytykuje ten projekt...**

Przecież to na zamówienie tych ludzi w marynarskich mundurach jednostka jest budowana! Jak można po 10 latach powiedzieć: „szkoda, że ją budujemy, jest dziś niepotrzebna, są inne warunki...”. Gdyby wybudowano ją w rozsądnym terminie 3-4 lat, to dzisiaj byłaby niepotrzebna, bo są inne warunki? Co za skrajna (i kosztowna) nieodpowiedzialność wojskowych planistów!

**...tymczasem na 500 pracowników zatrudnionych w produkcji przypada 800 w administracji...** To słowa dyrektora stoczni. Jak bym słyszał przed laty I sekretarza zakładowej organizacji PZPR: zawsze produkcja jest najlepsza, administracja najgorsza. Przecież to starodawny, socjalistyczny nonsens! Są tylko pracownicy potrzebni do zrealizowania danego zlecenia, które stocznia przyjęła oraz pracownicy zbędni.

Aby zrealizować wymalowanie kadłuba potrzebni są pracownicy biura zamawiający i dostarczający farby i rozpuszczalniki, magazynier farb, malarze, śruciarze, sprzętający, wywożący odpady, kalkulujący koszty, w bardziej skomplikowanych przypadkach - technolodzy, księgowi, obsługa rusztowań. Kto z nich jest niepotrzebny? Jeżeli nie będzie pracownika zamawiającego i dostarczającego farby (nieprodukcyjny), malarze nie dostaną farb i staną się zbędni, mimo że są produkcyjni! Tak samo zbędni są spawacze i monterzy kadłuba (produkcyjni), bo nie ma dla nich zająca.

Jeżeli pojawi się duży i skomplikowany remont kadłuba, to kto określi jego przebieg, zrobi szkice, dobrać materiały kadłubowe i spawalnicze, określi rodzaj prób szczelności, zatwierdzi technologię w Towarzystwie Klasyfikacyjnym...? Na pewno nie spawacze, monterzy, hydraulicy lub inni pracownicy wydziałów produkcyjnych. A bez uprzedniej zgody Towarzystwa Klasyfikacyjnego nie można rozpocząć prac, więc pracownicy produkcyjni są zbędni. Jeżeli spawalniki (nieprodukcyjni) nie wystara się w danym TK o dopuszczenie stoczni do określonych prac spawalniczych, to wszyscy spawacze (produkcyjni) są w stoczni zbędni.

Oddzielną sprawą są kwalifikacje pracowników produkcyjnych. Są spawacze i dobrzy spawacze. Między nimi istnieje kolosalna różnica, tak pod względem wydajności, jak i jakości pracy. Którzy z nich są zbędni? Czy lepiej wyrzucić dobrego technologa, czy lichego, partaczącego robotę monterza? Może wyrzucić cały pion

konstrukcyjny i technologiczny, dział kadr, zamówień, księgowości. A wszystkie prace, które realizują, dać na wydziały produkcyjne? Spawacz wykona w wolnych chwilach i zatwierdzi szkic naprawy w TK, monter zamówi materiały, traser dodatkowo zajmie się płacami w stoczni, kowal będzie jednocześnie kadrowcem...

Czy dyrektor stoczni myśli, że niepotrzebne koszty tworzą tylko płace pracowników „nieprodukcyjnych”?

Jak są na przykład w SMW budowane sekcje kadłubowe nowych, całkowicie wyposażonych jednostek? Są optymalnie wyposażone w rurociągi i armaturę? Odpowiednio wymalowane i wyzbrojone w każdej fazie ich budowy? Są produkowane zgodnie z technologią? A wszyscy pracownicy produkcji mają wysokie kwalifikacje, umożliwiające wykonanie sekcji z minimalną ilością poprawek? Bo jeżeli nie, to samo wykonanie sekcji kosztuje o wiele drożej niż w innych stoczniach. I nic tu nie pomoże zwalnianie kolejnych ludzi – raczej należy przyjąć takich, którzy dobrze przygotowują i wymuszają w stoczni opłacalną produkcję na odpowiednim poziomie technicznym.

**Z poważaniem  
Lech Ceranowski**

## Zdjęcie sprzed 50 lat

W numerze 9/2009 w dziale „Zdarzyło się w polskiej gospodarce morskiej”, w akapicie „50 lat temu” znalazłem notatkę o wizycie w Gdyni kążownika brytyjskiego *Tiger*. Przyczynkiem do tej notatki może być moje zdjęcie wykonane w czasie zwiedzania okrętu. Wykonane pomimo, że przy trapieniu odbierano aparaty fotograficzne do depozytu. Byłem wtedy uczniem trzeciej klasy Technikum Budowy Okrętów „Conradinum”. Na fotografii siedzę z prawej strony. Kolega siedzący po mojej prawej stronie to Zbyszek Kuder. Po skończeniu technikum nie miałem z nim już żadnego kontaktu.

**Z poważaniem  
Bernard Dąbrowski**





*To już jest koniec?*

# Statków pożegnanie

**Nie będzie Stoczni Gdynia?**

Nowi nabywcy części majątków stoczni w Gdyni i Szczecinie nie gwarantują wznowienia tam produkcji stoczniowej. Oddala się niktła nadzieja na pracę dla przynajmniej części zwolnionych stoczniowców.

Stało się tak, jak przewidywało wielu stoczniowych specjalistów, nie znaleźli się chętni do kupna najważniejszych składników majątków obu zakładów, a wyniki przetargów pokazały, że na budowę tam statków nie ma co liczyć. Stoczniowcy z Gdyni nadzieję pokładali w Maritim Shipyard. Jej właściciel, Janusz Baran, jeszcze dzień przed ostatecznym terminem wpłacenia wadium (18 listopada) zapowiadał, że jest poważnie zainteresowany kupnem największej części majątku Stoczni Gdynia (wraz z ośrodkiem wypoczynkowym) i kontynuowaniem działalności stoczniowej (firma już w 2008 r. złożyła w Mini-

sterstwie Skarbu Państwa wstępną ofertę na zakup gdyńskiej firmy). Jednak pieniądze od zagranicznych partnerów nie doszły na czas... Wiceminister skarbu Zdzisław Gawlik po aukcji ujawnił, że prezes Baran wnioskował o przesunięcie terminu wpłaty wadium do 10 grudnia, jednak nie uzyskał zgody zarządcy kompensacji.

**Gdynia:  
nadzieja w stoczni Crist**

Wadium konieczne do przystąpienia do licytacji w przewidzianym terminie wpłacili: Stocznia Nauta, KB Pomorze,

Energomontaż-Północ Warszawa, Europlazma Serwis i Stocznia Crist. Dwie ostatnie firmy ostatecznie do aukcji nie przystąpiły. Odbywający się 26 listopada przetarg trwał dwie godziny dłużej niż przewidywało, ponieważ dwóch chętnych stoczyło bój o mały suchy dok. Zwyciężył Energomontaż Północ, który zapłacił 33 mln zł (cena wywoławcza wynosiła 31 mln zł). Ale na produkcję stoczniową nie ma tam co liczyć.

- Jesteśmy zainteresowani miejscem do scalania wielkich konstrukcji - maszyn energetycznych, konstrukcji dla bloków energetycznych dla elektrowni, prześięd do mostów wiaduktów kolejowych i drogowych, modułów platform wiertniczych. Tego się nie da robić na śródlądziu, wygodniej jest w takim miejscu jak stocznia - powiedział „Gazecie Wyborczej” prezes Konrad Jaskóła. Zarząd Energomontażu szacuje, że w ciągu najbliższych dwóch, trzech lat, na przejętym terenie zainwestuje kilkanaście milionów złotych.

Energomontaż w wyścigu o mały dok przelicytował Stocznia Nauta, która ostatecznie za 57 mln zł kupiła m.in. nabrzeże wyposażeniowe i stoczniowe hale. O pracy tam jednak byli pracownicy Stoczni Gdynia nie mają co marzyć. Nauta ma zamiar przenieść produkcję z obecnego miejsca na teren Stoczni Gdynia, ale nie zamierza zwiększać zatrudnienia.

Nikogo nie zainteresowało kupno, za 33 mln zł, dokumentacji technicznej statków. Nie znalazły także nabywcy najważniejsze dla kontynuowania produkcji stoczniowej - duży suchy dok i zakład prefabrykacji kadłubów, których cena wywoławcza wynosiła 135 mln zł. Chętna była prywatna stocznia Crist z Gdańska, jednak mimo wpłacenia 14 mln zł wadium, ostatecznie w przetargu nie wzięła udziału. Jak z zalem tłumaczył dziennikarzom jeden z właścicieli, nie zdążyli na czas dopiąć dofinansowania. Zapowiedział, że z doku i zakładu prefabrykacji nie zrezygnują i będą je chcieli kupić na aukcji, na której wystawione zostaną niesprzedane składniki majątku stoczni. Ma się ona odbyć jeszcze w grudniu.

Gdyńscy związkowcy byli bardzo zadowoleni wynikami listopadowych przetargów.

- Maritim jako jedyny dawał nadzieję na utrzymanie 2 tys. miejsc pracy dla stoczniowców - mówił po licytacji Jan Gumiński, przewodniczący Wolnego Związku Zawodowego Pracowników Gospodarki Morskiej w Stoczni Gdynia. - Z zakładu zwolniono w maju 5,2 tys. osób, a wypłacanie im zasiłków ze specjalne-

go funduszu właśnie dobiegło końca. Być może choć część pracowników znajdzie zatrudnienie u nowych inwestorów.

- Marzenia o wielkiej stoczni już się chyba skończyły. Żałujemy, że nie udało się sprzedać dużego doku - wtórował mu Dariusz Adamski, szef „Solidarności” w Stoczni Gdynia.

W tej sytuacji, jak mówią stoczniowcy, tylko Crist daje jakiegokolwiek nadzieję, że z gdyńskiej stoczni będą jeszcze wypływać statki.

### Szczecin: nadzieja w syndyku

Podczas licytacji majątku Stoczni Gdynia rozstrzygnięte zostały cztery z siedmiu przetargów. Uzyskano ponad dziewięćdziesiąt milionów złotych, co można uznać za wynik poniżej oczekiwań. Aukcja majątku stoczni w Szczecinie okazała się jednak kompletną kląpą. Zgłosiło się tylko trzech chętnych. Dziewięciu z dwunastu elementów szczecińskiej stoczni nikt nie chciał kupić. Inwestorzy byli zainteresowani jedynie pojedynczymi fragmentami majątku zlikwidowanego zakładu, co już przed licytacją oznaczało, że nie ma szans na budowę statków. Stoczniowym nabrzeżem, które nadaje się np. do montowania konstrukcji stalowych, interesowało się PZU. Firma wpłaciła wadium, ale z nieznanym przyczyn, nie złożyła oferty.

Wystawione do przetargów nieruchomości oszacowane zostały na 88 mln zł, natomiast projekty statków, ruchomości

i udziały w spółce zależnej na 31 mln zł. Podczas licytacji udało się uzyskać niewiele ponad 10 milionów złotych. Za 7,8 mln zł sprzedana została część stoczniowego nabrzeża wraz z zapleczem, a za 2,3 mln zł biurowiec typu „Lipsk”, w którym działało biuro projektowe. Kupiło je konsorcjum dwóch szczecińskich przedsiębiorców, którzy jako osoby fizyczne zastrzegali sobie anonimowość. Nieoficjalnie wiadomo, że jeden z nich jest już właścicielem kawałka stoczni, w pierwszym, majowym przetargu kupił dwa inne budynki biurowe. Nie wiadomo, jakie właściciele wylicytowanych części stoczni mają plany.

Nabywcy nie znalazło przede wszystkim serce stoczni, czyli pochylnia Vulkan. Udało się sprzedać, za 211 tys. zł, mechanizm steru do nieukończonego kontenerowca - kupiła go szczecińska Stocznia Remontowa „Gryfia”.

Podobnie jak w Gdyni, kolejna aukcja stoczniowego majątku odbędzie się w grudniu. Inaczej jednak niż gdyńscy koledzy, którzy mają jeszcze cień nadziei na kontynuowanie działalności stoczniowej, byli pracownicy szczecińskiego zakładu na to nie liczą. Jedyną ich nadzieją jest syndyk masy upadłościowej.

- Bo przejmie w jednym kawałku całe serce stoczni, które umożliwi budowę statków - mówi Jacek Kantor, szef stoczniowej Solidarności '80. Większymi optymistami są przedstawiciele rządu. Wiceminister skarbu Adam Leszkiewicz powiedział po licytacji, że mimo iż główne części majątku stoczni nie znalazły inwestorów, być może zaplanowane na grudzień kolejne aukcje przyniosą pozytywne rozstrzygnięcie.

- W przypadku stoczni w Szczecinie było mniej aktywów wystawionych w przetargach, niż przy stoczni w Gdyni. Co nie zmienia faktu, że zainteresowanie inwestorów było jeszcze mniejsze - mówi wiceminister. Dodał, że rząd „wszystkimi możliwymi sposobami” starał się zachęcić potencjalnych inwestorów do licytacji, przy aktywnym udziale samorządu lokalnego w Szczecinie oraz prezydenta miasta. Jednak wynik przetargów pokazuje, iż zainteresowania ze strony zagranicznych inwestorów nie ma prawie w ogóle.

- Niewielu przedsiębiorców spoza Polski oglądało aktywa obu zakładów, żaden nie złożył oferty - mówił. - Spróbujemy jeszcze raz w formule uproszczonej aukcji wystawić niesprzedane składniki majątkowe. Ponownie zwrócimy się do potencjalnych inwestorów, placówek dy-

Fot. Czesław Romanowski



28 kwietnia br. - ostatnie wodowanie w Gdyni - symboliczny pogrzeb...





Fot. Czesław Romanowski

**Serca Stoczni Szczecińskiej nikt nie chciał.**

plomatycznych, banków inwestycyjnych. Być może kolejne podejście przyniesie pozytywne rozstrzygnięcie.

Przypomnijmy, że pierwsza próba sprzedaży majątku stoczni w Szczecinie i Gdyni zakończyła się skandalem. W połowie maja do przetargu stanął tajemniczy fundusz Stichting Particulier Fonds Greenrights, który starał się o części stoczni służące do produkcji statków. Fundusz wpłacił ponad 36 mln zł wadium, wycycował 380 mln zł za oba zakłady, ogłosił powołanie spółki Polskie Stocznie i... nic więcej się nie wydarzyło.

### Stocznia Marynarki Wojennej: Francuzi uratują?

Poważne problemy ma też Stocznia Marynarki Wojennej w Gdyni. Zakład, o czym już pisaliśmy, jest zmuszony zwolnić 300 pracowników, jedną czwartą załogi. Resort obrony, z którego zamówień stocznia się utrzymuje, z powodu ubożego budżetu na obronność musiał poważnie je okroić. Niedawno francuski dziennik „Les Echos” doniósł, że tamtejszy koncern DCNS - jeden z największych producentów okrętów wojennych na świe-

cie - jest zainteresowany przejęciem mniejszościowych udziałów w stoczni.

Zaangażowanie tej firmy ma być częścią większego projektu konsolidacji europejskiego przemysłu stoczniowo-zbrojeniowego. Gdyńska stocznia, atrakcyjna z powodu niższych kosztów pracy, byłaby włączona w sieć stoczni współpracujących w budowie francuskich korwet sprzedawanych na eksport. Transakcja może być powiązana z zakupem w przyszłości przez polską marynarkę dwóch francuskich okrętów podwodnych. Pożyczkę na okręty Polska spłaciłaby udziałami w stoczni i zyskami z jej działalności.

Zainteresowanie Francuzów przejęciem gdyńskiego zakładu potwierdził minister obrony Bogdan Klich, który w rozmowie z „Dziennikiem Gazeta Prawną” ujawnił, że do 26 października, kiedy upływał termin składania deklaracji zainteresowania stoczną, uczynił to właśnie wspomniany koncern. Agencja Rozwoju Przemysłu, do której należy 99,38 proc. udziałów w stoczni, miałaby sprzedać Francuzom 160 mln posiadanych akcji po cenie nominalnej 0,50 zł każda. Minimalna cena za SMW wyniosłaby 80 mln zł.

Informacjami o francuskim właścicielu zaniepokojeni są stocznioi związkowcy, którzy w liście proszą premiera Donalda Tuska o „przerwanie zakulisowych i niezrozumiałych działań dotyczących przyszłości stoczni”. Związkowcy piszą, że „wymiana korespondencji na linii DCNS, ARP, MON i MSW trwa od dłuższego czasu nieprzerwanie do dnia dzisiejszego. Taka sytuacja budzi uzasadnione obawy o zachowanie czystych reguł prawnych ogłoszonego przetargu.”

Związkowcy twierdzą, że ARP nie mogła ogłosić przetargu bez zgody Rady Ministrów. Stocznia została bowiem skomercjalizowana „w celu innym niż prywatyzacja” i na jej sprzedaż jako zakładu istotnego dla obronności musi wydać zgodę rząd.

- (...) dlaczego rząd Polski nie podejmuje inicjatywy, aby jedyna w Polsce stocznia o charakterze wojennym, która kompleksowo obsługuje Marynarkę Wojenną, pozostała w rękach państwa? - pytają związkowcy.

Do prywatyzacji stoczni ma dojść najprawdopodobniej na początku przyszłego roku.

**Czesław Romanowski**

*Nowe pomysły Rady Forum Okrętowego*

# Morski Solaris?

19 listopada w Bydgoszczy obradowała Rada Związku Pracodawców Forum Okrętowe.

Tematem spotkania były konsekwencje kryzysu w światowej produkcji okrętowej oraz nowa sytuacja, jaka wytworzyła się w Polsce po upadku dużych stoczni produkcyjnych w Gdyni i w Szczecinie.

Obrady prowadził przewodniczący Forum Okrętowego Piotr Soyka.

Rok 2008 oznaczał kolejny rekord w światowym portfelu zamówień, który osiągnął 198,8 mln CGT, mimo iż w 4 kwartale spadł do 190,3 mln CGT w związku z dużą ilością dostaw (średnio 8,7 statku dziennie). Roczne obroty stoczni zrzeszonych w CESA sięgnęły w roku 2008 prawie 18 mld euro.

## Przyszłość w specjalizacji

Choć mierzony wolumenem produkcji udział Europy w światowym budownictwie okrętowym wynosi 11,5 proc., to wg wartości tej produkcji udział ten wynosi 23 proc. Europa buduje zatem statki najbardziej złożone technicznie. Wg danych CESA, o ile światowy portfel zamówień w roku 2008 wg typu statku mierzony w CGT składał się w 81 proc. ze statków standardowych, to w europejskim portfelu aż 74 proc. reprezentowały statki specjalistyczne. Rok 2009 będzie prawdopodobnie rekordowy w dostawach nowego tonażu.

- Na razie stocznie budują statki za-kontraktowane 2-3 lata temu. Najgorszy będzie rok 2010, gdy te zamówienia zostaną zrealizowane, a nowych wciąż brak



Fot. Grzegorz Landowski

Piotr Soyka: - Powinniśmy wymyślić nowy, wspólny produkt, który połączy nasze stocznie i producentów wyposażenia.





Fot. Grzegorz Landowski

Igor Jacenko: - Jesteśmy gotowi do współpracy.

- mówił wiceprezes Stoczni Gdańsk Igor Jacenko.

- Nie wszystkie stocznie europejskie wiedzą, czy dalej chcą być stoczniami - mówił prezes Remontowej SA Jarosław Flont. - Wiele idzie w inne segmenty. Poza tym przestawienie się na produkty niszowe nie jest proste dla kogoś, kto nigdy tego nie robił. Obecny kryzys spowoduje, że w Europie będzie wojna cenowa, a w miejsce rywalizacji globalnej nasili się konkurencja wewnątrz europejska.

### Szansa na wschodzie

Zwracano uwagę na nowe rynki wschodzące, takie jak Wietnam, Indie, Filipiny, a także na Rosję i Brazylię, które chcą budować własny przemysł okrętowy, w ramach narodowych projektów skorelowanych z programami w zakresie rozwoju energetyki. W trakcie następnej dekady Rosja chce zbudować ok. 1400 nowych statków i obecne władze dążą, aby zamówienia te nie były składane poza Rosją.

- Tyle, że stocznie rosyjskie już teraz nie dają rady - mówił wiceprezes Jacenko. - Ich wyposażenie techniczne nie jest wystarczające, poza tym są pochłonięte produkcją wojenną. Jedną z nich dwa kadłuby dla Norwegów budowała 4 lata! Tymczasem Rosja musi iść w kierunku eksploatacji podmorskich złóż ropy i gazu usytuowanych bliżej Arktyki, ponieważ inne rejonry wydobywania są już silnie zanieczyszczone. Potrzebuje specjalistycznej, wielozadaniowej floty offshore.

### Klucz do zmiany

- Obecnie kluczową sprawą dla stoczni europejskich jest zmiana modelu. Stocznia to montowania, a cała reszta to outsourcing i kooperacja. W Norwegii ten model się sprawdza. Kryzys w samych stoczniach jest więc szansą dla dostawców wyposażenia na statki - mówił prezes ZinkPower (obecnie należącej do niemieckiej grupy cynkowniczej KOPF Holding GmbH) Zbigniew Miodowski.

- Nasze stocznie ginęły, bo nie dorośliśmy do dobrych kooperantów - mówił Piotr Soyka. Dawniej nie było takiego rynku, więc stocznie prace te robiły swoimi mocami. Tymczasem dziś wielu usług nikt nie robi lepiej i taniej niż wyspecjalizowane podmioty. Poza tym stocznie nie miały nowych produktów i nie rozwijały ich...

### Wycieczkowce z Polski?

Podczas prezentacji dyrektor Forum Okrętowego, Jerzy Czuczman mówił m.in., że kryzys nie dotknął segmentu wycieczkowców. - W przypadku masowców, tankowców, czy kontenerowców występują masowe anulacje kontraktów. W wypadku wycieczkowców - nie ma ani jednej.

- Stocznia Meyer Werft buduje trzeci dok. Portfele na wycieczkowce wypełnione są do 2013 roku - zwrócił uwagę Andrzej Wojtkiewicz, prezes Famosu. - Kryzys nie spowodował spadku popytu na turystykę morską. Wręcz przeciwnie. Operatorzy obniżają ceny, więc chętnych na rejsy przybywa. Te projekty mają za-

pewnione finansowanie. Do tej pory w takiej produkcji (elementy kadłubów) Finlandia opierała się na Litwie, Łotwie i Estonii. Jednak kryzys ekonomiczny mocno uderzył w te kraje i to jest szansa dla polskich firm, w tym także dostawców.

### Wspólny produkt

Piotr Soyka: - Może więc warto połączyć siły i wejść w ten segment? Teraz brzmi to jak futurologia, ale warto zastanowić się, jak to zrobić. Powinniśmy wymyślić nowy, wspólny produkt, który połączy nasze stocznie i producentów wyposażenia i który będzie konkurencyjny dla rynku europejskiego. A potem powinniśmy stworzyć ofertę i wspólnie go promować. To w sytuacji kryzysu może być korzystne dla wszystkich naszych firm. Przyszłość to wycieczkowce, statki specjalistyczne, promy, offshore, rybackie, jednostki do transportu rzeka - morze.

• • •

Podczas spotkania przedstawiciele Remontowej SA, Stoczni Północnej i Stoczni Gdańsk zadeklarowali udział w takim przedsięwzięciu. Zdecydowano o powołaniu roboczego zespołu do opracowania nowego produktu polskiego przemysłu stocznianego.

Soyka: - Kilkanaście lat temu w Polsce wymyślono autobusy Solaris, które dziś podbijają cały świat. Zbudujmy nasz polski morski Solaris!

**Grzegorz Landowski**

*Czyste promy na norweskie fiordy*

# Trójka na gaz

**Bliźniaki: Romsdalsfjord i Fannefjord.**

Nadanie imion trzem nowatorskim, dwustronnym promom fiordowym o napędzie spalinowo-gazowo-elektrycznym odbyło się 21 listopada br. w stoczniach Grupy REMONTOWA. *Moldefjord*, *Romsdalsfjord* i *Fannefjord*, przeznaczone dla norweskiej firmy transportowej Fjord1, mają być eksploatowane od przyszłego roku w rejonie Molde oraz Romsdalsfjord i budowane są w ramach większego kontraktu - na cztery promy.



**Moldefjord - statek o długości 122,70 m pomieścić może 390 pasażerów i 128 samochodów osobowych lub 12 zestawów drogowych (trailerów z ciągnikami) i 55 samochodów.**

Ochrzczone w ubiegłym miesiącu statki należą do pierwszej w polskich stoczniach serii promów napędzanych czystym paliwem, jakim jest skroplony gaz ziemny (LNG). Budowane są przez Stocznnię Północną SA, na zamówienie Gdańskiej Stoczni Remontowej SA, dla armatora Fjord1 MRF AS (Fjord1 Møre og Romsdal Fylkesbåtar).

Każdy z promów projektu 1994 (symbol budowy, wg Stoczni Północnej - B607) wyposażony jest w jeden typowy, średnioobrotowy silnik wysokoprężny („diesel”) i dwa silniki zasilane LNG. Wytwarzają one energię elektryczną na potrzeby napędu głównego i wszelkich pozostałych systemów okrętowych i odbiorników. Każdy z dwóch pędników azymutalnych napędu głównego promu typu 1994, napędzany jest silnikiem elektrycznym.

Statek o długości 122,70 m pomieścić może 390 pasażerów i 128 samochodów osobowych lub 12 zestawów drogowych (trailerów z ciągnikami) i 55 samochodów. Prom *Moldefjord* i każdy z jego „bliźniaków”, ma symetryczny kadłub z pokładem ciągłym dla samochodów i trailerów drogowych. Dostęp do pokładu zapewniają obustronne rampy sterowane hydraulicznie. Jednostka posiada także podwyższony międzypokład z dwoma pasami dla samochodów osobowych po stro-



nie prawej burty. Pod nim znajduje się m.in. pomieszczenie dla pasażerów, z licznymi miejscami siedzącymi i z barem oraz zejściówki do obu siłowni i do pomieszczeń pędników. Prom o napędzie diesel-elektrycznym wyposażony jest w 2 pędniki azymutalne napędu głównego o mocy 1000 kW, usytuowane na przeciwległych końcach kadłuba.

Uroczystość nadania imienia nowom promom z Remontowej SA zgromadziła ponad 70 gości z Norwegii. Obecni byli również ambasador Królestwa Norwegii w Polsce Enok Nygaard, attache handlowy Vidar Segtnan z sekcji handlowej Ambasady Norweskiej w Polsce i konsul honorowy Norwegii z Gdyni - Michał Rzeszewicz, a także przedstawiciele Grupy REMONTOWA i publiczność - mieszkańcy Trójmiasta. Matkami chrzestnymi zostały Rigmor Andersen Eide - norweska parlamentarzystka i członek zarządu Fjord1 MRF (prom *Moldefjord*), Trine Otterlei - starszy oficer i przedstawicielka Norwegian Maritime Officers' Association (matka chrzestna promu *Romsdalsfjord*) oraz Marit Øverås, księgowa z firmy Fjord1 MRF (*Fannefjord*).

Promy zostały zaprojektowane we współpracy biura projektowo-konstrukcyjnego Remontowej SA z norweskim biurem projektowo-konsultingowym LMG Marin.

Seria stanowi nową generację statków z innowacyjnymi rozwiązaniami technicznymi. Przede wszystkim należą do jednostek przyjaznych środowisku, co sprawia głównie rodzaj ich napędu - LNG. Zaprojektowane zostały dla spełniania najostrejszych przepisów mających na celu ochronę środowiska i ograniczenie emisji szkodliwych substancji do atmosfery.

Remontowa SA podpisała w maju 2007 roku kontrakt z norweskim armatorem Fjord 1 MRF na projekt i budowę czterech promów pasażersko-samochodowych z napędem LNG, z terminami dostawy pomiędzy grudniem 2009, a sierpniem 2010. Jednak pierwszy ze statków - *Moldefjord*, w momencie chrztu trzech pierwszych jednostek serii, 21 listopada, był już praktycznie gotowy do przekazania armatorowi i tego samego dnia podniesiono na nim norweską banderę.

Statek opuścił stocznię i port gdański 25 listopada, by wg planu, do Molde w zachodniej Norwegii dopłynąć po 4-5 dniach. Oznacza to przekazanie statku armatorowi przez Remontową SA z ponad miesięcznym wyprzedzeniem w sto-

sunku do terminu kontraktowego. W uznaniu dla wysokiej jakości i terminowości pracy stoczni, armator przekazał pracownikom zaangażowanym w budowę promu *Moldefjord*, za pośrednictwem zakładowej organizacji związkowej, czek na 7000 euro.

Prom *Moldefjord* ma rozpocząć pracę od 1 stycznia 2010 roku.

Grupa REMONTOWA ma ponad dekadę doświadczeń w projektowaniu i budowie promów różnej wielkości i rodzaju na rynek zachodnioeuropejski i należy do europejskich liderów w budowie promów dwustronnych (przelotowych - symetrycznych).

Firmy z Norwegii należą do najważniejszych klientów grupy (głównie w zakresie remontów, przebudów i modernizacji statków, ale także w nowych budowach promów). Kontrakt obejmujący trzy promy ochrzczone 21 listopada, jest największym w historii polskich stoczni kontraktem na budowę promów dla norweskiego odbiorcy.

Fjord1, norweski lider we wprowadzaniu do żeglugi przybrzeżnej w Norwegii chroniących środowisko rozwiązań technicznych, do 2011 roku będzie miał we flocie już 11 promów o napędzie LNG. Rozpoczął swoją własną, norweską i w skali światowej pierwszą, przygodę z zastosowaniem LNG w żegludze promowej w roku 2000, wraz z wprowadzeniem do eksploatacji pionierskiego promu *Glutra*. Fjord1 jest nadal jedyną firmą w Norwegii używającą LNG jako paliwa na swych



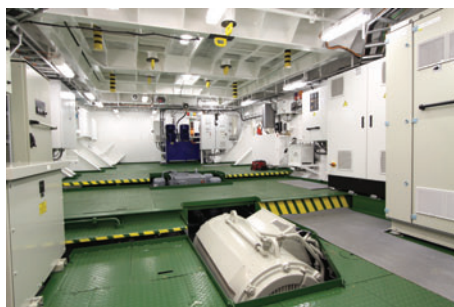
**Trine Otterlei - starszy oficer i przedstawicielka Norwegian Maritime Officers' Association (matka chrzestna promu *Romsdalsfjord*) oraz Marit Øverås księgowa z firmy Fjord1 MRF (*Fannefjord*).**

promach (u wybrzeży Norwegii pływają już napędzane LNG jednostki straży granicznej i zaopatrzeniowce offshore).

LNG jest bardzo korzystnym rozwiązaniem na promach eksploatowanych w fiordach i wzdłuż wybrzeży norweskich, gdyż jest to czyste, „ekologiczne” paliwo, którego w dodatku Norwegia ma pod dostatkiem. Promy, na których energia używana w napędzie głównym i innych systemach okrętowych, wytwarzana jest w silnikach spalających LNG, emitują aż o 90 proc. mniej szkodliwych tlenków



**Od lewej: przewodniczący Rady Nadzorczej Remontowej SA Piotr Soyka, Anker Grovdal - dyrektor zarządzający Fjord1 MRF AS, Rigmor Andersen Eide - matka chrzestna promu *Moldefjord*, wojewoda pomorski Roman Zaborowski i prezes Remontowej SA Jarosław Flont.**



**Przedział pędnika azymutalnego i silnika elektrycznego napędu głównego.**



**Salon dla pasażerów.**



**Siłownia gazowa.**

azotu (NO<sub>x</sub>). W przypadku floty kilku promów na LNG, redukcja taka odpowiada ilości tych szkodliwych substancji emitowanych przez wszystkie samochody w Oslo. Na statkach używających LNG jako paliwa, zmniejsza się też emisja niepożądanych cząsteczek stałych (sady) i dwutlenku węgla (CO<sub>2</sub>) - o ok. 20 proc. w porównaniu z promami „dieselowskimi”.

Największy problem projektowy w tego typu statkach to zapewnienie bezpieczeństwa przepływu gazu na całej drodze od stacji bunkrowej, przez zbiornik paliwa na statku, aż do silnika. Konieczne jest dobre wentylowanie i ograniczenie skutków wybuchu, gdyby jednak do niego doszło. Na pierwszych promach „gazowych” zastosowano, dość spektakularne rozwiązanie, polegające na tym, że umieszczono silniki na gaz wysoko, tuż

pod sterówką. Energia ewentualnego wybuchu miała być skierowana na rozrwanie, specjalnie do tego zaprojektowanych, bocznych ścian nadbudówki.

Inżynierowie z polskiej stoczni zastosowali nowatorski i ciekawy pomysł: silniki i zbiornik LNG zostały umieszczone w kontenerach, pod pokładem, a więc w tradycyjnym, typowym na statku miejscu na siłownię i zbiorniki paliwowe. W związku z tym, nawet gdyby nastąpił wyciek gazu przy silniku, to ilość, jaka mogłaby się zakumulować wewnątrz kontenera, będzie ograniczona, zmniejszając rozmiary i siłę ewentualnego wybuchu. Branie takiej ewentualności pod uwagę, to asekuracja z dużym zapasem. System wentylacji jest tak wydajny, że nawet jeżeli dojdzie do wycieku gazu, jest on po prostu błyskawicznie usuwany. Opracowano też nowe predykcyjne metody

wykrywania wycieków - przez ubytek paliwa nieuzasadniony spalaniem w silniku. Same przewody z gazem są wentylowane - są to rury koncentryczne: w środku płynie gaz otoczony „płaszczem” wentylacji. Polskie rozwiązanie jest proste, przejrzyste technicznie, upraszcza konstrukcję całego statku i jego rozplanowanie wewnętrzne. Poprawia też stateczność.

Stocznie Grupy REMONTOWA pracowały dla Fjord1 już wcześniej - oddając armatorowi do eksploatacji w 2002 r. dwa promy dwustronne (*double-ended ferries*) *Eira* i *Volda*.

Poza omawianymi tu promami napędzanymi gazem ziemnym (czwarta, jeszcze nie zwodowana jednostka ma otrzymać imię *Korsfjord*) Remontowa SA ma w portfolio zamówień jeszcze dwa, bardzo podobne promy dwustronne przeznaczone dla Fjord1, jednak z napędem konwencjonalnym - „dieselowskim” (projektu 1894/D), z przewidywanymi terminami przekazania w 2011 roku.

Klient Remontowej SA jest jednym z największych w Norwegii przedsiębiorstw transportu publicznego. Firmy grupy Fjord1 (z główną siedzibą we Florø i o łącznych obrotach rzędu 2,8 miliarda koron norweskich w roku 2008) zajmują się przewozami promowymi, eksploatacją szybkich statków pasażerskich, transportem autobusowym i przewozami towarowymi na lądzie i na wodzie. Zatrudniają ok. 2300 pracowników i eksploatując ponad 60 promów, ponad 500 autobusów i ciężarówek, w 2008 roku przewiozły ok. 28 milionów pasażerów i 8,7 miliona pojazdów.

**Tekst i zdjęcia:  
Piotr B. Stareńczak**

### Charakterystyka podstawowa promów projektu 1994 (SKS-125 według LMG)

długość całkowita	122,685 m
długość między pionami	116,27 m
szerokość konstrukcyjna (na wręgach)	16,202 m
szerokość maksymalna	16 717 m
zanurzenie maksymalne	3,50 m
prześwit nad pokładem głównym	5,10 m
szerokość rampy ro-ro	12 m
łączy ładunek pokładowy	750 ton
tonaż pojemnościowy brutto	2971
tonaż pojemnościowy netto	892
ładowność samochodów osobowych	125 szt. (wg armatora - 128)
ładowność zestawów drogowych	12 (obok 55 samochodów osobowych)
miejsc pasażerskich	390
załoga	7-9 osób (wg stoczni), 5 osób (wg innych źródeł)
prędkość eksploatacyjna / maksym.	11 / 15 węzłów
przepisy i bandera	statek spełnia wymogi Norwegian Maritime Directorate jako prom dwustronny z pokładem otwartym i nosi banderę Norwegii z ograniczeniem żeglugi do rejonu 2.
klasyfikacja	Det Norske Veritas, notacja klasy: +1A1 Car Ferry B E0 R4 CLEAN GAS



Podwyżek nie będzie

# Bunt skuteczny

Mamy dobrą informację dla żeglarzy i rybaków z portów morskich w Ustce i Łebie. Dyrektor Urzędu Morskiego w Słupsku wycofał wprowadzone w sierpniu br., wyższe stawki opłat portowych i tonażowych.

Pierwszego sierpnia 2009 r. dyrektor Urzędu Morskiego w Słupsku wprowadził nowe stawki opłat portowych. Rybacy o zmianach dowiedzieli się dopiero, kiedy dostali nowe faktury. W niektórych przypadkach opłaty wzrosły nawet o pięćset procent. Rybacy z Ustki zaczęli masowo odsyłać do urzędu niezapłacone faktury. Łącznie było to ponad 80 dokumentów. Jak się nam udało nieoficjalnie dowiedzieć, zagrozili również dyrektorowi, że złożą do sądu pozew przeciwko urzędnikom. Armatorzy z Łeby natomiast wynajęli kancelarię prawną, która w ich imieniu wystosowała do urzędu pismo wskazujące na wiele nieprawidłowości.

- Wprowadzenie stawek odbyło się w formie wewnętrznego zarządzenia dyrektora, o którym nikt nie wiedział i nie został poinformowany - wyjaśnia Wiesław Żurawski, adwokat z Łęborka i pełnomocnik prawny armatorów z Łeby. - Prawo nakazuje wcześniej poinformować strony, których zmiany dotyczą. Poza tym nowe stawki wprowadzono niezgodnie z prawem wyższej rangi, jakim jest ustawa o portach i przystaniach morskich. Dlatego wystąpiłem o usunięcie naruszenia prawa i przywrócenie poprzednich stawek. Jednocześnie poinformowałem urzędników, że armatorzy z Łeby nie będą płacić większych składek.

- Nikt by nie narzekał na te opłaty, gdyby w zamian urzędnicy udostępniłi żeglarzom odpowiednie miejsca do cumowania - przekonują żeglarze. - Najgorsze, że opłata została wprowadzona w środku sezonu żeglarskiego. Takie decyzje powinny być podejmowane odpowiednio wcześniej, aby żeglarze wiedzieli, co ich czeka.

Bunt rybaków i żeglarzy, czyli rozmowy i perswazje poskutkowały, bo Mariusz Szubert, dyrektor Urzędu Morskiego w Słupsku wycofał zarządzenie.

- Po konsultacjach ze środowiskiem rybackim nowe stawki zostały anulowane i przywróciliśmy poprzednie opłaty - mówi Szubert. - Do armatorów wysłane zostaną faktury korygujące. Nie oznacza to jednak, że nie chcemy wprowadzić nowych stawek. Powstanie komisja złożona z przedstawicieli trzech urzędów morskich i wspólnie z rybakami podejmiemy decyzje o nowych opłatach. Będziemy chcieli je wprowadzić po nowym roku.

Ile wynosiły anulowane opłaty? Za dobę w marinie w Łebie (jednej z najlepszych w Polsce): 30 zł dla jachtów do 10 m długości (500 zł miesięcznie), 45 zł dla jachtów o długości 11-13 m (800 zł miesięcznie), 55 zł za jachty o długości 14-17 m (1000 zł miesięcznie). Podłączenie do prądu kosztuje 8 zł za dobę, a tankowanie wody pitnej 4 zł.

W Ustce za jachty do 9 m trzeba obecnie zapłacić dziennie ok. 11,50 zł (ok. 111 zł miesięcznie), za jachty o długości od 10 do 12 m - ok. 22,60 zł (ok. 136 zł miesięcznie); o długości 13-15 - 16 zł za dobę (ok. 160 zł miesięcznie), za jachty powyżej 15 m płaci się ok. 30 zł (ok. 300 miesięcznie). Podłączenie do prądu kosztuje 1,14 zł za dobę; tankowanie wody pitnej tyle samo. Armatorzy kutrów za jednostki do 17 metrów płaciliby rocznie około 2300 zł, a za większe jednostki około 3000 tys. zł.

**Hubert Bierndgarski**

**Opłaty za cumowanie w portach jachtów i kutrów miały wzrosnąć kilkukrotnie. Po buncie środowisk żeglarskich i rybackich podwyżkę wycofano.**

## Unia kontroluje

Elektroniczna kontrola ruchu statków rybackich, dokładne sprawdzanie sieci i inspektorzy rybacy przy każdym wyładunku ryby. Od nowego roku Unia Europejska chce wprowadzić nowe prawo dotyczące kontroli połowów rybackich. Wszystko dlatego, że zdaniem unijnych ministrów do spraw rybołówstwa rybacy nagminnie łamią przepisy. Odbywa się to na ilości ryb w morzu, których z roku na rok jest coraz mniej. - Nowe przepisy mają wejść od stycznia 2010 roku - wyjaśnia Andrzej Krawczuk, okręgowy inspektor rybołówstwa morskiego w Słupsku. - Pomysłów jest wiele, a o szczegółach dowiemy się dopiero, kiedy poznamy projekty rozporządzeń. Na pewno jednak powstanie wspólny taryfikator kar za przełowienie.

Co ciekawe, karani będą nie tylko armatorzy i kapitanowie kutrów, ale także kraje członkowskie Unii Europejskiej, w których dojdzie do przełowienia ogólnej kwoty połowowej. Polska już płaci taką karę za przełowienie dorsza w 2007 roku. Co roku od ogólnego limitu połowowego na dorsza odejmowane są ponad 4 tysiące ton tej ryby.

Pod koniec października, podczas posiedzenia w Luksemburgu, unijni ministrowie do spraw rybołówstwa przyjęli przyszłoroczne limity połowowe na poszczególne ryby. Polscy rybacy nie kryją zadowolenia, bo połowy najważniejszej ryby - dorsza - zostały podniesione o 15 proc., do 15 tys. ton. Gorzej sytuacja wygląda ze śledziem, którego połowy znacznie ograniczono. Stało się tak, bo rybacy nagminnie przeławiali tę rybę i jej populacja zaczęła się drastycznie zmniejszać.



70-lecie zatonięcia  
Piłsudskiego

Illuminator statku.

# Znaczący transatlantyk

Rankiem 26 listopada 1939 roku zakończył swój krótki żywot transatlantyk *Piłsudski*. Pierwszy polski statek, który zatonął w czasie II wojny światowej w służbie aliantów. Razem ze statkiem zginął jego legendarny kapitan Mamert Stankiewicz. Pamiątki związane z jednostką można obejrzeć na rocznicowej wystawie w Centralnym Muzeum Morskim w Gdańsku.

Zbudowany we włoskiej stoczni Cantieri Riuniti dell'Adriatico w Monfalcone *Piłsudski*, powstał na zlecenie towarzystwa Gdynia-Ameryka Linie Żeglowne SA (GAL). Miał obsługiwać linię z Polski do Stanów Zjednoczonych, niezwykle popularną m.in. z powodu ścisłych kontaktów z ojczyzną Polonii amerykańskiej. Umowa na budowę dwóch motorowców pasażerskich (drugi otrzymał nazwę *Batory*) opiewała na sumę 1,9 mln dolarów. Włosi zgodzili się na spłatę części kwoty w ciągu czterech lat dostawami węgla.

Wodowanie *Piłsudskiego* odbyło się 19 grudnia 1934 roku, matką chrzestną została bliska krewna marszałka Piłsudskiego Wanda Pełczyńska, kurierka I Brygady Legionów.

## Znaczący kapitan

Skoro transatlantyk miał reprezentować nasz kraj za oceanem, musiał odpowiednio imponująco wyglądać. Długi na 166 m, o wyporności prawie 15 tys. ton, z siedmioma pokładami pasażerskimi i ko-

minami pochylonymi w kierunku rufy, *Piłsudski* prezentował się niezwykle okazale. Był jednym z najnowocześniejszych „pasażerów” swoich czasów. Jego wystrojem zajęła się specjalna komisja złożona z najwybitniejszych architektów, rzeźbiarzy, plastyków, malarzy i grafików. Jako jeden z pierwszych liniowców na świecie *Piłsudski* został m.in. wyposażony w basen kąpielowy i salę gimnastyczną. W jedno-, dwu- i czteroosobowych kajutach przewidziano miejsce dla 796 pasażerów. Obsługiwało ich trzystu członków załogi.



Dowódcą transatlantyka został cieszący się w naszej ówczesnej flocie pasażerskiej największym chyba autorytetem, kapitan Mamert Stankiewicz. W książce „Znaczy kapitan” kapitana unieśmiertelnił, pływający razem z nim jako starszy oficer, Karol Olgierd Borchardt. *Piłsudski* przekazany został armatorowi 22 sierpnia 1935 roku. Pięć dni później statek wyruszył z Triestu w pierwszą podróż po Europie. W Wenecji na pokład weszło siedmuset pasażerów, a rejs prowadził przez Palermo, Algier, Malagę, Lizbonę i Kanał Kiloński do Gdyni.

Powitanie w porcie macierzystym odbyło się 15 września 1935 roku. Borchardt pisał potem o tej uroczystej chwili: „*Punktualnie o dziesiątej jesteśmy między latarniami wejściowymi portu. Podchodzimy do Dworca Morskiego udekorowanego flagami. Na górnym peronie ministrowie i zaproszeni goście. Jeszcze tylko kilkaset metrów. Zacumujemy i wreszcie odpoczniemy.*”

Tak się jednak nie dzieje. Kiedy kapitan Stankiewicz podaje komendę: - „Obie całą wstecz!”, statek sunie nadal w stronę nabrzeża. Okazuje się, że oba motory nie działają. Kapitan natychmiast każe rzucić obie kotwice. „*W dźwięki marsza grane-go przez orkiestrę wdziera się ogłuszający zgrzyt i szcęk lecących kotwic oraz łoskot wybiegających za burtę łańcuchów. Zdezorientowany tłum zakolysał się i cofa w przerażeniu przed sunącym*



Tak agonię *Piłsudskiego* przedstawił Adam Werka.

*w ślepy róg statkiem. (...) Kotwice muszą zatrzymać statek, inaczej cała ta rozpe-dzona masa wpakuje się na molo i nasza chluba rozprysnie się o granitowe nabrzeże.*

*Statek wysunął się o metr za przewidziany znak i... stanął. (...)*

*Na pytanie naszego naczelnego »Lorda«, dlaczego kapitan rzucał kotwice, ten ani słowem nie wspomina o maszynie:*

*- Znaczy, tak jest bardziej efektywne – tłumaczy.*”

## Przez Atlantyck

15 września 1935 roku *Piłsudski* wypływa w swoją pierwszą podróż do Nowego Jorku, z kompletem pasażerów na pokładzie. Kapitan Stankiewicz wspominał: „*Wejście do portu nowojorskiego rzeką Hudson było triumfalne. Wszystkie spotkane statki i stateczki nadawały trzykrotnie powitalne sygnały syren. Nad statkiem unosiły się samoloty, które wlokły za sobą wstęgę z wypisanym powitaniem »Welcome Piłsudski«. Rzucano z samolotów kwiaty.*”

Według relacji nowojorskich gazet, jeszcze żaden transatlantyk nie przybił do wybrzeży Manhattanu witany z takim entuzjazmem. Tłum turystów chciał wszędzie zajrzeć i za wszelką cenę zdobyć jakąś pamiątkę. „*Największym powodzeniem cieszyły się wszelkie przedmioty ozdobione tarczą z trójzębem i trzema literami GAL, a więc spodeczki, filiżanki, popielniczki. Skoro zabrakło tych przedmiotów, idą wszystkie inne, takie, które dadzą się zdjąć czy odkręcić. Idą nawet termometry*” – pisał Borchardt.

Pierwsza transatlantycka podróż przebiegła bez kłopotów, w odróżnieniu od następnej, w czasie której okazało się, że statek ma duże przechyły boczne, przyjmuje dziobem całą falę, biorąc na pokład dziesiątki ton wody. Borchardt tak pisał o właściwościach manewrowych statku: „*Tonaż i zanurzenie »Piłsudskiego«, dostosowane ściśle do przechodzenia przez cieśniny duńskie, uczyniły statek kompletnie bezbronnym wobec sztormowych*



Frances Mary Oborski i dyrektor CMM Jerzy Litwin.





Luksus na Piłsudskim.

*i niesztormowych fal, każda bez wyjątku wchodziła na dziób, grożąc niespodziewanym zmyciem ludzi za burtę*.

W Nowym Jorku trzeba było remontować pogiętą część dziobową i wstawić powybijane szyby statku. Swoją drogą, dzięki ujawnionym wadom *Piłsudskiego*, na jego nieukończonym jeszcze wówczas bliźniaku *Batorym* wzmocniono konstrukcję kadłuba oraz poprawiono stateczność. Statek, odebrany w kwietniu 1936 roku nazwano potem lucky ship. Na trasie atlantyckiej *Batory* pływał do późnych lat 60.

Rejsy na trasie Gdynia – Nowy Jork trwały, w obie strony, trzy i pół tygodnia. Prawie w każdej podróży (rocznie *Piłsudski* i *Batory* wykonywały około dziesięciu rejsów transatlantyckich - CzR), oba bliźniaki miały na pokładzie komplety pasażerów. Zagraniczni goście, szczególnie Amerykanie i Duńczycy, chwalili doskonałą załogę, obsługę i znakomitą polską kuchnię. Linia transatlantycka była tak zyskowna, że na rok przed wojną Ministerstwo Przemysłu i Handlu wpadło na pomysł budowy trzeciego statku, który mógłby ją obsługiwać. Byłby on niemal dwukrotnie większy od swoich poprzedników. Z powodu niemieckiej agresji nic z tego nie wyszło.

## Śmiertelne ciosy

Wybuch II wojny światowej zastał *Piłsudskiego* podczas kolejnej podróży z Nowego Jorku do Gdyni, na brytyjskich wodach terytorialnych. 11 listopada angielskie Ministerstwo Wojny podpisało umowę z polskim rządem i statek, podobnie jak trzy inne polskie wycieczkowce, został wcielony do brytyjskiej służby jako transportowiec dla wojska. Jednostka przystosowana została do przewozu ponad trzech tysięcy żołnierzy, a na pokładzie zamontowano uzbrojenie przeciwlotnicze.

25 listopada, około godziny 23, statek wyruszył z Newcastle w swój pierwszy i, jak się rychło okazało, ostatni wojenny rejs. Z dwuosobową załogą miał



dołączyć do konwoju idącego wokół Afryki do Australii i Nowej Zelandii. Kapitan Stankiewicz prowadził statek wzdłuż wschodnich wybrzeży Anglii, w zaciemnieniu. Nie „zygzakował”, zapewniony przez Brytyjską Admiralicję o czystym, pozbawionym min i niemieckich okrętów podwodnych, akwenie.

26 listopada o 5.35, w odległości 29 mil morskich na południowy wschód od przylądka Flamborough, dziobem i śródokręciem transatlantyka wstrząsnęły dwa wybuchy. Jan Michalski, II oficer na *Piłsudskim*, tak wspominał moment katastrofy: „(...) szliśmy bez świateł, zapalając je jedynie przy mijaniu statków (...). Gdy uszedłem o godz. 5.36 na chwilę do sterówki (...) poczułem silny wstrząs i wybuch na dziobie z lewej burty. Po upływie 10 do 15 sekund, nastąpił drugi wybuch, jak miałem wrażenie, na śródokręciu, z lewej burty, w okolicy maszyn. Statek zaczął się szybko przechylać na lewą burtę i robił wrażenie, jakby miał tendencję do wyrócenia się. Motory stanęły, wszystkie światła zgasły. W tym momencie spadł kapitan na mostek i zarządził opuszczenie statku”.

„Przez sen czuję silne uderzenie w burtę. Gdy zastanawiam się, co mogło je spowodować, silny wybuch wstrząsa statkiem.” - pisał Borchardt. „A może dostaliśmy dwie torpedy? Niemożliwe! Na noc dzisiejszą zapowiedziana była „czysta droga”.

Agonia statku trwała wystarczająco długo, by niemal cała załoga zdołała wsiąść do szalup i opuścić pokład. Utonął



Zastawa stołowa i menu transatlantyka.

mechanik Tadeusz Piotrowski, który podczas spuszczenia łodzi ratunkowych wypadł za burtę, Zginął też kapitan Mamert Stankiewicz. Schodzący jako ostatni z pokładu, nagle spostrzegł dwóch zabłąkanych chłopców okrętowych. Zrzucił do morza gumową tratwę i kazał chłopcom, by we trójkę skoczyli w mroźne fale. Przemokniętych i prawie nieprzytomnych odnalazł po kilku godzinach brytyjski torpedowiec.

Młodzi ludzie przeżyli, kapitan Stankiewicz zmarł z powodu wychłodzenia i zatrzymania akcji serca. Został pochowany z asystą wojskową na cmentarzu West Village Cemetery przy View Road w Hartlepool, niedaleko Middlesbrough, na wschodnim wybrzeżu Anglii. Na jego grobie widnieje napis: „*Kapitanie: znaczy... pamiętamy!*”.

Istnieją trzy wersje powodów zatonięcia *Piłsudskiego*: storpedowanie przez niemiecki okręt podwodny, eksplozja spowodowana przez minę magnetyczną oraz, najmniej prawdopodobna, sabotaż. Za pierwszą (jej zwolennikiem był m.in. Borchardt) przemawia kolejność wydarzeń zapamiętanych przez świadków tragedii: najpierw silne uderzenie w burtę, dopiero potem detonacja. Nie potwierdzają tego jednak żadne niemieckie źródła, żaden z U-bootów nie zameldował o storpedowaniu transportowca.

Mina magnetyczna powoduje pojedynczy wybuch, a *Piłsudski* zatonął od dwóch eksplozji. Zwolennicy tej teorii dowodzą jednak, że drugą spowodował wtórny wybuch w maszynowni, bądź wpłynięcie na drugą minę. Przemawiają za tym niemieckie źródła, które potwierdziły oficjalnie, że statek wpłynął na pole minowe postawione przez Kriegsmarine tydzień wcześniej. Za ostatnią wersją, o sabotażu, przemawiają jedynie przechwałki ukraińskiego nacionalisty o nazwisku Łapuk, który twierdził, że pływał na *Piłsudskim* jako palacz i podczas ostatniego rejsu podłożył w maszynowni ładunek. Nikt inny nie potwierdził tej wersji.



Triumfalne wpłynięcie do Nowego Jorku.



Wrak *Piłsudskiego* leży na głębokości około trzydziestu metrów, niedaleko wybrzeży Newcastle. W 1957 roku „Życie Warszawy” pisało o możliwości wydobywania wraku. Projekt taki opracowywany był przez pracowników Politechniki Gdańskiej. Jak pisze autor artykułu, największą trudnością przy tej operacji może być fakt, że *Piłsudski* w czasie ostatniego rejsu z Anglii do Nowej Zelandii po żołnierzy, wiół ładunek żelaza i stali. Mimo to przewidywano jednak nie tylko wydobywanie, ale nawet przywrócenie wraku do służby! Jest to tym bardziej dziwne, że leżący stosunkowo płytko i będący potencjalnym zagrożeniem dla przepływających statków wrak, został przez Anglików dziesięć lat wcześniej wysadzony, wskutek czego przełamał się na dwie części.

### Zachować pamięć

W 1946 roku powstało w Wielkiej Brytanii „M/S *Piłsudski* Society”, które popularyzowało pamięć o naszym transatlantyku zbierając pamiątki związane ze statkiem. Jego wiceprezes, Mike Oborski pochodził z polsko-angielskiej rodziny, był m.in. konsulem honorowym Rzeczypospolitej na obszar West Midlands w Wielkiej Brytanii. Gromadzone przez lata pamiątki (około stu) znalazły się na wystawie, która 23 listopada, trzy dni przed siedemdziesiątą rocznicą zatonienia *Piłsudskiego*, otwarta została w Centralnym Muzeum Morskim w Gdańsku. Zaszczyciła ją m.in. żona zmarłego niedawno współzałożyciela towarzystwa - Frances Mary Oborski. Wśród eksponatów przez nią przekazanych są m.in. komplet kart do gry z wizerunkiem statku, popielniczka firmowa GAL, mydło, tabliczka informacyjna z liniowca, kolorowe broszury, dokumenty, rachunki, weksle, telegamy, listy, a nawet przykładowe menu restauracji *Piłsudskiego*.

Wystawę uzupełniają eksponaty pozyskane przez Centralne Muzeum Morskie z innych źródeł. Jak mówi Jerzy Litwin, dyrektor CMM, muzeum nigdy dotąd nie prezentowało dziejów liniowca *Piłsudski* na oddzielnej wystawie, ponieważ nie miało dostatecznej liczby eksponatów na taką ekspozycję.

- Niektóre przedmioty towarzyszą nam od początku działalności CMM - opowiada dyrektor Litwin. - Kiedy je przed laty otwieraliśmy, Polskie Linie Oceaniczne przekazały nam koło ratunkowe z *Piłsudskiego* znalezione rok po katastrofie, u wybrzeży angielskich. To niezwykle

wydarzenie - polski oddział miał przerwę w ćwiczeniach i wśród nadmorskich skał, służący u aliantów żołnierze znaleźli tę pamiątkę.

Koło ratunkowe *Piłsudskiego* przebyło cały szlak dywizji pancerniej generała Stanisława Maczka, by następnie trafić do PLO. Innym eksponatem, który można obejrzeć na wystawie jest pled. Dla jego ofiarodawcy, członka załogi statku, mieszkającego w Stanach Zjednoczonych Mieczysława Przybylskiego to niezwykle osobista pamiątka. Gdy statek tonął, będący jedynie w bieliźnie mężczyzna, zdążył zdjąć z koi pled i dzięki niemu przetrwał długie oczekiwanie na tratwie, na przybycie pomocy.

- Mamy tu także na przykład autograf kapitana Stankiewicza z pamiąteczką młodej pasażerki, listę członków załogi w chwili katastrofy, czy autentyczne walizki pasażerów z nalepkami *Piłsudskiego* - opowiada dyrektor Litwin. - Prezentujemy również model statku, wykonany w skali 1:130 we włoskiej stoczni Monfalcone, gdzie transatlantyk został zbudowany.

Na wystawie znajdują się także fotografie statku z kolekcji mieszkającego w Kanadzie Jacka Michałaka, właściciela latarni morskiej w Nowym Porcie, którego ojciec Stefan pływał jako lekarz na *Piłsudskim*. Do cennych zabytków należą też, wydobyte kilkanaście lat temu z wraku, bulaj i talerz. Drugi bulaj sprezentowali muzeum nurkowie z Polskiego Klubu Płetwonurków „Waleń” z Londynu. Przywieźli go z tegorocznej wyprawy do wraku *Piłsudskiego*.

Aleksander Fox, prezes klubu, mówi, że statek jest zniszczony. Przez siedemdziesiąt lat fale i morską wodą zrobiły swoje. Dwie przełamane części kadłuba dzieli około sto metrów. Bardzo dobrze zachował się dziób, w bardzo dobrym stanie jest emblemat statku - medalion legionów utworzonych przez Józefa Piłsudskiego. Zaraz za dziobem widnieje wielka wyrwa biegnąca w poprzek kadłuba do dna. Tylna część kadłuba zapadła się na tyle głęboko, że płetwonurkowie nie byli w stanie do niej wpłynąć.

- Zamierzamy przeprowadzić jeszcze kilka wypraw do wraku. Mieszkamy na Wyspach Brytyjskich, siedziba naszego klubu znajduje się w Londynie, dlatego możemy sobie pozwolić na wypady na Morze Północne praktycznie w każdy weekend - tłumaczy Aleksander Fox.

**Tekst i zdjęcia:  
Czesław Romanowski**

i

Wystawa w Centralnym Muzeum Morskim w Gdańsku potrwa do 31 marca 2010 roku.

**Koło ratunkowe znalezione rok po zatonięciu liniowca.**





# Koty mają kłopoty

Stoczni w Gdyni i Szczecinie już nie ma. Zostały koty. Jeśli im nie pomożemy, mogą nie przeżyć zimy. Jako pierwsze na ratunek ruszyły wolontariuszki Pomorskiego Kocięgo Domu Tymczasowego (PKDT). To jednak ciągle mało.

**Tutaj się urodziły  
i tutaj będą żyć.**

Według władz upadłej Stoczni Gdynia, na jej terenie (70 ha) bezdomnych kotów jest od osiemdziesięciu do stu. Wolontariuszki z PKDT, trójmiejskiej organizacji niosącej pomoc bezdomnym kotom twierdzą, że co najmniej trzysta.

- Kotów jest kilkaset. Sto to minimum, co najmniej tyle widzimy, kiedy idziemy przez stocznię i je karmimy - mówi Agnieszka Marczak z PKDT. - Mieszkają w kanałach, albo jak jest ładna pogoda, wychodzą na karmienie. Wtedy są ich tutaj całe gromady.

## Technologia pomocy

Janusz Bugajewski, starszy technolog, który przepracował w stoczni 30 lat, czyli ponad połowę życia, wspomina: - Stoczniovcy do kotów odnosili się jak do współtowarzyszy. Szatnie, przewody, kable były przez nie chronione przed szczurami.

Pamięta, jak w latach 80. ubiegłego wieku zobaczył, że stoczniową ulicą maszerują trzy szczury. - Nic sobie ze mnie nie robiły. Kotów wówczas było jakoś mniej. Ale potem zrobiło się ich dużo. I od



tamtej pory żadnego szczura już nie spo-  
takalem.

Stoczniowcy jedli w stołówce zupeł-  
nie, a wkładki regeneracyjne wynosili kotom.  
Jeszcze teraz, niedaleko miejsca, gdzie do  
niedawna była jedna z zakładowych ja-  
dłodajni, mieszka duża grupa tych czwo-  
ronogów.

- Kotami zaopiekowałem się trzy lata  
temu. Zaczęło się od pewnej bidnej kot-  
ki i jej brata, które leżały przytulone do  
siebie, brudne - opowiada Janusz Buga-  
jewski. - Żał mi się ich zrobiło, zabrałem  
je do biura, odkarmiłem. Kotek sobie  
poszedł, a kotka została i cieszy się do-  
brym zdrowiem.

Od tego czasu technolog Bugajewski  
zaczął dokarmiać i leczyć też inne koty.  
Gdy w czerwcu stocznia się opróżniła,  
widział coraz więcej martwych i chorych  
kotów.

- Wozilem je do weterynarza, jedne-  
go, drugiego, trzeciego. Kilku nie udało  
się uratować. Pomyślałem, rany boskie,  
nie poradzę sobie sam. Pisałem do władz  
miasta, do posłów.

Odezwał się poseł Prawa i Sprawie-  
dliwości Zbigniew Kozak. Napisał inter-  
pelację, żeby rząd jakoś pomógł tym  
kotom, by jakaś organizacja się nimi zaję-  
ła, żeby tę populację uratować. Sprawę  
potraktowano jako niepoważną.

O kotach dowiedziały się jednak dzia-  
łaczki Pomorskiego Kocięgo Domu Tym-  
czasowego. Kinga Hyzińska wspomina: -  
Pierwszy dzień to był szok, znaleźliśmy  
kota, któremu gnął pyszczek, oczy miał  
wydlubane. Może zrobiły to mewy, może  
lisy, które tu grasują. Trzeba było go uśpić,  
strasznie się męczył.

Maja Klownowska, współzałożyciela  
PKDT: - Na początku mieliśmy problemy



**Pracownicy Pomorskiego oddziału Zakładu  
Spółki PKP Cargo z budkami dla kotów.**

z wejściem na teren stoczni. W końcu, nie  
czekając na urzędników, sami postaraliśmy  
się o przepustki, najpierw pięć, potem wię-  
cej. Władze stoczni poszły nam na rękę.  
Teraz nie ma z tym kłopotu.

- Od tamtej pory łapiemy zwierzęta  
do leczenia i sterylizacji, podajemy anty-  
biotyki, karmimy - mówi Agnieszka Mar-  
czak z PKDT. - Nie bylibyśmy w stanie  
działać sami, pozyskujemy wolontariuszy.  
Znaleźliśmy też weterynarzy, którzy ste-  
rylizują koty po cenach preferencyjnych.

Najgorzej jest, gdy spotykają zwierzęta  
ewidentnie skrzywdzone przez ludzi.

- Ludzie rzucali w nie śrubami, niektó-  
re mają poprzetręcane łapy, są bez ogo-  
nów, tragedia - opowiada Agnieszka.

Jeden z weterynarzy, Paweł Łukuć  
z Gdyni Redłowa opowiada, że stoczni-  
owe koty są w różnym stanie: - Najczęściej  
mają koci katar, często przewlekły, po-  
wodem są zakażenia bakteryjne. Jest tro-  
chę ciężkich przypadków, okaleczeń spo-  
wodowanych tym, że one się między  
sobą biją. Większość to dzikie, nie nada-  
jące się do adopcji zwierzęta, trzeba je  
wypuścić tam, skąd zostały zabrane. Ale  
część to takie kociaki - miziaki, które jak  
najbardziej mogłyby zostać przygarnięte.  
Leczymy wszystkie, sterylizujemy. Trzeba  
to robić, bo inaczej za rok będziemy mieli  
dwa razy tyle kotów i to będzie tragedia.

## Ciepła kompensacja

Od połowy października koci pro-  
blem stał się głośny. Ukazały się mate-  
riały w prasie, w telewizji i internecie.  
Maja Klownowska mówi, że odzew o po-  
moc dla bezdomnych zwierząt był „zaskaku-  
jąco ogromny”.

- Dziennie pięć, dziesięć maili z pro-  
pozycjami pomocy, albo chociażby z za-  
pewnieniem, że trzymają za nas kciuki -  
mówi. - Na „kocie konto” do połowy li-  
stopada wpłynęło 20 tysięcy złotych.

Agnieszka Marczał: - Wchodzę do  
sklepu zoologicznego, a tam stoi wielka  
skrzynia z karmą oklejona naszymi ulot-  
kami. Można się popłakać. Wcześniej nikt  
nie wiedział, że się coś takiego dzieje,  
trzeba było to pokazać, nagłośnić.

Ludzie przywożą karmę do stoczni,  
pomagają również w inny sposób. Dyrek-  
tor oddziału Pomorskiego Zakładu Spół-  
ki PKP Cargo, Krzysztof Duszczyk, po  
przečytaniu ulotki z prośbą o pomoc, sam  
zgłosił się do PKDT z propozycją, że jego  
pracownicy zrobią domki dla kotów.

- Nie mamy doświadczenia w robie-  
niu budek, tyle co zobaczyliśmy w inter-



**- Wozilem je do weterynarza:  
jednego, drugiego, trzeciego.  
Pomyślałem, rany boskie, nie poradzę  
sobie sam - mówi Janusz Bugajewski.**

necie - mówi Henryk Adamowicz, naczelnik  
działu utrzymania wagonów. - Ale  
postanowiliśmy pomóc. Dzisiaj (18 listo-  
pada) stawiamy pięć budek. Jeżeli koty  
je zaakceptują, zbudujemy kolejne.

Pełnomocnik Zarządcy Kompensacji  
Stoczni Gdynia SA Zygmunt Faruga oraz  
członek Zarządu Stoczni Gdynia SA Piotr  
Paszkowski, wystosowali specjalne  
oświadczenie, w którym m.in. piszą, że  
„nadużyciem jest stwierdzenie mówiące  
o pozostających bez opieki i cierpiących  
z głodu kotach”.

„Umożliwiamy bez ograniczeń wej-  
ście na teren stoczni różnym organiza-  
cjom (...), które wyraziły ochotę włączy-  
cia się w akcję pomocy kotom, jak rów-  
nież zobowiązaliśmy się do codziennego  
rozkładania pożywienia w miejscach,  
gdzie występuje ich najliczniejsza gru-  
pa. W najbliższym czasie przygotujemy  
na sezon zimowy ogrzewane pomiesz-  
czenia, w których koty będą mogły schro-  
nić się przed mrozem i śnieżycą.”

Czy zwierzęta będą chciały się tam  
przenieść, to zupełnie odrębna sprawa.

- One nie przeniosą się nawet na drugą  
stronę ulicy, bo tam jest inna grupa, która  
ich nie zaakceptuje - powątpiewają wo-  
lontariuszki. - Ale widać, że stocznia się stara.

## Walczą i płacą

Wiele zwierząt urodziło się tutaj już  
po zamknięciu stoczni. Są dzikie, nie ma  
szansy, że się przystosują do domowego  
życia. Trzeba je wyłapać, wyleczyć, wy-  
sterylizować i wypuścić z powrotem na  
teren, który znają.





**Wolontariuszki z Pomorskiego Kocięgo Domu Tymczasowego, od lewej: Kinga Hyzińska, Marlena Pindras, Agnieszka Marczak, Agnieszka Lentas.**

- Każdej sterylizowanej kotce nacina-amy ucho, żeby uniknąć pomyłki następnym razem - mówi Agnieszka Marczak. - Te koty nie nadają się, by je stąd wyprowadzić. Tutaj się urodziły i tutaj będą żyć. Musimy im to ułatwić. Za każdym razem wyłapujemy kilka zwierząt do sterylizacji. Koty już się do nas przyzwyczały, wybiegną na nasz widok. Nie możemy, niestety przyjeżdżać codziennie.

Nie chcą zwierząt oddawać do schroniska, bo to śmierć dla kota. Chcą, by te bardziej ufne znalazły dom. Na razie kilka zaledwie znalazło opiekunów.

Marlena Pindras z Rumi, jedna z około dziesięciu wolontariuszek, które przyjeżdżają do gdyńskiej stoczni, mówi że nie mogła patrzeć na to, co się tutaj z kotami dzieje.

- W tym tygodniu jestem codziennie. Jak widziałam te koty, ich nieszczęście, to potem w domu siedziałam i płakałam - opowiada. - Jestem nowicjuską w tych sprawach, ale nie sprawia mi żadnego problemu przyjechać, złapać kilka kotów, zawieść do weterynarzy. Robimy to z własnej woli. A przecież są organizacje dotowane przez miasto, które powinny się tym zajmować. Ale jakoś nie bardzo się starają, żeby tutaj dotrzeć. A my mamy zbyt mało ludzi do pomocy.

- Nieprawda - odpowiada Joanna Grajter, rzecznik prasowy Urzędu Miasta w Gdyni, deklarująca się jako wielbicielka zwierząt. - Stoczniowymi kotami zajmują się także wolontariusze Towarzystwa Opieki nad Zwierzętami - Oddział Gdynia.

- Tak - mówi Bugajewski. - Tylko, że te panie nie potrafią sobie załatwić przepustek. Ale to prawda, że w zeszłym tygodniu po raz pierwszy przyjechał tu

Urząd Miasta, przywieźli cztery worki karmy, antybiotyki.

W akcję dokarmiania kotów zaangażowani są także stoczniowi ochroniarze i inni ludzie, którzy pracują na terenie zakładu.

- System jest taki, że z Towarzystwa Opieki nad Zwierzętami przychodzi karma, my ją rozwozimy po stoczni, rozkładamy w ustalonych miejscach. Każdy kto ma chęć ją roznosi. Taka samopomoc - opowiada Bugajewski. Dodaje, że gdy przyjdą mrozy, może być ciężko, bo większość kanałów dostarczających ciepło do stoczniowych pomieszczeń, w których mieszkają zwierzęta, już nie grzeje: - W tej chwili tylko jedna nitka ma parę i tam jest ciepło. Chore koty mogą nie przetrzymać tych warunków.

Janusz Bugajewski nie może się nachwalić członkiem PKDT. - Te panie od prawie dwóch miesięcy odławiają koty, szukają domów zastępczych, tymczasowych. Nieważne, czy mróz, czy wieje, czy pada. Łapią koty, zawożą do weterynarzy, potem je przywożą, część trzymają w domach. Własnymi samochodami, za własną benzynę. One walczą.

Maja Klonowska: - Chcielibyśmy, żeby na tym terenie były zdrowe, dokarmiane koty.

Agnieszka Marczak: - Będziemy to robiły do skutku, dopóki będziemy mogły tu wchodzić.

### Ludzie sobie poradzą

Podobne problemy ze stoczniowymi kotami są w Szczecinie. Tam, by ratować zwierzęta, przy Stowarzyszeniu Zwierzęcy Telefon Zaufania powstał Komitet Pomocy Kotom Pracującym w Stoczni.

Jan Bączyk, który w szczecińskiej stoczni przepracował 43 lata wywalczył, żeby codziennie na teren zakładu mogły wchodzić trzy osoby - koci wolontariusze. Ich zadaniem, tak jak w Gdyni, jest karmienie i wylapywanie zwierząt, by poddać je sterylizacji i leczeniu. Na początku wszystko szło pomyślnie. Zgłosiło się wiele osób do pomocy, mieszkańcy miasta z własnej woli dokarmiali zwierzęta. A teraz? Teresa Piątkiewicz ze Stowarzyszenia Zwierzęcy Telefon Zaufania, mówi krótko: Teraz jest tragedia!

- Kotów jest więcej niż szacowaliśmy, zaczęły wychodzić z kanałów nowe, młode, które teraz się urodziły. Obliczamy, że w tej chwili jest ich około tysiąca. Jest ciężko, zima może być tragiczna.

Jak mówi, to, że pomagają mieszkańcy miasta, a szkoły zbierają karmę, to za mało. Potrzeba pieniędzy na sterylizację, ludzi, którzy by koty wylapywali.

- Na naszym koncie są tylko dwa tysiące złotych. Nie mamy też „rodzin zastępczych” dla kotów, które nadają się do adopcji. Trzy osoby mogą wchodzić na teren, to za mało. Kierownictwo stoczni zajęte jest ludźmi, nie ma głowy do zwierząt. Ludzie jakoś sobie w końcu poradzą, ale koty bez naszej pomocy, nie przetrwają.

**Czesław Romanowski  
Tomasz Falba  
Zdjęcia: Łukasz Głowała**

**Cały czas zbierane są pieniądze na pomoc dla stoczniowych kotów.**

#### Gdynia:

Fundacja Międzynarodowy Ruch na rzecz Zwierząt - Viva!  
ul. Kopernika 6/8,  
00-367 Warszawa  
nr konta: **81 1370 1109 0000  
1706 4838 7309**

w tytule wpłaty należy podać:  
„PKDT - koty stoczniowe”

#### Szczecin:

Stowarzyszenie Społeczno-Ekologiczne „Zwierzęcy Telefon Zaufania”  
Ojca Beyzyma 5/2,  
70-391 Szczecin  
nr konta: **85 9396 0007 0017  
0934 2000 0001**



Jachty  
zatonęły...

Kuter *DoKo* jest remontowany  
w Stoczni Ustka.

Fot. H. Bierniński



# Kara

## dla armatora

Trzy tysiące złotych kary zapłaci armator jachtu motorowego *DoKo* z Ustki. Jednostka topiła się we wrześniu tego roku, około 20 mil morskich od Ustki. Właściciel zostanie ukarany, bo na pokładzie było więcej osób niż pozwala na to karta bezpieczeństwa jednostki. Ukarani zostali również bosman ustckiego portu, który tego dnia pozwolił jednostce wyjść w morze. Tutaj kara jest bardziej dotkliwa. Bosman został zwolniony z pracy. Mamy również nowe szczegóły dotyczące zatonięcia jachtu wędkarskiego *Mariola*, który tonął pod koniec września, 10 mil morskich od Darłowa (pisaliśmy o obu sprawach we wrześniowym „NM” – red.).

11 września w odległości 20 mil morskich od Ustki tonął sportowy jacht motorowy (przerobiony z kutra szwedzkiego wybudowanego w 1936 roku) o nazwie *DoKo*. Uszkodzenie było tak duże, że ratownicy morscy SAR musieli ewakuować z jednostki 16 wędkarzy i trzech członków załogi. Szczegółowo przyczyny wypadku wyjaśni Izba Morska w Gdyni. Osobne dochodzenie przeprowadzili także inspektorzy z Urzędu Morskiego w Słupsku. Okazało się bowiem, że kapitan statku przed wyjściem w morze zgłosił w kapitanacie, że na pokładzie jest 15, a nie 16 wędkarzy. Tymczasem łódka nie może wziąć na pokład więcej niż 18 osób, łącznie z załogą. Felemego dnia było

ich o jednego za dużo. Z tego powodu nałóżono na armatora karę finansową.

- Jest to naruszenie przepisów o bezpieczeństwie żeglugi - mówi Mirosław Krajewski, zastępca dyrektora Urzędu Morskiego w Słupsku. - Dlatego nałożyliśmy na właściciela łódki karę 3 tysięcy złotych. Natomiast co do zwolnionego bosmana, stracił on zaufanie dyrektora Urzędu Morskiego. Incydent z kutrem był jednym z wielu powodów zwolnienia.

Nieoficjalnie udało się nam ustalić, że chodzi o bosmana Wiesława S. Głównym powodem zwolnienia miała być jego prywatna działalność. Miał łódkę, którą w wakacje przewoził ludzi ze wschodniej na zachodnią stronę portu. Dyrekcja Urzędu Morskiego najpierw kazała mu przepisać działalność na inną osobę, a później całkowicie zakazano mu prowadzenia łódki poza godzinami pracy w Urzędzie Morskim. Dodatkowo w dniu, kiedy tonął kuter *DoKo*, bosman miał pozwolić na jego wyjście bez aktualnych badań Polskiego Rejestru Statków. On sam twierdzi, że przed wyjściem przeglądał papiery i były w porządku.

Sprawą zatonięcia drugiego kutra - *Mariola* zajmuje się koszalińska Prokuratura Okręgowa. Jednostka zatonęła z 9 osobami na pokładzie niespełna tydzień po wypadku w Ustce. 8 wędkarzy uratowali inni rybacy. Utonęła kobieta. Jej ciało wyłowiono z kutra dwa tygodnie później. - Najpierw udało się nam namierzyć wrak na głębokości około 30 metrów - mówi Krzysztof Kostrzewa, kapitan statku *North Star*, który brał udział w poszukiwaniach kobiety. - Niestety, z powodu złych warunków pogodowych, dopiero po kilku dniach udało się zejść na wrak. Wewnątrz znaleźliśmy ciało kobiety.

Prokuratorzy po znalezieniu ciała zarządzili sekcję zwłok. Ta potwierdziła jedynie, że kobieta utonęła. Nadal nie wiadomo jak doszło do samego wypadku.

- Najważniejsze, że udało się nam znaleźć zaginioną - mówi Ryszard Gąsiorowski, rzecznik prasowy Prokuratury Okręgowej w Koszalinie. - Nadal nie wiemy jednak, dlaczego kuter tak nagle zatonął. Prawdopodobnie będziemy musieli powołać biegłego. Przesłuchaliśmy już nurków, którzy byli na wraku. Będziemy także kontaktowali się z pracownikami stoczni, bo wiemy, że kuter był przebudowywany. Osobne dochodzenie w tej sprawie prowadzi również Izba Morska w Szczecinie.

HuB



*Sprawa statku Francop*

# Piractwo państwowe

4 listopada 2009 roku izraelscy komandosi morscy (założyć można, że niemal na pewno byli to żołnierze 13. Floty, czyli elitarnego oddziału specjalnego przeznaczenia sił morskich) zajęli – operując z szybkich łodzi motorowych – statek *Francop* żeglujący pod banderą Antigua i Barbuda. Jednostka należy do niemieckiej firmy Gerd Bartels, a jej operatorem jest zarejestrowana na Cyprze spółka United Feeder Services. Firma ta eksploatuje 41 statków obsługujących połączenia między 44 portami Morza Śró-

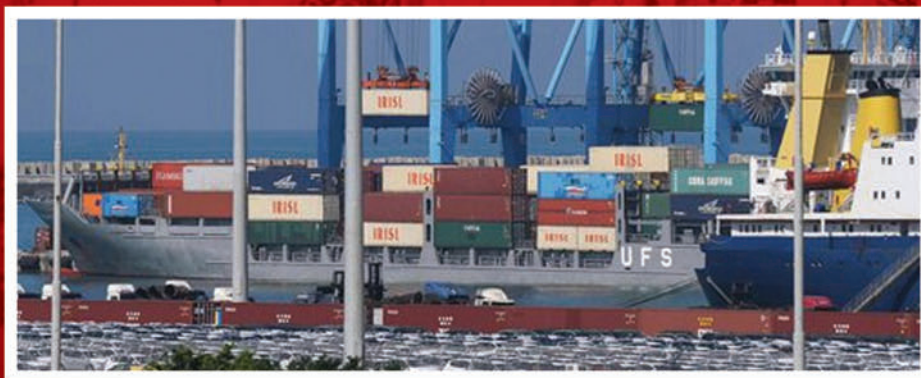


**Kontenerowiec dowozowy Francop. Statek przyjął na pokład w egipskiej Damietcie 36 kontenerów. Znajdowała się w nich broń zamaskowana workami z polietylenem. Jeżeli kontenery rzeczywiście załadowano w Egipcie dziwić musi, że służby celne tego państwa nie zwróciły uwagi na ciężar kontenerów, znacznie większy niż wynikałoby to z ich zadeklarowanego ładunku.**





**Francop w porcie Aszdod. Izraelczycy skonfiskowali kontenery z bronią, ale uznawszy, że załoga statku nie znała ich zawartości, zezwolili jednostce na opuszczenie portu.**



dziennego i Czarnego, ale przyjmuje również zlecenia przewozowe na innych akwenach. *Francop* to nowy, zbudowany w 2003 roku kontenerowiec dowożący (feeder) o długości 137 m i szerokości 22 m. Jego nośność to 8622 tony, prędkość marszowa 15, a maksymalna 17 węzłów.

Po błyskawicznym opanowaniu statku, którego zaskoczona załoga nie miała nawet cienia szansy na stawianie oporu, został on odprowadzony do portu Aszdod, gdzie izraelskie służby przeprowadziły inspekcję ładunku. Izraelczyków interesowało zwłaszcza 36 kontenerów pochodzących z Iranu (nie ma przy tym jak dotąd jasności, czy statek przewoził je z jednego z portów irańskich, gdzie zaczął feralny rejs, czy też przyjął na pokład dopiero w egipskiej Damietcie, gdzie zawinął po przejściu Kanału Sueskiego - KK). W pojemnikach budzących zainteresowanie Izraelczyków znaleziono znaczne ilości (około 300 ton) nowoczesnej broni: przeciwpancerne pociski kierowane, przenośne raketowe zestawy przeciwlotnicze, granatniki przeciwpancerne, a przede wszystkim niekierowane pociski raketowe, których operujący w południowym Libanie Hezbollah używa do ostrzeliwania terytorium Izraela. Uzbrojenie ukryte było za workami z polietylenem. Po wyładowaniu broni i przesłuchaniu załogi, jednostka (której kapitanem jest obywatel Polski) została zwolniona. Izraelczycy twierdzą, że ani kierownik statku, ani jego podwładni nie byli świadomi, co znajduje się w kontenerach, z czego wnioskować można, że dokumenty dostarczone przez załadowcę opiewały właśnie na polietylen w workach.

## Działania obronne

Władze izraelskie przedstawiają akcję jako wielki sukces w walce z radykalnym

terroryzmem islamskim i zapewne tak było. Nie zmienia to jednak faktu, że z punktu prawa, zajęcie na morzu pełnym statku obcej bandery było działaniem całkowicie nielegalnym, by nie powiedzieć - aktem piractwa państwowego. Konwencja o prawie morza podpisana w Montego Bay na Jamajce w 1982 roku absolutnie jednoznacznie specyfikuje przypadki stanowiące odstępstwo od zasady wyłącznych praw państwa bandery w stosunku do statku. Artykuł 110 zatytułowany „Prawo wizyty” stanowi, że okręt (jednostka w służbie państwowej), który napotyka na morzu pełnym obcy statek, nie ma prawa poddawać go kontroli, chyba że istnieją rozsądne podstawy do podejrzenia, że statek trudni się piractwem, handlem narkotykami, handlem niewolnikami, nadaje nielegalne audycje radiowe z morza pełnego, nie posiada przynależności państwowej oraz gdy statek choć podnosi obcą banderę lub odmawia pokazania swej bandery, a w rzeczywistości posiada tę samą przynależność państwową co okręt (jednostka w służbie państwowej). W przypadku *Francop* żadna z powyższych okoliczności nie zaszła.

Oczywiście, prawdopodobieństwo, że na pokładzie kontenerowca transportowano broń, biorąc pod uwagę, że jego portem docelowym była Latakija w Syrii,

a pośrednim Bejrut w Libanie, jest bliskie jedności. Pozwala to władzom izraelskim twierdzić, że zajęcie statku było swoistą prewencyjną samoobroną. Nawet jednak akceptacja takich argumentów, nie zwalnia od wskazania, że jest to nadinterpretacja prawa do obrony, zawartego między innymi w Karcie Narodów Zjednoczonych.

Zdaniem kilku co najmniej państw (jest wśród nich Izrael), współczesne prawo międzynarodowe, z jego XVIII-wiecznymi korzeniami i logiką, nie nadąża za kształtującymi się obecnie zagrożeniami, gdyż reguluje głównie relacje między państwowymi uczestnikami stosunków międzynarodowych. Poza tym jego postanowienia nie uwzględniają postępującej proliferacji nowoczesnych technologii wojskowych i w konsekwencji znacząco utrudniają zagrożonym państwom prowadzenie działań ukierunkowanych na zapewnienie bezpieczeństwa.

## Monitorowanie morskich szlaków

Izraelczycy już od kilku lat zwracają uwagę na morskie kierunki przemytu broni dla radykałów islamskich, ale do tej pory ich uwaga koncentrowała się raczej na szmuglu do strefy Gazy. W kontekście przypomnieć należy, iż

**Incydent Francop po raz kolejny unaocznia, że współczesne prawo międzynarodowe, zwłaszcza w zakresie związanym z problematyką bezpieczeństwa, pozostało w tyle, za dynamicznie ewoluującą rzeczywistością. Nie radzi sobie ono między innymi z zagrożeniami wynikającymi z proliferacji nowoczesnego uzbrojenia.**





6 maja 2001 roku izraelska marynarka przejęła mały statek żeglugi przybrzeżnej (około 25 m długości, 400 ton nośności). Jednostka nosiła nazwę *Santorini* i żeglowała pod banderą libańską. Na jej pokładzie znajdowały się cztery wyrzutnie rakiet przeciwlotniczych Strzała, 50 niekierowanych pocisków raketowych kalibru 107 mm, dwa moździerz 60 mm oraz 98 granatów do nich,

20 granatów przeciwpancernych i 270 pocisków do nich, 24 granaty ręczne, 70 min przeciwpancernych, 30 karabinków i 13 000 sztuk amunicji 7,62 mm. Wymienione uzbrojenie załadowane zostało w Trypolisie w Libii, a zadaniem statku było wyrzucenie wodoszczelnych pojemników z bronią w określonym miejscu u wybrzeży Strefy Gazy, skąd podając je miały mniejsze łodzie.

W nocy z 3 na 4 stycznia 2002 roku izraelskie siły specjalne zajęły na wodach międzynarodowych Morza Czerwonego libański frachtowiec *Karine A* (o nośności około 4000 ton), podejrzany o transport broni z Iranu dla Autonomii Palestyńskiej. Po zajęciu statku przez izraelskich komandosów morskich, na jego pokład weszła grupa inspekcyjna, która odnalazła 83 drewniane skrzynie zawierające około 50 ton uzbrojenia, a w tym 62 niekierowane pociski raketowe 122 mm, 283 niekierowane pociski raketowe 107 mm, 10 moździerzy 120 mm i 700 sztuk amunicji, 19 moździerzy 81 mm i 686 sztuk amunicji, 10 moździerzy 60 mm i 159 sztuk amunicji, sześć przeciwpancernych pocisków kierowanych, 674 granatniki przeciwpancerne różnych typów, 211 min przeciwpancernych, 311 min przeciwpiechotnych, 2200 kg plastycznego materiału wybuchowego, 30 karabinów wyborowych, 18 lekkich karabinów maszynowych, 212 karabinków, 700 000 amunicji strzeleckiej kalibru 7,62 mm, 735 granatów ręcznych, dwie łodzie półsztywne z silnikami o mocy 25 KM, ekwipunek do nurkowania, 84 wodoszczelne kontenery. Kapitan statku zeznał później, że miał pokonać Kanał Sueski i spotkać się na zachód od Aleksandrii z mniejszymi jednostkami. Po przeładowaniu na nie ładunku planowano, że przeschmuglują one transportowaną przez *Karine A* broń do Strefy Gazy.

Znaczenie monitorowania morskich szlaków przerzutu broni dla radykałów wzrosło zwłaszcza po izraelskiej operacji w Gazie (operacja „Płynny olów”), gdy okazało się, że mimo permanentnej blokady bojownicy Hamasu dysponowali pewną ilością nowoczesnego uzbrojenia. Oczywiście mogło ono zostać przeschmuglowane przez Egipt drogą lądową, ale szlak morski jest zdaniem Izraelczyków równie prawdopodobny. W przypadku *Franco* odbiorcą broni miał być zapewne – jak to już wspomniano – działający na południu Libanu Hezbollah. Fakt posłużenia się szlakiem morskim ma jeden pozytywny aspekt – niewykluczone, iż oznacza to, że dotychczasowe kanały zaopatrywania radykalnych szyitów biegnące przez północny Irak, stały się zbyt niebezpieczne, co świadczyłoby o powolnym stabilizowaniu tego obszaru.

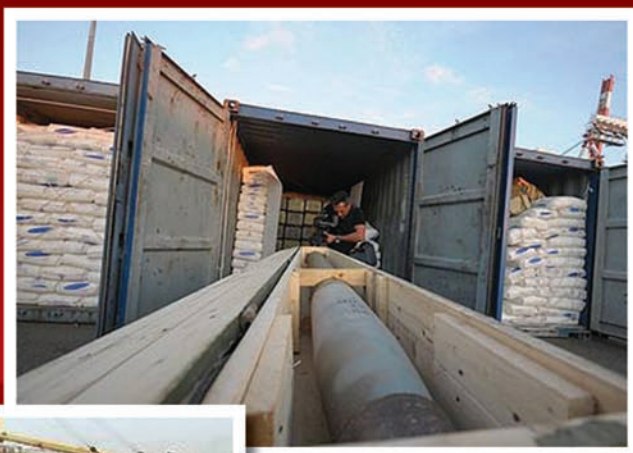
**Izraelscy celnicy i żołnierze opróżniają kontenery zdjęte z pokładu *Franco*. Był to największy z przejętych dotąd na morzu transportów uzbrojenia dla radykałów z Hezbollahu.**



**Wśród przejętej broni znajdowały się między innymi 122 mm niekierowane pociski raketowe. Izraelczycy starają się maksymalnie wyeksponować medialnie fakt udaremnienia kolejnej próby dozbrojenia Hezbollahu. Ma to jednocześnie przesłonić fakt, że zatrzymanie *Franco* było de facto aktem piractwa państwowego.**



**Izraelscy eksperci wykonali staranną dokumentację przejętego transportu, licząc na to, że zdobyte doświadczenie będzie mogło zostać wykorzystane w przyszłości.**



**W nocy z 3 na 4 stycznia 2002 roku izraelskie siły specjalne zajęły na wodach międzynarodowych Morza Czerwonego libański frachtowiec *Karine A* (o nośności około 4000 ton) podejrzany o transport broni z Iranu dla Autonomii Palestyńskiej. Wtedy również całe zdarzenie wykorzystano medialnie.**



**Krzysztof Kubiak**



# Strażnik przetrwania

Z dr. hab. Krzysztofem Kubiakiem o sposobach ratowania polskiej floty wojennej rozmawia Tomasz Falba

**- Jak pan ocenia obecną sytuację Marynarki Wojennej RP?**

- Nazwanie jej niekorzystną byłoby eufemizmem. Możemy mówić po prostu o degradacji Marynarki Wojennej. Przy obecnym poziomie budżetowania, od kilku lat, mamy do czynienia z procesem zwijania sił morskich. Jeśli to się nie zmieni, proces ten będzie nieodwracalny.

**- W swoich publikacjach, m.in. w najnowszej książce „Przemoc na oceanach. Współczesne piractwo i terroryzm morski”, pokazuje pan**

**jednak drogę wyjścia. Proponuje pan mianowicie, aby przynajmniej na kilka najbliższych lat, podstawowym typem okrętu polskiej floty wojennej stały się duże okręty patrolowe. Jak pan sobie wyobraża takie jednostki?**

- Chciałbym najpierw podkreślić, że nie jest to rozwiązanie doskonałe i docelowe. Ale gwarantuje zachowanie tego, co jest dla sił morskich najważniejsze, czyli opływanie, zaznajomienia z żywiołem morskim i przede wszystkim szkolenia kadr, bo naj-

większą wartością każdej floty są ludzie. Popatrzmy na obecne zagrożenia na morzu. Współczesne floty prowadzą raczej działania o charakterze policyjnym: antypirackim czy antyterrorystycznym, a nie typowe działania bojowe. Większość flot nie dysponuje przy tym, w wystarczającej liczbie, jednostkami o dużej dzielności morskiej, a jednocześnie na tyle tanimi w budowie i eksploatacji, że mogłyby być utrzymywane przez cały czas w oddalonych rejonach patrolowania. Proponuję koncepcję zakładającą, że taki „okręt straż-

niczy”, czy też duża jednostka patrolowa mogłaby się stać swoistym wkładem, by nie powiedzieć specjalnością Polski, w rozmaitych działaniach koalicyjnych prowadzonych na wodach odległych. I tak jak korwety, które podczas drugiej wojny światowej wygrały bitwę o Atlantyk, były wzorowane na wielorybicznych jednostkach łowczych, tak w mojej koncepcji, podstawą kadłubową dla okrętu patrolowego mógłby być rybacki trawler-przetwornia. Te statki były budowane seryjnie przez polskie stocznie jeszcze kilkanaście lat temu. Mamy więc odpowiednie doświadczenie w ich tworzeniu. Okręt jaki proponuję, mógłby mieć w granicach 100 metrów długości i około 3 tysięcy ton wyporności. Za wzór może tu posłużyć trawler przetwornia typu B-672. Na jego kadłubie trzeba by umieścić uzbrojenie, które mogłoby być obsługiwane przez stosunkowo niewielką załogę. Uzbrojenie musiałoby być wszechstronne, ale lekkie, właściwie jedynie do obrony własnej. Najważniejsza jednak byłaby duża dzielność morską i autonomiczność pływania.

**- Mówi pan o wszechstronnym uzbrojeniu. Ale zwykle tak jest, że jak okręt jest do wszystkiego, to okazuje się do niczego.**

- Koncepcja jednostki podporządkowana jest zadaniu, jakie ma wykonywać, czyli patrolowaniu na dalekich akwenach,

w oderwaniu od własnej bazy, w zespołach sojuszniczych. Aby taki okręt mógł skutecznie działać, musi być nasycony przede wszystkim kompatybilnymi z sojusznikami środkami łączności i transmisji danych, a żeby był skutecznym „strażnikiem” - adekwatnymi do potrzeb środkami obserwacji. To jest najważniejsze. Biorąc zaś pod uwagę charakter przeciwnika, na tym okręcie nie są potrzebne rakiety o zasięgu powiedzmy 250 mil morskich. Doświadczenie wskazuje, że okręt strażniczy powinien umieć przeciwdziałać atakom szybkich łodzi motorowych, być może atakom płetwonurków, być może powinien mieć pewne możliwości w zwalczaniu celów powietrznych, bo organizacje niepaństwowe (np. Tamilskie Tygrysy) tworzyły również namiastki lotnictwa. Jeżeli zaśłaby taka potrzeba, okręt patrolowy mógłby prowadzić ochronę typowych okrętów bojowych na kotwicowiskach, redach, ale również w czasie przejścia morzem, jako „pierwsza rubież” obrony przed zagrożeniami asymetrycznymi. Nie miałby jednak możliwości zwalczania klasycznych okrętów nawodnych czy podwodnych lub celów powietrznych. To nie miałby być bojowy wóz piechoty, ale raczej dobrze wyposażony samochód policyjny.

**- Dlaczego pan zakłada, że główną funkcją polskiej floty wojennej będzie w przyszłości funkcja ekspedycyjna?**

- Proszę się rozejrzeć. Z wielu prognoz wynika, że w sferze bezpieczeństwa, Bałtyk w ciągu najbliższych lat, a może nawet dekad, pozostanie akwenem, gdzie najważniejsza będzie działalność morskich sił porządku publicznego, czyli rozmaitego rodzaju straży granicznych. Raczej nie należy spodziewać się tutaj morskiego konfliktu zbrojnego o dużej intensywności. Tymczasem systematycznie wzrasta potrzeba obecności na akwenach oddalonych tysiące mil morskich od granic naszego kraju. Akwenach zagrożonych piractwem czy terroryzmem. Nie możemy udawać, że ich nie ma, a należąc do NATO czy UE nie możemy również „uchylać się” od udziału w operacjach mających na celu przeciwdziałanie takim zagrożeniom. Nikt nas w tym nie wyreczy. Gdybyśmy posiadali okręty patrolowe o jakich rozmawiamy, mielibyśmy podwójną korzyść. Polska bandera byłaby stale obecna w zespołach sojuszniczych, zaś Marynarka Wojenna zdołałaby utrzymać swoje zasoby kadrowe na wysokim poziomie wyszkolenia. To mógłby być dobry sposób na przetrwanie trudnego finansowo okresu, przy jednocze-

snym zachowaniu znajomości odległych rejonów pływania i utrzymaniu wyszkolenia personelu.

**- Ale marynarki wojennej nie buduje się na dzisiaj, tylko na przyszłość. Teraz nie ma zagrożenia militarnego, ale nie wiadomo czy się nie pojawi. A pan proponuje okręty patrolowe, o których sam mówi, że nie będą w stanie przeciwdziałać takiemu zagrożeniu.**

- W chwili obecnej działamy pod wpływem dwóch potężnych determinantów, żeby nie powiedzieć kamieni młyńskich. Z jednej strony są to prognozowane potrzeby, a z drugiej realne możliwości finansowe. Tak jak powiedziałem, to co proponuję, to nie jest docelowy kształt floty. To jedynie sposób na przetrwanie najtrudniejszego okresu. W przyszłości polska flota nie powinna się składać z samych jednostek patrolowych. Te okręty powinny zapewnić jedynie ciągłość szkolenia i obecność polskiej bandery w rozmaitych strukturach międzynarodowych, przy ograniczonych środkach finansowych, jakimi obecnie dysponujemy, a które nie wzrosną w najbliższej przyszłości.

**- Ilu okrętów patrolowych potrzebujemy?**

- Przy planowaniu liczby tych jednostek, powinna nas obowiązywać zasada „trójki”, tj. jeden okręt jest na patrolu, drugi prowadzi szkolenie na wodach ojczyzny, trzeci stoi w remoncie, jest na przeglądzie itp.

**- Trzy? Tylko trzy? Spodziewałem się, że wymieni pan znacznie większą liczbę.**

- Bądźmy realistami. To wariant na przetrwanie, który zapewni, że zasób doświadczeń zebrany w toku dotychczasowego funkcjonowania polskiej floty wojennej, nie zostanie zmarnowany. Te trzy jednostki mogłyby być rodzajem pomostu pomiędzy marynarką byłą a, дай Boże, marynarką przyszłości.

**- Wspomniał pan już, że okręty miałyby powstać na bazie kadłubów rybackich statków-przetwornii. Za jednym zamachem chciałby więc pan uratować nie tylko Marynarkę Wojenną, ale także resztki polskiego przemysłu stoczniowego.**

- To za dużo powiedziane. Mówimy zaledwie o trzech okrętach. To nie uratuje pozostałych jeszcze przy życiu, krajowych stocznii.

**- Ile może kosztować budowa takiego okrętu strażniczego, jaki pan proponuje?**



Najnowsza książka Krzysztofa Kubiaka „Przemoc na oceanach. Współczesne piractwo i terroryzm morski” (wydana nakładem wydawnictwa Trio i Centrum Europejskiego Natolin), choć głównie dotyczy terroryzmu i piractwa na morzach, porusza także tematy zawarte w wywiadzie, którego autor nam udzielił.



- Nie jestem w stanie podać konkretnych kwot. O tym można by mówić po zaakceptowaniu odpowiedniej konfiguracji uzbrojenia i wyposażenia, bo to one, a nie kadłub, będą generowały największe pieniądze. Niewątpliwie jednak nie będą to kwoty tak wielkie, jak przy budowie typowego okrętu uderzeniowego.

**- Przekonuje pan do budowy okrętów patrolowych. Póki co jednak zwyciężają inne koncepcje. Dyskutujemy np. o zakupie nowych okrętów podwodnych.**

- Faktem jest, że niebawem jakieś decyzje w sprawie okrętów podwodnych powinny zapaść, bo inaczej ten rodzaj sił przestanie istnieć. Pragnę jednak podkreślić, że okręt to nie marchewka, którą kupuje się na targu dwadzieścia minut po zapadnięciu decyzji, że jej potrzebujemy. Takie decyzje nie powinny zapadać ad hoc.

**- Jak pan sobie wyobraża polską flotę wojenną w przyszłości? Jest pan dzisiaj w stanie wymienić ile i jakiego typu jednostek potrzebujemy?**

- Generalnie uważam, że dyskusji o polskiej flocie nie powinniśmy prowadzić w stylu znanym z forów internetowych. Tam każdy może powiedzieć co chce, bez względu na to, czy rzeczywiście ma coś do powiedzenia. Zanim zaczniemy mówić o liczbie czy typach okrętów, musimy najpierw przyjąć pewne założenia brzegowe, rozpoznać zagrożenia i nasze możliwości finansowe. Z jednej bowiem strony są ambicje i marzenia, z drugiej twarda budżetowa rzeczywistość.

**- Ale różni eksperci, również ci w marynarskich mundurach, wymieniają takie liczby. Padają konkretne propozycje.**

- Marynarka Wojenna po epoce Układu Warszawskiego funkcjonuje siłą rozpędu. Ten system został oczywiście wzbogacony nieco od tamtego czasu, ale tak naprawdę nigdy nie opracowano, ani nie wdrożono racjonalnego programu rozwoju sił morskich. Z jednej strony funkcjonował komponent poukładowy, który zredukowano, z drugiej przyjmowano na uzbrojenie jednostki, które akurat ktoś chciał nam podarować. A teraz jeszcze do tego dorabiamy odpowiednie teorie. Podejrzewam, że gdyby np. Szwedzi chcieli w Polsce zainwestować w upadający przemysł stoczniowy, a w zamian oczekiwaliby zakupu przez nasz kraj swoich okrętów wojennych, to dowiedziono by szybko, że są nam one niezbędne. Sprawy morskie i w rozumieniu cywilnym,

i wojskowym nie doczekały się jak dotychczas całościowego potraktowania. Gospodarka morska czy w ogóle „morskość” państwa nie jest zauważana, nie jest priorytetem politycznym. Paradoksalnie wydaje mi się, że jesteśmy w chwili obecnej mniej morscy niż II RP z niecałą setką kilometrów wybrzeża. Oczywiście to nie powód, aby siadać w kącie i płakać, czy wpaść w pułapkę tak zwanej „kultury narzekania”. Ale floty nie tworzy się w oparciu o własne fantazje, tylko w oparciu o realia. Być może prąródłem wszystkich problemów, o których mówimy jest to, że po roku 1989 nie stworzono, czy nie zajęto się stworzeniem, precyzyjnego planu odpowiadającego na pytanie, jaką flotę chcemy mieć w przyszłości. Od tego bowiem zależy jej kształt. Dodać warto jeszcze, że taka koncepcja powinna zostać opracowana na poziomie państwa, a nie Marynarki Wojennej, czy nawet całych Sił Zbrojnych. Taka koncepcja powinna mieć charakter narodowego programu rozwoju sił morskich, o randze ustawy, bo jest to jedyny w miarę pewny sposób zapewnienia ciągłości jej finansowania w trakcie realizacji.

**- Reasumując. Według pana w dzisiejszych realiach powinniśmy zbudować trzy okręty strażnicze, aby przetrwać jakoś do lepszych czasów. W międzyczasie zaś opracować koncepcję rozwoju sił morskich, czy też program budowy okrętów, który zostanie zatwierdzony przez władzę ustawodawczą. Dopiero według niego, konsekwentnie, ale i elastycznie, powinniśmy budować przyszłą flotę wojenną, rozmawiać o liczbie i typach potrzebnych jednostek.**

- Dokładnie.

**- No tak, ale pewne decyzje trzeba podjąć już teraz. Jaki jest pański stosunek do takich inwestycji jak np. Gawron czy Nadbrzeżny Dywizjon Rakietowy?**

- Nadbrzeżny Dywizjon Rakietowy to uzbrojenie tkwiące korzeniami w zimnej wojnie. Marynarka Wojenna „stoi” jednostkami pływającymi i ciągłością szkolenia morskiego. Trudno szkolić marynarza kryjącego się z raketami w kaszubskich lasach, bo z samej istoty, jest on bardziej artylerzystą niż zejmanem i to niezależnie od tego, jaki mundur nosi i czy dowodzi nim komandor porucznik, czy podpułkownik. Na dodatek, przeciw komu miałby je wystrzeliwać, skoro zagrożenia, które miałby likwidować nie ma i spodziewać się go nie trzeba przez naj-

## Komandor od piratów

Krzysztof Kubiak ma 42 lata. Jest politologiem, jednym z najwybitniejszych w Polsce specjalistów od przemocy na morzu, współczesnych konfliktów zbrojnych, piractwa i terroryzmu. Jest absolwentem Akademii Marynarki Wojennej w Gdyni i Uniwersytetu Gdańskiego. Ma stopień naukowy doktora habilitowanego i wojskowy komandora porucznika rezerwy. Jest pracownikiem naukowym Dolnośląskiej Szkoły Wyższej we Wrocławiu i Akademii Marynarki Wojennej w Gdyni. Krzysztof Kubiak jest autorem kilku książek, w tym monumentalnej pracy „Działania sił morskich po drugiej wojnie światowej”. Jego teksty ukazują się regularnie także w „Naszym MORZU”.

bliższe lata? *Gawron* to niełatwy problem, bo ponieśliśmy już poważne koszty fazy „badania + rozwój”, a jednocześnie szanse, że poniesione nakłady rozłożą się na serię jednostek są iluzoryczne.

**- To może wykorzystać jego kadłub do budowy patrolowca w takim kształcie, jak pan proponuje?**

- Niestety, nie da się tego zrobić. Dla oceanicznej jednostki patrolowej ten kadłub jest zbyt mały.

**- Papier jest cierpliwy. Wszystko może przyjąć. Łatwo jest pisać nie ponosząc żadnej odpowiedzialności za swoje pomysły. Może więc powinien pan podzielić się swoimi koncepcjami z czynnikami decyzyjnymi? Może warto nadać im formę jakiegoś dokumentu i zgłosić do odpowiednich władz?**

- Jeżeli np. wokół „Naszego MORZA” stworzyłaby się grupa osób zainteresowanych przygotowaniem, sygnowaniem i wysłaniem takiego dokumentu, to uznałbym to za bardzo złą ideę.



# Kapitan pasażera

O urokach i trudach dowodzenia największym pasażerskim żaglowcem świata z kapitanem żeglugi wielkiej Markiem Marcem rozmawia Tomasz Falba

**- Jak się zostaje kapitanem *Royal Clippera* - największego i jednocześnie najbardziej luksusowego pasażerskiego żaglowca na świecie?**

- To było osiem lat temu. Któregoś dnia odebrałem telefon. Głos w słuchawce zapytał, jakie mam doświadczenie w pracy na żaglowcach. Wymieniłem kolejno: *Dar Pomorza*, *Dar Młodzieży*, *Oceania*. Wspomniałem też, że byłem kapitanem

na *Gwarku* podczas jego budowy. Wtedy głos zamilkł. Po chwili pada pytanie: A ty wiesz, co się z tym *Gwarkiem* potem stało? Wiem, mówię, bo widziałem jak jego kadłub holowany był przez Kanał Kiloński, a potem jak w Rotterdamie zamienił się w *Royal Clippera*. Wtedy pada pytanie: Czy chciałbyś być na nim kapitanem? Tak - odpowiedziałem. A za ile byłbyś gotowy? Za dwie godziny. Cisza.

No to za godzinę - deklaruje. Głos mówi, że wystarczy, jeśli będę gotowy za tydzień. Ale aby wszystko było jasne, mówię mu jeszcze, że przekroczyłem 60. Na to mój rozmówca: Nie interesuje mnie ani twoje wyznanie religijne, ani skłonności seksualne, ani wiek. Potrzebny jest człowiek z doświadczeniem. No i pojechałem. Tak to trwa do dzisiaj. Armator *Royal Clippera* ma jeszcze dwa, nieco mniej-





Fot. Tomasz Falba

Kpt. Marek Marzec  
na pokładzie Daru Pomorza.

dostał tego zaszczytu. Pieniądze to nie wszystko.

**- Ale wtedy, kiedy pan rozmawiał o zatrudnieniu na *Royal Clipperze*, miał pan świadomość, że to tak wyjątkowa jednostka?**

- Tak, *Royal Clipper* został zbudowany w 2000 roku. Ja na niego trafiłem w 2001 roku. Miałem początkowo małe obawy, ale że do odważnych świat należy, przeżegnałem się i poszedłem. Statek spełnił moje oczekiwania. To niezwykła jednostka, stateczna, o dużej morskiej dzielności, zwrotna, zbudowana w Polsce. Bardzo udana konstrukcja Zygmunta Chorenia. To jest, po *Oceanii* i *Darze Młodzieży*, trzeci statek tego konstruktora, na który trafiłem. Byłem spokojny, że i ten, jak poprzednie, będzie dla mnie szczęśliwy. Jest największy jak dotąd na świecie, luksusowy, z pięknie zaprojektowanym wnętrzem, bardzo dobrze utrzymany. Ponadto, panuje na nim niepowtarzalna atmosfera wynikająca z pływania pod wielkimi żaglami. To coś dla tych, którzy dosyć mają wielkich wycieczkowców, szukają ciszy i romantyzmu. Proszę sobie wyobrazić: Wypływamy z nową grupą pasażerów z Civitavecchii (port blisko Rzymu - red.). Jest godz. 22. Ciemno. Już w kanale portowym podnosimy trójkątne żagle. Na pokładzie rozbrzmiewa przepiękna muzyka – Vangelis 1492: Conquest of paradise. Po wypłynięciu z główek, stawiamy wszystkie żagle. Są oświetlone światłami pokładowymi. Potem te światła gasną i widać żagle między gwiazdami a gwiazdy między żaglami. Może być coś bardziej romantycznego?

**- Tanie efekciarstwo.**

- Wcale nie. To robi wrażenie. Długo pozostaje w pamięci. To się przeżywa. Kiedyś na *Darze Młodzieży* wypływając z Gdyni puściłem „Pożegnanie Ojczyzny” Ogińskiego. Powoli oddalaliśmy się od nabrzeża. Niektóre mamy, żegnające na brzegu swe pociechy wypływające w rejs, ocierały łzy.

**- Na czym polega specyfika dowodzenia takim statkiem jak *Royal Clipper*?**

- Łatwiej się dowodzi statkiem motorowym niż żaglowym. Na żaglowcu trzeba dodatkowo pilnować wiatru i żagli. No a tu jeszcze są pasażerowie. W szkole morskiej powiedziano nam kiedyś, że najgorszym ładunkiem w transporcie morskim są pasażerowie. I to rzeczywiście prawda. Choć nie wszyscy. Bardzo przyjemni są Japończycy, bardzo eleganc-

cy Anglicy, mniej eleganccy Francuzi, ciężko się rozmawia z niektórymi Niemcami. Każdy z nich jednak, schodząc z *Royal Clippera*, musi być zadowolony. Poza normalnymi, wynikającymi z dowodzenia obowiązkami, to jest moje podstawowe zadanie jako kapitana. I z tego jestem rozliczany przez amatora.

**- Na *Royal Clipperze* jest ponad 5 tysięcy metrów kwadratowych żagli. Czy to są prawdziwe żagle, czy tylko atrakcyjna dekoracja?**

- Najprawdziwsze, a na dodatek szyte w Gdańsku. Stawiamy je codziennie. Tego oczekują od nas pasażerowie. Przecież oni wykupują bilety na żaglowiec, a nie na motorowiec. I nieraz zdarza się, że przychodzą z pretensjami. Mówią żeby postawił żagle. A czasami się nie da, bo np. wieje w dziób, a ja pod uwagę muszę brać także czas. Rejs jest bardzo precyzyjnie wyliczony. Na trasie mamy codziennie port, do którego muszę zdążyć. Trzeba wtedy tłumaczyć spokojnie, dlaczego nie możemy postawić żagli. Na koniec rejsu pasażerowie w specjalnej ankiecie oceniają pobyt na statku. Jeżeli ktoś napisze, że za mało było żeglugi pod żaglami, muszę się potem tłumaczyć przed armatorem. Jednak czasem armator udziela także pochwały. Wypływając z Wenecji dwa razy postawiliśmy wszystkie żagle, czego nikt podobno dotąd nie zrobił. Tak przedfilowaliśmy przed tłumem zebrany na placu św. Marka. A tam i niezbyt szeroko, i ruch na wodzie znaczny, a i kanał się wiję, i wiatry są zmienne. Poszczyło się nam. A ja zebrałem kilka

## Kapitan Marzec

Marek Marzec ma 69 lat. Ukończył nawigację w Państwowej Wyższej Szkole Morskiej w Gdyni, geografię na Uniwersytecie Gdańskim i na tej samej uczelni, studia doktoranckie z marynistyki. Pływał na statkach PŻM i PLO. Zasłynął jednak pracą na wielkich żaglowcach. Pływał, był komendantem i kapitanem na: *Gwarku* (w budowie), *Darze Pomorza*, *Darze Młodzieży*, *Oceanii* (w jej podróżach do Arktyki, na Spitsbergen i Wyspę Niedźwiedzią), *Star Clipperze*, *Star Flyerze* i *Royal Clipperze*. Urodził się niedaleko Krakowa. Mieszka w Gdańsku.

sze żaglowce: *Star Clippera* i *Star Flyera*. Nimi też dowodziłem.

**- I nie zapytał pan nawet o pensję?**

- Nie, naprawdę. Pensja mnie nie interesowała. Cieszył sam fakt, że ktoś o mnie pomyślał w kontekście dowodzenia takim statkiem jak *Royal Clipper*. Zwłaszcza, że powiem nieskromnie, jestem jedynym Polakiem, który

## Miał być *Gwarek*

Historia *Royal Clippera* zaczęła się w Polsce, w latach osiemdziesiątych. Postanowiono wówczas zbudować trzymasztowy żaglowiec, na którym wypoczywać miały masy pracujące. Jego konstruktorem został sławny Zygmunt Choreń. Statek miał nosić nazwę *Gwarek*. Jednostka miała być wyposażona w eksperymentalne ożaglowanie - trzy ogromne, sterowane mechanicznie żaglowe płaty o powierzchni 600 metrów kwadratowych każdy. Do realizacji idei powołano spółkę akcyjną Polskie Żagle. Budowę rozpoczęto w Stoczni Gdańskiej, ale nie zdołano jej ukończyć, bo firma zbankrutowała. Rdzewiejący kadłub kupił szwedzki armator Star Clippers i przedłużył o kilkanaście metrów tworząc z niego pięciomasztową, największą i najbardziej luksusową na świecie pasażerską jednostkę żaglową. Wyposażenia statku dokonano w Rotterdamie. Matką chrzestną żaglowca została szwedzka królowa Sylwia. Statek ma 133 metry długości i 42 żagle o powierzchni ponad 5 tysięcy metrów kwadratowych.

punktów, pochwały od pasażerów i słowa uznania od żony armatora i własnej, które akurat były na pokładzie.

### - Żagle stawia się ręcznie?

- Wszystko jest zautomatyzowane. Dzięki temu stawianie żagli trwa dosłownie pięć minut, a załoga pokładowa, łącznie z oficerami, liczy zaledwie 18 osób. Każdy z nich obstawia specjalne stanowisko z przyciskami. Chcąc postawić żagle należy operować nimi w odpowiedniej kolejności.

### - A co, jeśli jakiś pasażer zechce wziąć udział w obsłudze żagli?

- Może pomóc w stawianiu sztaksli (trójkątne żagle rozpinane na shtagach, czyli linach podtrzymujących maszty w płaszczyźnie symetrii żaglowca - red.). Pozostawione są także dwie reje, na których żagle stawiane są ręcznie. Zrobiono tak specjalnie z myślą o pasażerach. Jest wielu chętnych do wchodzenia nie tyle na reje, co na pierwszą, patrząc z pokładu, platformę. W wyznaczonych dniach i godzinach, pod opieką i z asekuracją załogi,

wchodzą na nią, robią zdjęcia i potem dumnie z dokonania, schodzą na pokład często na trzęsących się nieco nogach.

### - W jakich rejonach pływa *Royal Clipper*?

- W lecie po Morzu Śródziemnym, a w zimie po Karaibach. Pomiędzy jest też przelot przez Atlantyk. Pływa się według wcześniej opracowanego programu i bardzo restrykcyjnie pilnuje, żeby był zrealizowany.

### - Kim są pasażerowie?

- Przekrój narodowościowy jest bardzo duży. Japończycy, Australijczycy, Europejczycy, Amerykanie, Hindusi, praktycznie ludzie z całego świata.

### - Polacy też się zdarzają?

- Bywają, ale rzadko. Od razu ich poznaję, kiedy obserwuję wchodzących na pokład. Nie przedstawiam im się, sprawdzam tylko nazwiska na liście pasażerów i potem do nich podchodzę. Są zdziwieni, że ich rozpoznałem i pytają, co ich zdradziło. Odpowiadam, że Polacy to jedyni, którzy wchodząc na statek nie uśmiechają się.

### - A wykorzystuje pan fakt, że sam jest Polakiem? I że historia tego żaglowca też jest związana z naszym krajem?

- Na początku rejsu jestem oficjalnie przedstawiany pasażerom. Dowiadują się, jakie mam doświadczenie, jakimi statkami dowodziłem itp. Chodzi o to, aby czuli się bezpiecznie, żeby wiedzieli, że mają kapitana, któremu można zaufać. Za pierwszym razem poprosiłem, aby powiedziano o mnie, że jestem z kraju Chopina i Conrada. Myślałem, że dla wszystkich stanie się wtedy jasne skąd pochodzę. Potem był obiad kapitański. Podczas niego po lewej sadzam starsze małżeństwa Anglików, a po prawej Francuzów. W sumie dwanaście osób. Ktoś w końcu zapytał: To z jakiego ty właściwie jesteś kraju? Francuz odpowiedział od razu: Jak to z jakiego? Z kraju Chopina, a więc z Francji. Wtedy odezwał się Anglik i mówi: Jak to z Francji? Przecież było powiedziane, że z kraju Konrada, a więc z Anglii. Dopiero jakaś młoda Japonka uświadomiła im, że przecież oni obaj byli Polakami. Od tamtej pory ustaliłem, żeby mnie przedstawiano, że jestem z kraju Solidarności i Wałęsy. Wtedy wszyscy rozumieją, że z Polski.

### - A polskie potrawy, zwyczaje, np. wigilijne? Próbował pan wprowadzać?

- Jak tylko mogę, promuję na pokładzie muzykę Chopina, którą lubię. Raz

na wigilię, na Morzu Karaibskim przygotowaliśmy kolędę „Cicha noc”. Śpiewaliśmy tylko pierwszą zwrotkę, najpierw po angielsku, potem po niemiecku, po polsku i szwedzku, bo armator jest Szwedem, a akurat był na statku z żoną i córką. Wszyscy śpiewali patrząc na otrzymane teksty. Śpiewałem z nimi trzymając mikrofon. Po angielsku i po niemiecku jakoś mi szło, ale po szwedzku było gorzej. Nie przejmowałem się zbyt myimi potknięciami w wymowie, bo i oni śpiewając po polsku śpiewali „...Cica / bo h nieme/ noc, slieta noc.../ bo w jak 1/” Na koniec zaśpiewaliśmy razem, każdy w swoim języku, na tą samą melodię. Ładnie to brzmiało. Tyle języków złączonych w jednej melodii. I popłynęło to śpiewanie ponad żagle, ponad maszty, gdzieś daleko do gwiazd.

### - Jak wyglądają relacje załogi z pasażerami?

- Załogę stanowi 110 osób, pasażerów jest 228. To są na statku dwa odrębne światy. Nie jest przyjęte, aby ktoś z pasażerów np. postawił drinka członkowi załogi. Załoga mieszka w odrębnej części statku, je w odrębnej mesie i stara się nie przeszkadzać pasażerom. Tylko oficerowie mogą kontaktować się z pasażerami. Jedzą wspólnie posiłki.

### - A pan jako kapitan ma jakieś obowiązki towarzyskie wobec pasażerów?

- Mam. Myślę, że kapitanem na takiej jednostce powinien być ktoś, kto pogodnie, z uśmiechem podchodzi do życia i po ludzku do ludzi, bez kompleksów i trochę po ojcowsku. Musi to być osoba towarzyska i lubiąca ludzi. Inaczej pasażerowie będą niezadowoleni, a on sam będzie się męczył. Kapitan musi także umieć łagodzić ewentualne konflikty. Nierzadko zdarzają się animozje pomiędzy poszczególnymi nacjami. O obiadach kapitańskich już wspominałem. Do innych moich obowiązków należy np. wygłaszanie prelekcji. Z zasady są to opowieści o morzu i ludziach morza. Czasem o różnych krajach i ich mieszkańcach. Zawsze jednak ciepło i pogodnie. Nauczyłem się od Anglików, że o swojej rodzinie, nauczycielach i Ojczyźnie nie powinno się mówić źle. Dołożyłem do tego mieszkańców naszej planety. Zwykle przychodzi na te spotkania więcej niż połowa pasażerów. Odbywają się one dwa, trzy razy w tygodniu. O określonej godzinie, ogłoszonej dzień wcześniej w programie, wyświetlam przezroczną i opowiadam. Nazywam to lekcjami nawigacji. Muszę także brać udział w tzw. „talent show”. To



zabawa, w czasie której każdy może wystąpić przed innymi i zaprezentować swoje talenty. Przy okazji biorę udział w małym przedstawieniu. Mniej więcej w połowie wieczoru prowadząca go osoba, pyta pasażerów czy sądzą, że kapitan ma talent? Zdania są podzielone, ale większość uważa, że mam. Wtedy wychodzę i zaczynam wspólną zabawę. Pytam widzów, gdzie siedzą Anglicy. Kiedy się pokazują, proszę, by zaśpiewali piosenkę, która po angielsku brzmi tak: la, la, la (kapitan zaczyna śpiewać). Potem robię to samo z Francuzami i Niemcami. Na końcu śpiewamy to la, la, la wszyscy razem. A że melodia jest rytmiczna, ładna i znana – bawimy się dobrze. Drugą piosenkę „My Bonnie” śpiewamy trzymając się za ręce. A potem ja dostaję brawa, później ja im biję brawo i stwierdzam, że tu każdy z nas na tym romantycznym statku ma talent. Czasem bywa, że lekcje tańca, które także prowadzę, tanga i walca angielskiego, cieszą się dużym powodzeniem. Zwłaszcza Amerykankom, tańczącym z zasady z partnerem na odległość, podoba się, gdy mężczyzna trzyma je w tańcu blisko siebie. Zająć jest dużo. Często brakuje cza-

su na sen. Nieraz śpię po 2-3 godziny na dobę. Gdy stoimy na kotwicy, bywa, że zdrzemnę się też po obiedzie. I tak przez cztery miesiące, bo tyle trwa kontrakt.

**- A udzielał pan na *Royal Clipperze* ślubu?**

- Chyba z pięciu. Wszystko było zaplanowane wcześniej. Mówię z pamięci tekst przysięgi małżeńskiej i proszę, aby kolejno za mną go powtarzali. Odbywa się to przy kole sterowym, stawiamy wszystkie żagle, bijemy w dzwon statkowy, puszcza marsz weselny. Jest szampań i goście, także niezwiązani ze ślubującymi pasażerowie, dla których to duża atrakcja. Zwłaszcza, że ślub odbywa się z zasady przy zachodzącym słońcu. Na pamiętkę świeżo upieczeni małżonkowie, otrzymują specjalny certyfikat zaświadcający podpisem kapitana i uczestniczących świadków, że wzięli ślub na *Royal Clipperze*.

**- *Royal Clipper* uchodzi za statek luksusowy. Jakie atrakcje oferuje pasażerom?**

- Po pierwsze i po drugie żagle. Po-tem lazur morskiej wody. Widoki mijających wysp. Bardzo atrakcyjne porty, a do

tego dobrą kuchnię, co na morzu jest niezwykle ważne. Śniadanie - bufet szwedzki, obiad - też, kolacja - dania z karty. W nocy porcje nocne. W kuchni zawsze ktoś jest i pilnuje ze stewardami, aby na wystawionych półmiskach niczego nie zabrakło. W dużej, przestronnej sali, gdzie pasażerowie jedzą wykwintne smakołyki, sufit jest jednocześnie szklanym dnem basenu. Jeżeli się spożywa posiłek, a akurat ktoś pływa, można z dołu podziwiać jego płynne ruchy. Pomiędzy posiłkami można spacerować, wygrzewać się na słońcu. Na pokładzie są trzy baseny. W jednym z nich, w każdym rejsie, jest zorganizowana dla chętnych nauka nurkowania. Po kilku lekcjach z instruktorem, z butlami, osprzętem, chętni nurkują w morzu. Na statku są też narty wodne, małe żaglówki, którymi można pływać dookoła statku, gdy stoimy na kotwicy. Ciekawe pamiątki i książki o *Royal Clipperze* można kupić w sklepiku statkowym, choćby ubrania z wyszytymi symbolami statku. Biblioteka zapewnia ciszę i dobre książki.

Na pokładzie codziennie coś się dzieje, imprezy, wyścigi krabów, występy



**Royal Clipper w całej krasie.**

Fot. archiwum Marka Marca



zespołów ludowych z odwiedzanych portów. Prawie codziennie jest port, w którym organizowane są wycieczki autokarowe po okolicy, wyprawy na szczyt wulkanu, zwiedzanie miasta, zabytków, muzeów. Można też wybrać się pontonami na przejażdżkę po wodzie. Jest dzień na fotografowanie *Royal Clippera*. Stawiamy wtedy wszystkie żagle, opuszczamy statkowe łodzie. Pasażerowie z aparatami fotograficznymi i kamerami wsiadają do nich i pływają dookoła żaglowca. Staram się tak manewrować, aby żagle złapały chociaż trochę wiatru, a słońce pokazało całą urodę białych powierzchni. Wszystko tak robimy, aby pasażerowie byli zadowoleni, by chcieli tu jeszcze kiedyś wrócić, aby odpoczęli i dobrze ten statek wspominali. Na początku każdego rejsu mówię im, aby na czas podróży oddali mi swoje problemy, a ja zamknę je w sejfie i może oddam po rejsie, a może nie.

**- Na *Royal Clipperze* obowiązuje pana reżim czasowy. Pogoda zaś bywa różna. Zdarzało się sztormować? A jak na złą pogodę reagują pasażerowie?**

- Wszystko jest dokładnie obliczone. Maksymalnie możemy osiągnąć prędkość 16-17 węzłów, ale pomiędzy portami robimy 6-7 węzłów i program jest na tyle obliczony. Nawet podczas złej pogody musimy zdążyć na czas co do minuty. Czasem szturmujemy. Nieraz trafia się i „dziewiątka”. Na szczęście pasażerowie podchodzą do tego zwykle z wyrozumiałością. W końcu mają świadomość, że są na żaglowcu. Statek ma zresztą stabilizatory, które łagodzą nieco kołysanie. Ale kiedy zapowiada się zła pogoda, stewardzi rozdają torebki, takie jakie są w samolotach, na wszelki wypadek, gdyby ktoś chciał koniecznie złożyć Neptunowi ofiarę. Zawsze też można skorzystać z pomocy pielęgniarki albo lekarza. Nie zdarzyło się, aby ktoś zszedł na ląd z powodu dolegliwości spowodowanych chorobą morską.

**- Ile trwa standardowy rejs?**

- Tydzień na Morzu Śródziemnym i Karaibach. Są też rejsy kilkunastodniowe. Przelot atlantycki zajmuje trzy tygodnie.

**- Ile kosztuje taka przyjemność?**

- Od mniej więcej półtora do dwóch i pół tysiąca euro od osoby, w zależności

od kabiny i trasy. Kabina „deluxe” z balkonikiem nieco powyżej trzech tysięcy, a armatorska powyżej czterech.

**- Wspominał pan, że pasażerowie oceniają potem rejs w ankiecie, w tym także pana pracę. Jak pan w niej wypada?**

- W pierwszym rejsie dostałem 4,6 na 5 punktów. Wysoko, ale wyprzedzili mnie stewardzi. Wziąłem to sobie do serca i staram się zawsze być najlepszy z całej załogi. I to się udaje. Ostatnie notowania to średnio 4,8. Taki system to ogromny doping dla każdego członka załogi. Bardzo sobie cenię opinie pasażerów, którzy znają się na morskich sprawach. Zwłaszcza Anglików. Największe noty dostałem za postawione żagle w Wenecji, przed placem św. Marka. W opiniach, najczęściej panowie, pisali, że jestem opiekuńczy, a nawet ojcowski. To mnie budowało. Od kobiet dostawałem nawet 5 z wykrzyknikiem, a czasami z trzema wykrzyknikami. Kobiety są jednak bardziej uczuciowe i wyrozumiałe dla kapitana.

Fot. archiwum Marka Marza



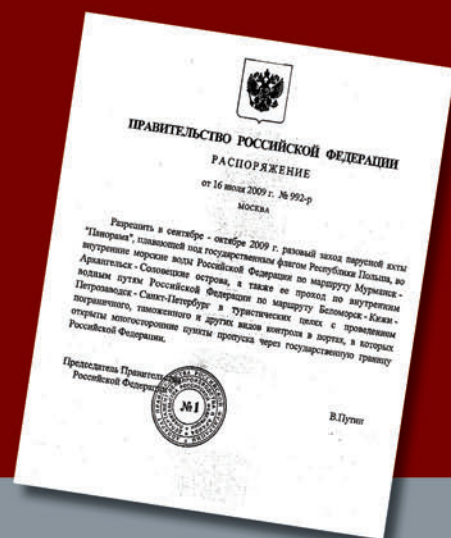
Kpt. Marek Marzec na pokładzie *Royal Clippera*.



*Nie taka straszna Rosja*

# Za zgodą Putina

Żeglarze z Jacht Klubu AZS Wrocław, jako jedni z nielicznych Polaków, przepłynęli jachtem *Panorama* legendarny Kanał Białomorski. Wyprawa liczyła ponad 9 tysięcy mil morskich.



*Panorama* ma prawie 16 metrów długości. Na dwóch masztach podnosi 100 metrów kwadratowych żagli. Na pokład zabiera 10 osób. Jej właścicielem jest Jacht Klub AZS Wrocław.

Pod koniec maja jednostka wyszła ze Świnoujścia w niezwykły rejs. Jego trasa wiodła na Islandię, do wybrzeży Grenlandii, z powrotem na Islandię i wzdłuż północnych granic Norwegii na Morze Białe. Potem Kanałem Białomorskim do Sankt Petersburga i stamtąd, przez Gdynię, jacht wrócił pod koniec października do Szczecina. W sumie, w ciągu pięciu miesięcy, *Panorama* pokonała ponad 9 tysięcy mil morskich.

Wyprawa podzielona była na dziewięć etapów. Na każdym dowodził inny kapitan, była też inna załoga. W efekcie przez

jacht przewinęło się dziewięćdziesięciu żeglarzy z całej Polski. Koszty podróży pokryli całkowicie ze swoich kieszeni, wyprawy nie dotował żaden sponsor.

Długość rejsu, akweny, po których żeglowała *Panorama*, ilość ludzi, którzy przeszli w tym czasie przez jej pokład, sposób finansowania – już samo to czyni tę wyprawę wyjątkową. Ale największą atrakcją (i wyczynem zarazem) rejsu był fakt przejścia w jego trakcie sławnego Kanału Białomorskiego.

Łączy on Morze Białe z Bałtyckim. Liczy 227 kilometrów, z czego prawie 40 wykuto w litych skałach. Po drodze jest dziewiętnaście śluz. Kanał został zbudowany na początku lat trzydziestych, w ciągu niespełna dwóch lat. Tak zawrotne tempo budowy możliwe było dzięki za-

**Przejścia przez Kanał Białomorski nie byłoby, gdyby nie pozwolenie rosyjskiego rządu.**

angażowaniu w pracę setek tysięcy więźniów sowieckich obozów koncentracyjnych, w tym wielu Polaków. Według oficjalnych danych, sto tysięcy z nich zmarło z wycieńczenia w trakcie robót. Na domiar złego, budowa kanału zakończyła się kompletnym fiaskiem. Okazał się za płytki dla dużych jednostek, szczególnie okrętów wojennych. A właśnie na możliwości ich swobodnego ruchu pomiędzy Morzem Bałtyckim i Białym najbardziej zależało Stalinowi.

W części północnej kanał jest praktycznie pusty, pomimo tego jednak jego

**W jednym miejscu trzeba było położyć maszty.**





Fot. Wojciech Szalowski



**Panorama przy kei.**

Fot. Rafał Trzaska



**Panrama w śluzie.**

Fot. Rafał Trzaska



**I kolejna śluza...**

przejście wymaga specjalnej zgody rosyjskiego rządu. Także załoga *Panoramy* musiała taką otrzymać. Wydał ją osobiście Władimir Putin. W kanale na pokładzie był też rosyjski pilot.

- Zgodnie z harmonogramem na przejście odcinka z Archangielska do Sankt Petersburga miałem dwa tygodnie - opowiada kapitan Remigiusz B. Trzaska, który przeprowadził jacht przez Kanał Białomorski. - Dużo to i mało. Nie ukrywam, że nie opuszczała nas wątpliwość, czy uda nam się przekazać jacht następnej załodze bez opóźnień, a w przejście z jeziora Onega przez rzekę Świr, jezioro

Ładoga i rzekę Nową do Sankt Petersburga w półtorej doby (w tym położenie masztów i ponowne ich postawienie) nie wierzył żaden z szefów zarządu tego odcinka kanału.

Ale udało się. *Panorama* stała się w ten sposób jednym z dwóch polskich jachtów, który jak do tej pory przeszedł Kanał Białomorski. Kapitan nie wspomina zresztą tego przejścia źle. Podkreśla piękno przyrody (tajga), architektury i zaskakująco sympatyczne zachowanie Rosjan, którzy okazali się bardzo gościnni i życzliwi. Na szczęście stosunki międzypaństwowe nie przekładają się na stosunki międzylud-

kie. Fotografowanie kanału jest np. oficjalnie zabronione, a pomimo tego Rosjanie przemykali oko na robione przez załogę *Panoramy* zdjęcia. Po drodze, wbrew stereotypom, nikt z tubylców nie domagał się łapówek, nie było też nadużywania alkoholu.

Władza radziecka starała się zbudować kanał jak najtańszym kosztem, dlatego do jego budowy użyto drewna. Dopiero w latach pięćdziesiątych drewno zamieniono na beton. Większość śluz jest dwukomorowa, zwykle przechodząc przez nie, trzeba pokonać różnicę poziomów wynoszącą 10 metrów. Ale obiekt jest w dobrym stanie. Gorzej z tym, co na brzegach. W okolicznych wsiach i miasteczkach, króluje typowy postsowiecki bałagan i beznadzieja.

- Z naszego punktu widzenia największą bolączką okazał się brak infrastruktury żeglarskiej z prawdziwego zdarzenia - mówi kpt. Trzaska. - Miejsc postoju, gdzie można zjeść czy zatankować paliwo właściwie nie ma. Pomimo tego, zachęcałbym do żeglugi w tamte rejony. Nie taka Rosja straszna jak ją malują.

**Tomasz Falba**

Infografika: ImageBit



**Trasa rejsu Panoramy.**



**Przez tajgę.**



Więcej o wyprawie znaleźć można na stronie internetowej: [www.jkzsz.wroc.pl](http://www.jkzsz.wroc.pl).



Gdzie są łódki  
z tamtych lat?



Fot. Lukasz Glowala

# Łajby z duszą

**Polonez wrócił na morze.**

*Stomil, Polonez, Miranda, Opty, Maria, Mazurek...* Wszystkie te jachty mocno zaznaczyły się w historii polskiego żeglarstwa. Sprawdziliśmy co się z nimi dzieje teraz.

Długi na 13 metrów *Stomil* zbudowany został w 1977 roku w Szczecinie. Już w tym samym roku uczestniczył w organizowanych w Cowes w Wielkiej Brytanii, regatach Admiral's Cup. I tak już pozostało. Jacht brał udział w wielu prestiżowych wyścigach żeglarskich na świecie i w zawodach w Polsce. Starty były na ogół udane, a jednostka plasowała się zwykle w czołówce stawki.

Dzięki temu, w 1986 roku, jacht został zaproszony do Nowego Jorku, do udziału w Operacji Żagiel. Rejs przez Atlantyk przeszedł do legendy polskiego żeglarstwa. *Stomil* trapiiony nieustannie przez awarie, na domiar złego nękany sztormami, dotarł do celu w... cztery dni po zamknięciu imprezy.

Z tego powodu kpiono sobie z załogi. Kiedy jednak jej członkowie opowiedzieli co ich spotkało na Atlantyku i z

czym musieli się zmierzyć po drodze, stali się niespodziewanie gwiazdami amerykańskich mediów, jako symbol żeglarskiego uporu. Przyjął ich nawet burmistrz Nowego Jorku. Znaleźli się także sponsorzy, którzy pomogli w usunięciu wszystkich problemów technicznych.

Zaproszenie na kolejną edycję Operacji Żagiel w 1988 roku, do Australii stało się pretekstem do zamknięcia Wielkiej Pętli, jak żeglarze nazywają rejs dookoła świata. Do najbardziej emocjonujących wydarzeń tej podróży należał udział w słynnych regatach Sydney-Hobart, które *Stomil* ukończył na dziesiątym miejscu w swojej klasie.

Niestety, dobra passa zakończyła się na początku lat dziewięćdziesiątych. W 1991 roku jacht, w trakcie podchodzenia do portu w Świnoujściu, uległ wypadkowi – wszedł na mieliznę i uderzył

w gwiazdobluki falochronu. Z rozbitą częścią rufową prawej burty, *Stomil* został odholowany do Szczecina, gdzie na kilka lat trafił do hangaru.

Na szczęście nie był to koniec historii. W 2003 roku jachtem zainteresował się pasjonat żeglarstwa Andrzej Jaworski. Wspólnie z synem Julianem postanowili go kupić i odbudować. Jednostka trafiła do „przydomowej” stoczni w Żukowie pod Gdańskiem, gdzie pod okiem obu panów i dzięki ich własnej pracy oraz pieniądзом, wraca do dawnej świetności.

Kiedy wspólnie z obecnym właścicielem *Stomila* oglądaliśmy jacht i przysłuchiwalismy się jak, niemal z czułością, o nim opowiadał, nie mieliśmy wątpliwości, że trafił w dobre ręce.

- Początkowo wydawało się, że wystarczy go tylko nieco podreperować - mówił Jaworski. - Ostatecznie okazało się jednak, że trzeba mu zafundować generalny remont.

Odbudowa *Stomila* jest na ukończeniu. Obecny armator wprowadził na nim niewielkie tylko zmiany, starając się zachować jego historyczny kształt. Najprawdopodobniej najbliższa zima będzie dla



tej łódki ostatnią na lądzie. Jaworski zapowiada, że wiosną jednostka zostanie zwodowana w Gdańsku. Nosić będzie tę samą nazwę. Obecny właściciel jachtu uważa, że łódka ma służyć nie tylko jemu, rodzinie i przyjaciołom do pływania dla przyjemności, ale i zaufanym żeglarzom, bo taki jacht nie może stać „na sznurku”.

- Oczywiście, że łatwiej, a pewnie i taniej, byłoby kupić nową łódkę - mówi Andrzej Jaworski. - Ale to nie to samo. Pływanie na takim jachcie jak *Stomil* to nie tylko wielka satysfakcja, ale i spotkanie z historią. Dzięki temu nie jest to zwykła żaglówka, ale prawdziwa łajba z duszą.

### Posmakować morza

Trzeba przyznać, że *Stomil* miał szczęście. Jacht został zakupiony przez pasjonatów, którzy pieczołowicie go odtwarzają i prędzej czy później, trafi z powrotem tam, gdzie jego miejsce, czyli na morze. To najlepsze co mogło go spotkać.

Podobne szczęście miała inna sławna łódka, a mianowicie legendarny *Polonez*. Jacht ten, nieco dłuższy od *Stomila*, jest też od niego o pięć lat starszy. Oba powstały w tej samej szczecińskiej stoczni jachtowej. Losy *Poloneza* są jednak bardziej burzliwe.

Przeszedł do historii polskiego żeglarstwa za przyczyną samotnego, wokółziemskiego rejsu, jaki odbył na nim w latach 1972-73 Krzysztof Baranowski. Po jego zakończeniu *Polonez* został przekazany Wyższej Szkole Morskiej w Szczecinie, gdzie jednostka znajdowała się do roku 1987. Wtedy to jacht został odsprzedany niesławnej pamięci biznesmenowi Lechowi Grobelnemu, który rozpoczął przebudowę *Poloneza* na jacht turystyczny. Budowy nie dokończył, podobnie jak następny właściciel - Stocznia Szczecińska. Dopiero kilka lat temu, wrakiem zainteresował się szczeciński żeglarz Bruno Salcewicz, któremu udało się nie tylko zapobiec jego sprzedaży za granicę, ale i znaleźć inwestora i zająć się odbudową jednostki. Została zakończona rok temu. Obecnie *Polonez* jest własnością warszawskiego developera - spółki Włodarzewska, a Salcewicz się nim opiekuje.

Kiedy patrzymy na sylwetkę jachtu cumującego akurat w gdańskiej marinie, widzimy, że jest inna niż na archiwalnych zdjęciach z rejsu Baranowskiego. Widać, że został przebudowany na komfortową łódkę do celów rekreacyjnych. Wzbudziło to kontrowersje.

- Za taki stan winię tylko siebie, bo znając polskie stosunki nie powinienem

odstępować jachtu, natomiast kontrolować poczynania armatora. Ale cóż - mnie się śniły wielkie żaglowce. I zapewne, gdybym siedział przy *Polonezie*, nie powstałaby *Pogoria*, a później *Chopin* - twierdzi dzisiaj Krzysztof Baranowski.

- Kiedy rozpoczynaliśmy przywracanie *Poloneza* do życia, właściwie pozostał po nim tylko kadłub - wspomina natomiast Salcewicz. - Staliśmy przed alternatywą: albo jacht zniszczy do końca, albo dostosujemy go do wymogów współczesnych czasów. Poszliśmy na kompromis.

Ponieważ właściciele firmy Włodarzewska, zapracowani biznesmeni, nie mają zwykle czasu na żeglowanie *Polonezem*, postanowili udostępnić go trudnej młodzieży, w ramach projektu „Żagloterapia”. Jacht mogą także wynająć wszyscy ci, którzy chcą, jak mówi Salcewicz, „posmakować morza”. *Poloneza*, wraz ze skiperem, można wyczerterować na siedem dni. W ich trakcie jacht pływa po wodach Zalewu Szczecińskiego i Zatoki Pomorskiej według wcześniej ustalonego, specjalnego programu.

Choć łódka jest przygotowana do rejsów oceanicznych, podróży dookoła świata już się na niej nie planuje.

- Do Chorwacji też jej nie przedstawimy - mówi Salcewicz. - Tam *Polonez*

Fot. z archiwum Jaworskich



**Stomil za swoich najlepszych lat.**

Fot. Lukasz Glowala



**Andrzej Jaworski przywraca Stomila do życia.**



**Jeszcze trochę i Stomil odzyska kondycję.**

Fot. Lukasz Glowala



**Miranda stoi dzisiaj  
przy drodze z Gdyni na  
Kaszuby.**



Fot. Lukasz Glowala

Fot. Zbigniew Puchalski



**Miranda gdzieś  
na Pacyfiku, w rejsie  
z Galapagos na Markizy,  
marzec 1977.**

byłby jedną z wielu jednostek. W Polsce zaś do którejkolwiek mariny, portu czy przystani przybywamy, jesteśmy witani z honorami, niektórzy nie mogą uwierzyć, że to ten sławny jacht. W roli świadka historii jest *Polonezowi* chyba najlepiej i niech tak już zostanie.

### Przydrożna legenda

Inny, zasłużony dla dziejów polskiego żeglarstwa, jacht odnaleźliśmy... przy drodze wiodącej z Gdyni na Kaszuby. Mało który z jadących tą trasą kierowców, zwraca uwagę na 11-metrową łódkę z widniejącą na burcie nazwą *Miranda*, choć jacht jest mocno wyeksponowany, a nawet podświetlony. Jednak w pośpiechu łatwo go przeoczyć.

*Miranda* to jedna z najsłynniejszych polskich żaglówek. Jej długa historia zaczęła się w połowie lat trzydziestych w Gdyni. Jednostka służyła Polskiej Marynarce Wojennej do celów szkoleniowych. Na Oksywiu przeczekwała drugą wojnę światową, by po jej zakończeniu trafić do ośrodka żeglarskiego w Jastarni, a następnie do Yacht Klubu Stal w Gdyni. Jacht nosił wtedy nazwę *Orkan*.

Kiedy w 1968 roku zarząd klubu postanowił go zezłomować, zainteresował się nim Zbigniew Puchalski. W efekcie jego starań jednostka została mu nieodpłatnie przekazana. Odbudowa i dostosowanie jachtu do żeglugi oceanicznej trwa-

ły dwa lata. W 1970 roku już jako *Miranda*, jednostka była gotowa do, jak to stwierdziły kompetentne instytucje, pływania „bez ograniczeń”. Sześć lat potem Puchalski wystartował na niej do rejsu dookoła świata, który ukończył w 1980 roku.

Po powrocie z Wielkiej Pętli łódka trafiła do Jacht Klubu Morskiego Gryf w Gdyni. Stała tam przez kilkanaście lat i zapewne rozpadłaby się całkowicie, gdyby nie fakt, że znalazł się sponsor, który postanowił zachować jacht dla potomności – gdyńska firma VBW Engineering. Obecnie jednostką opiekuje się Muzeum Miasta Gdyni, VBW Engineering daje pieniądze na jej bieżące utrzymanie, ale nadal formalnym właścicielem jest Zbigniew Puchalski, mieszkający teraz w Australii. Umowę w sprawie współpracy w sprawie *Mirandy* podpisano w 2002 roku. Trzy lata temu jacht stanął na terenie firmy, przy wspomnianej drodze z Gdyni na Kaszuby. Puchalski nie ukrywał radości z takiego stanu rzeczy.

- Myślami i sercem zawsze jestem z moją *Mirandą*, teraz jej już nic złego nie grozi - możemy przeczytać na stronie internetowej VBW Engineering.

Jacht umieszczony został na specjalnym rusztowaniu. Można się do niego dostać po metalowych schodach. Jak nas zapewniła Grażyna Kamińska z VBW Engineering, łódka nie nadaje się w tej chwili do niczego więcej poza prezentacją. Rzeczywiście, choć dzięki staraniom gdyń-

skiej firmy, żagłówka wygląda z zewnątrz solidnie, kiedy zaglądamy do wnętrza, nie pozostaje nam nic innego jak tylko zgodzić się z naszą rozmówczynią.

Nawet jednak gdyby ktoś przekonał Puchalskiego do remontu jednostki, aby mogła znowu pływać, wiązałoby się to z dużymi zmianami w jej konstrukcji. *Miranda* nie ma przecież nawet zamontowanego silnika, bez którego trudno sobie dzisiaj wyobrazić bezpieczne żeglowanie po morzach.

Przy najszczęśliwszych jednak chęciach i staraniach VBW Engineering, obecne miejsce nie jest najlepszym dla jachtu. Zdają sobie z tego sprawę władze Muzeum Miasta Gdyni.

- W przyszłości chcielibyśmy, aby *Miranda* znalazła się w naszej ekspozycji, w głównej siedzibie - mówi dyrektorka placówki, Dagmara Płaza-Opacka. - Nie wiem kiedy to nastąpi, ale planujemy umieścić jacht pod specjalną szklaną kopułą.

### Nie do zobaczenia

*Opty, Dal, Kumka IV*. Któż nie słyszał o tych jachtach? Każdy z nich zasługiwałby na duży, odrębny tekst. Żaden już nie pływa. Ale na szczęście, nie zniszczyły zapomniane w jakimś hangarze. Cała trójka znajduje się w zbiorach Centralnego Muzeum Morskiego w Gdańsku (CMM).

Najsłynniejszy jest *Opty*. Na nim to właśnie, w latach 1967-69, Leonid Telliga, jako pierwszy Polak, samotnie opłynął ziemię. Jednostka o długości niemal 10 metrów, została zbudowana specjalnie do tego rejsu. Po jego za-



kończeniu, a do czasu przejścia przez CMM, eksploatowana była przez Wyższą Szkołę Morską w Gdyni.

8,5-metrowy *Dal* ma dłuższą historię niż *Opty*. W latach 1933-34 trzyosobowa załoga pod dowództwem Andrzeja Bohomolca, jednego z prekursorów polskiego żeglarstwa, pokonała na nim Atlantyk, co było pierwszym polskim wyczynem tego rodzaju. Jacht przetrwał drugą wojnę światową w jednym z chicagowskich muzeów. Potem, dzięki wysiłkowi m.in. Krzysztofa Baranowskiego, jednostka trafiła do CMM.

*Kumka IV* zaś jest zabytkiem nie tylko na skalę krajową, ale nawet światową. Ten mierzący 8 metrów długości, zbudowany w 1937 roku jacht, uchodzi bowiem za jedną z pierwszych w historii jachtingu łódek posiadających spawany, a nie nitowany kadłub. Podczas wojny *Kumka IV* była eksploatowana przez Niemców, a potem, uszkodzona w czasie jednego z nalotów, niszczała w Gdyni. W 1948 roku została odbudowana i przez dwa lata, pod nazwą *Smyk*, pływała po Bałtyku. Następnie trafiła na Mazury. Jacht został, po niemal pięćdziesięciu latach, odnaleziony w Białymstoku i przekazany do CMM.

Niestety, w chwili obecnej, żadnego z tych trzech jachtów nie można oglądać. Wszystkie znajdują się w magazynie CMM przy Muzeum Wisły w Tczewie. Jeszcze do niedawna sporadycznie je pokazywano, np. podczas corocznej imprezy Noc

Muzeów, w którym bierze udział CMM, ale ostatnio i z tego zrezygnowano.

Inaczej potoczyły się losy dwóch kolejnych jachtów, o których chcemy wspomnieć. Stoją w Szczecinie i choć są zdolne do pływania, rzadko można je obejrzeć na wodzie. Jednym jest *Maria*, niespełna 10-metrowej długości, legendarna żaglówka, równie legendarnego Ludomira Mączki. Jacht ten dwukrotnie opłynął ziemię! Jego właścicielem jest Polak z Kanady. Podobno chce zabrać *Marię* za ocean. Nie udało się nam tego potwierdzić, bo nie chciał z nami rozmawiać.

W podobnej sytuacji znajduje się drugi jacht, mierzący 9,5 metra długości *Mazurek*, na którym Krystyna Chojnowska-Liskiewicz, jako pierwsza kobieta na świecie, opłynęła samotnie kulę ziemską. Po tej podróży jednostka trafiła do ośrodka żeglarskiego w Trzebieży i dalej w prywatne ręce.

### Muzeum potrzebne od zaraz

Ile jest takich jachtów jak te, które wymieniliśmy wyżej? Chociaż dzieje polskiego żeglarstwa nie są najdłuższe, bo zaczęły się dopiero po odzyskaniu niepodległości w 1918 roku, to jednak obfitują w wydarzenia (jak choćby rejs Krystyny Chojnowskiej-Liskiewicz) na skalę światową. Warto je zatem upamiętniać.

Do ratowania historycznych jachtów

potrzebne są pieniądze. To niewątpliwe. Dobrze, że znajdują się prywatne osoby i firmy, które chcą je wyłożyć. Dzięki temu, w przeszłości, udało się uratować wiele jachtów. Ostatnio na pochwałę zasłużyło miasto Gdańsk, które postanowiło odmienić los żaglowca *General Zaruski*, zbudowanego przed wojną, a przez ostatnie lata niszczonego we Władysławowie. Miasto postanowiło uczynić z niego swoją jednostkę flagową.

Kilka lat temu zaś, od zagłady uratowany został, dzięki firmie Atlas, jacht pułkownika Kuklińskiego typu Opal. Pułkownik przekazał go ostatecznie stowarzyszeniu Chrześcijańska Szkoła pod Żaglami, gdzie pływa do dzisiaj pod nazwą *Strażnik Poranka*.

Wydaje się jednak, że istnieje pilna potrzeba uruchomienia placówki, która zajęłaby się, jeśli nawet nie pozyskiwaniem sławnych polskich żaglówek, to przynajmniej dokumentowaniem ich losów, czyli mówiąc najprościej - Muzeum Żeglarstwa. Do tej pory się to nie udało.

Na szczęście w tym roku pojawiła się szansa na jej powstanie. Pomysł taki narodził się w Gdańsku i Świnoujściu. W Gdańsku Centralne Muzeum Morskie chciałoby uruchomić muzeum na terenie Dalmoru w Gdyni. W Świnoujściu myśli o takim ośrodku Polska Fundacja Morska, prężnie działająca organizacja skupiająca pasjonatów dziejów polskich żagli.

Kiedy Muzeum Żeglarstwa rozpocznie działalność? Nie wiadomo. Obie instytucje powinny się jednak spieszyć. Inaczej stracić możemy bezpowrotnie cenne dla historii krajowego żeglarstwa jednostki. To nie przesada. Nie dalej jak miesiąc temu np., do Muzeum Marynarki Wojennej w Gdyni trafił 13-metrowej długości jacht *Bosman*. Używany był przez Marynarkę Wojenną do szkolenia żeglarskiego. Przez prawie czterdzieści lat służby przepłynął 150 tysięcy mil morskich, głównie po Bałtyku.

- Jestem dumny z pozyskania tego eksponatu, szczególnie, że tak niewiele zachowało się pamiątek po żeglarstwie wojskowym - mówi kmr por. dr Sławomir Kudela, dyrektor placówki. - To jedyny taki obiekt w naszych zbiorach. Dlatego postawiliśmy go przed głównym wejściem do naszej nowej siedziby. Kiedy ją otworzymy dla zwiedzających, *Bosman* będzie pierwszą rzeczą jaką będą widzieć wchodzący do środka.



*Bosman* znalazł przystań w Muzeum Marynarki Wojennej w Gdyni.

**Tomasz Falba**

# Pierwszy holownik ASD Tug 3213



Holownik Smit Panther na próbach.

<b>Smit Panther</b>	9434814	IIWE2	Włochy		<i>Smit Panther / -</i>			
imię statku	nr IMO	call sign	bandera		zbudowany jako / kolejne nazwy			
Smit Harbour Towage, Rotterdam, Holandia			Smit International - Smit Nederland BV		Smit Harbour Towage			
operator			armator / właściciel / grupa kapitałowa		armator zarejestrowany			
terminal Adriatic LNG w pobliżu Wenecji			06.2009*	513001	Song Cam Shipyard - Hajfong, Wietnam**		Damen Group	
rejon pierwszego zatrudnienia			rok budowy	nr budowy	stocznia		projektant	
32,14	31,64	12,50	5,50	3,97	spalinowy	5420 / 7268	94,7	12,50
LOA [ m ]	LBP [ m ]	B [ m ]	H [ m ]	T [ m ]	rodzaj napędu	moc napędu [ kW / KM ]	uciąg na palu	prędkość [ w. ]
tylnopędnikowy (ASD)			azymutalne, CPP, $\varnothing$ 3,0 m		D + / R + / H +	923***	260	484
rodzaj / konfiguracja holownika			pędniki główne		wciągarki i hak	wyporność [ t ]	nośność [ t ]	GT

\* wprowadzenie do eksploatacji: 17.06.2009; wodowanie: 19.11.2008; położenie stępki: 12.03.2008, zamówienie: 01.2007;

\*\* całkowicie wyposażony kadłub / turn-key delivery na konto B.V. Scheepswerf Damen - Gorinchem, Holandia; \*\*\* według innego źródła 1035 t;

*Smit Panther* jest pierwszym terminowo-eskortowym holownikiem nowego projektu Damen ASD Tug 3213 i jednym z holowników terminalowych dysponujących największą mocą na świecie (wśród holowników o takich samych gabarytach jest najsilniejszy). Po wprowadzeniu do eksploatacji, stał się częścią floty czterech jednostek (pozostałe są innego typu) pracujących w *joint venture* holenderskiego operatora Smit i włoskich Adriatic Towage Srl oraz Rimorchiatori Riuniti Panfido Srl. Bazują one w porcie Chioggia, na południowym krańcu Laguny Weneckiej.

Spółka *joint venture* Smit-Adriatic-Panfido posiada 25-letni kontrakt na obsługę

holowniczą i eskortową statków zawijających do nowego terminalu odbiorczego i regazyfikacyjnego Adriatic LNG. Jest to terminal *offshore*, nieosłonięty, usytuowany 9 Mm od wybrzeża Porto Levante - pierwszy w świecie terminal przeładunkowy LNG oparty na tzw. „gravity base structure” (jak posadowione żelbetowe platformy wydobywcze) - konstrukcji o wymiarach 47 (wys.)  $\times$  88  $\times$  180 m. Terminal zarządzany jest przez Qatar Terminal Limited - spółkę córkę konsorcjum Qatar Petroleum, Exxon-Mobil Italiana Gas i Edison.

Projekt ASD Tug 3213 jest odpowiedzią na rosnące wymagania wobec holowników, szczególnie przeznaczonych do

obsługi rosnącej liczby terminali LNG. Potrzebne są tam zaawansowane holowniki terminalowe o dużej mocy, zdolne do obsługi nowych generacji największych gazowców LNG, a także ruchu zwykłych zbiornikowców, na wodach nieosłoniętych i w zróżnicowanych warunkach. Przy projektowaniu typu 3213 wykorzystano zarówno uwagi od potencjalnych armatorów, jak i wyniki programu naukowo-badawczego MARIN „Safe Tug” holenderskiego ośrodka badawczo-rozwojowego MARIN Research Institute, zajmującego się m.in. badaniami modelowymi, do których przyłączyły się zarówno Damen, jak i Smit.





**Jeden z silników napędu głównego.**

Holowniki serii 3213 mają wiele cech umożliwiających im pracę w trudnych warunkach pogodowych i przy dużych obciążeniach dynamicznych (odnosi się to np. do specjalnie skonfigurowanych wciągarek holowniczych, wzmocnionej konstrukcji kadłuba, etc.). Wszystkie cztery holowniki wprowadzone do eksploatacji w barwach Smita - *Smit Panther*, *Smit Jaguar*, *Smit Cheetah* i *Smit Tiger* zbudowane zostały w wietnamskiej stoczni Song Cam w Hajfongu. Pozostałe, poza „Panterą”, jednostki z serii zatrudnione zostaną najprawdopodobniej w Rotterdamie.

Holownik Damena typu 3213 charakteryzuje się podwyższoną dziobówką, dużą (głęboką) stępką skrzyniową i wyraźnym wzniosem pokładu w tylnym rejonie kadłuba, podwyższającym wolną burtę na „otwartej” rufie. To poprawia zachowanie holownika przy ruchu „stern first” (rufą do przodu) ograniczając wchodzenie wody na pokład rufowy przy większych prędko-

ściach. Kształt kadłuba na nowych holownikach, w porównaniu do dotychczasowych, najpopularniejszych holowników ASD projektów Damena, wyróżnia się zwiększoną pełnotłowością w przedniej części kadłuba (dziób jest „pełniejszy”).

Operacje holownicze w słabo osłoniętych terminalach wymagają od holowników wysokiego standardu zastosowanych odbojnic, by wyeliminować obawę o uszkodzenia statku lub holownika w szybko zmieniających się warunkach i przy stosowaniu dynamicznych manewrów „push-pull”. Na *Smit Panther* masywny odbijacz dziobowy, wykonany z odlewanych pionowych sekcji w kształcie litery „W”, zaprojektowany został tak, by rozkładać duże siły na jak najszerzym obszarze konstrukcji statków: pchającego i pchanego. By uniknąć zbyt dużego tarcia podczas pchania burty statku w warunkach dużego falowania, zaprojektowano system „smarowania” dziobowego odbijacza z dwiema dyszami, zamontowanymi na pachole holowniczym z przewłoką,

spryskującymi dobijacz w razie potrzeby wodą. Wszystkie nadburcia mają konstrukcję zamkniętą (skrzyniową), co daje im dodatkową wytrzymałość i ułatwia konserwację i utrzymanie.

**Wciągarka dziobowa:** główna wciągarka holownicza używana przy obsłudze manewrowej statków w portach i na terminalach oraz przy operacjach holowniczo-eskortowych, kontrolowana ze sterówki (z pre-programowalnymi nastawami długości liny i siły uciągu), kombinowana wciągarka holowniczo-kotwiczna-hydrauliczna, dwubębnowa, z głowicą do lin cumowniczych, dwuprędkościowa, o uciągu na hamulcu 320 t, uciągu 120 t / 80 t (na pierwszej warstwie) przy wydawaniu / wybieraniu liny, wyposażona w dwie 150 m liny z włókien o wysokiej wytrzymałości, o średnicy 104 mm, wciągarka prod. Rolls-Royce Marine.

**Wciągarka rufowa:** używana do holowania przez rufę w portach i w holowaniach morskich, umieszczona w częściowo osłoniętym rejonie, pomiędzy kominami,

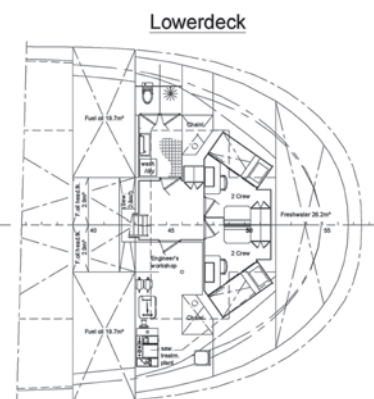
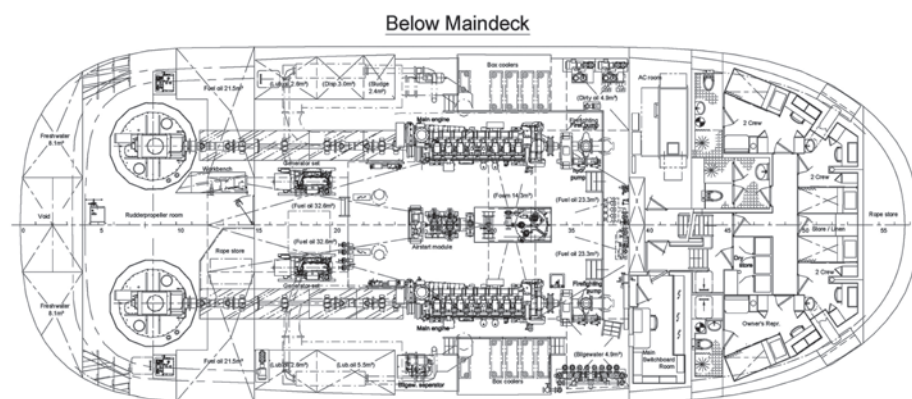
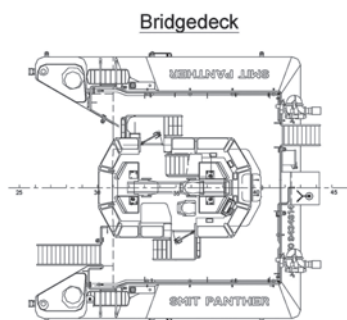
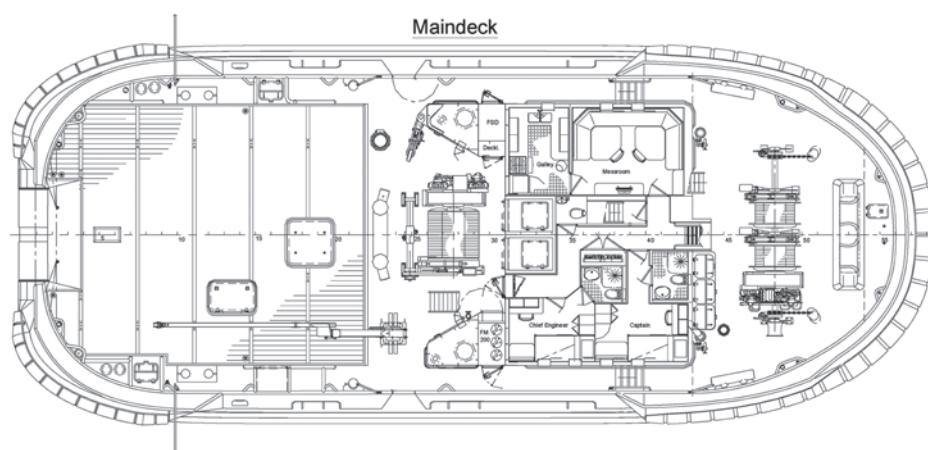
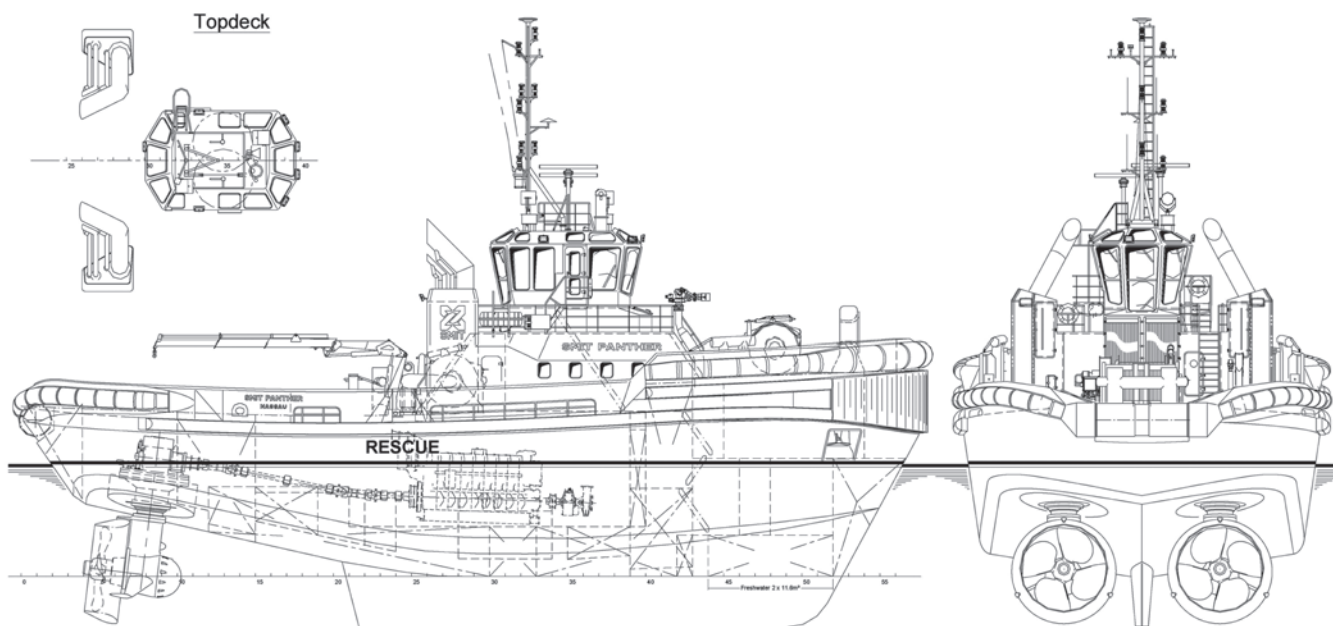


**ASD Tug 3213 Smit Panther w ruchu „stern first”, przy pełnej mocy napędu głównego.**



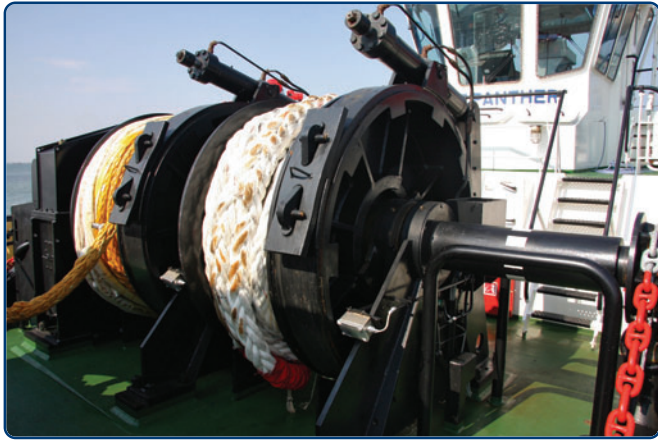
**Obszerny pokład roboczy wyłożony drewnem.**

Rys. Damen



Plan ogólny holownika typu ASD Tug 3213.





**Dziobowa wciągarka holownicza.**



**Rufowa wciągarka holownicza, hak holowniczy i składany żuraw pokładowy.**

jednobębnowa, hydrauliczna, dwuprędkościowa, o uciążu na hamulcu 320 t i uciążu 80 t przy wybieraniu liny z prędkością 80 m / min., wyposażona w stalową 1000-metrową linę o średnicy 56 mm.

**Inne urządzenia pokładowe i elementy konstrukcyjne:** kabestan 5 t, hak holowniczy szybkiego uwalniania Mampaey o DOR 100 t, składany, teleskopowy żuraw pokładowy Heila HLM 10-25 o DOR 3,6 t przy wyciągu 2,74 m i 1,1 t przy 7,84 m; na rufie zaplanowano m.in. 3-metrowej szerokości i średnicy 1,2 m rolkę (np. do operacji na kotwicznych jednostek trzeczich) o DOR 126 ton; dziobowy pachoł holowniczy / przewłoka - DOR 300 t; narażone na wycieranie linami holowniczymi i rdzewienie powierzchnie dziobowego pachoła / przewłoki holowniczej oraz dziobowego nadburcia wykonane są, dla ochrony liny holowniczej, ze stali nierdzewnej.

**Silniki napędu głównego:** dwa silniki wysokoprężne Caterpillar C280-8/MC, czterosurowe, o układzie liniowym cylindrów, ośmiocylindrowe (280 × 300 mm), o łącznej mocy 7268 KM (5420 kW) przy 1000 obr./min. spełniające wymogi IMO Tier 2 dotyczące emisji, wchodzące w życie w 2011 r.; silniki startowane sprężonym powietrzem, chłodzone przy pomocy skrzyniowych wymienników ciepła NRF; w przedniej części każdego z silników zamontowane są przekładnie Kumera-Norgear, poprzez które napędzane są pompy głównego systemu ppoż. (o wydajności po 1400 m<sup>3</sup>/h każda), prod. Kvaerner i pompy hydrauliczne „power-packów” napędzających urządzenia pokładowe.

**Siłownia:** wyposażona w wydajny system wentylacji (wymiana powietrza 80 000 m<sup>3</sup>/h), z wejściem przez małe, izolowane akustycznie pomieszczenie głównej rozdzielniczy elektrycznej; automatyka siłowniana Praxis dla systemu elektroenergetycznego i sondowania zbiorników oraz Allen-Bradley dla silników napędu głównego.

**Zbiorniki:** pojemność zbiorników paliwowych (diesel) - 173 t (200 m<sup>3</sup>), zbiorniki na środek pianotwórczy 14,3 m<sup>3</sup>, dyspersant 3m<sup>3</sup>, olej smarny 10,7 m<sup>3</sup>, zęży 4,9 m<sup>3</sup>, olej przechodzony 4,9 m<sup>3</sup>.

**Silniki pomocnicze / elektrownia okrętowa:** dwa zespoły prądowców Caterpillar C9TA o mocy 188kVA (MCR 296 kW, 400 V, 50 Hz), umieszczone w siłowni.

**Pędniki:** pędniki azymutalne typu Rolls-Royce US 285, prod. Rolls-Royce, napędzane poprzez linię wałów z przekładnią kardanową, ze śrubami nastawnymi o średnicy 3000 mm, 215 obr./min.

**Osiągi:** duża moc i pędniki azymutalne zapewniają holownikowi imponujące osiągi oraz znakomite własności manewrowe z szybką i precyzyjną kontrolą ruchów; prędkość eksploatacyjna określona jest na 12,50 w, natomiast na próbach holownik wykazał się uciążem na pału rzędu 94,7 t przy holowaniu w przód („przez rufę”) i 88,9 przy uciążu wstecz; w przypadku prędkości przy pływaniu swobodnym - ważnego parametru dla holownika eskortowego - uzyskano wynik 14,3 węzłów do przodu i 14 w. w ruchu „stern first”; przyspieszenie od 0 do 14,3 węzłów holownik osiąga w kilkanaście sekund, a „crash stop” (hamowanie awaryjne) wykonane może być na odległości nieco krótszej od długości holownika, natomiast obrót w miejscu o 360° zajmuje mu 10 sekund.

**Sterówka:** obszerna, z dużymi oknami i bardzo dobrą widocznością dookólną, z dwoma stanowiskami dla kapitana (dla ruchu naprzód i rufą do przodu), z panelami sterowniczymi w tradycyjnym stylu i standardzie jak dla budowanych dotąd holowników ASD Damena, co ułatwia użytkownikom szybkie oswojenie się z holownikiem nowego typu i naukę jego prowadzenia.

**Urządzenia ppoż.:** dwa, zamontowane przed nadbudówką, na wysokości pokładu sterówki, zdalnie sterowane krótkie

monitory wodne, o wydajności po 1200 m<sup>3</sup>/h (woda/piana), prod. Alco; dysze zraszania do ochrony własnej holownika na pokładzie i nadbudówce.

**Elektronika (nawigacja i komunikacja):** urządzenia komunikacyjne dla standardu GMDSS Area 3, dwa radary Furuno, kompas satelitarny, GPS, echo-sonda, auto-pilot, log, dwa terminale Inmarsat C, Navtex, radiotelefony VHF.

**Pomieszczenia załogi:** ogrzewane i w pełni klimatyzowane, z miejscami dla maks. 9 osób, w trzech jedno- i trzech dwuosobowych kabinach (wg innych źródeł 13 osób w 8 kabinach), spora mesa, dobrze wyposażona kuchnia, magazynek na suchy prowiant i chłódnia.

**Klasyfikacja:** Lloyd's Register; **Notacja klasy:** 100A1 Escort Tug +LMC, UMS, Fire Fighting Ship 1 (2400m/h) with waterspray.

**Wymiary i inne główne parametry:** długość całkowita 32,14 m, długość między pionami 31,64 m, szerokość maksymalna 13,29 m, szerokość konstrukcyjna 12,50 m, zanurzenie 3,97 m, wysokość boczna 5,40 m (wg innych źródeł 5,50), wyporność 923 t (1035 według innych źródeł), nośność 260 t, tonaż pojemnościowy brutto (GT) 484, tonaż pojemnościowy netto (NT) 484.

**Piotr B. Stareńczak**

**Zdjęcia: Damen**

## Jednostki bliźniacze

W październiku 2009 roku zamówionych lub w budowie (poza pierwszą czwórką „kotów” dla Smita) było jeszcze 10 holowników nowego typu ASD Tug 3213, m.in. cztery dla Lamnalco Group, ze spodziewanym terminem dostawy w roku 2010.



# Helskie

## latarnie morskie

Latarnie usytuowane na Cyplu Półwyspu Helskiego zawsze miały ogromne znaczenie dla bezpiecznej żeglugi odbywającej się w rejonie Zatoki Gdańskiej. Wszyscy płynący do Gdańska z zachodu musieli i muszą nadal opływać Hel, który stanowi znaczną przeszkodę nawigacyjną. Dlatego też, często zdarzało się, iż żeglarze tracili orientację i osiadali na mieliźnie znajdującej się niedaleko Cypla.

Pokazywanie światła w tym miejscu stało się koniecznością, dlatego też pierwsze wzmianki o świetle nawigacyjnym na Helu pojawiają się już w starych kronikach z VII wieku. Początkowo światło, którego źródłem były świece, usytuowano na wieży starego kościoła w Neu Hela, którą celowo podwyższono o 10 stóp, do wysokości 116,5 stopy (35,5 m). Z tyłu za świecami stał mosiężny reflektor wzmacniający strumień światła. Po zniszczeniu starego kościoła podczas pożaru miasta w XVII wieku, w innym miejscu Półwyspu – tuż przy Cyplu, zbudowano wysięgnik, na którym palił się w koszu węgiel kamienny. Informacje o nowej latarni szybko się rozeszły i dały pretekst polskiemu królowi Janowi III do odbycia rejsu na Hel w dniu 25 września 1678 r., aby podziwiać tą nową konstrukcję. W 1702 roku „bliza” została zniszczona przez sztorm, ale natychmiast ją odbudowano. Podobne wydarzenia miały miejsce jesz-

**Na samą górę latarni prowadzą dzisiaj 203 schody.**



**Helska latarnia po 1929 r.**



**Latarnia murowana 1827-1939.**





**Kierownik  
Aleksander Brojek.**

cze dwukrotnie, w roku 1763 i 1790. Konstrukcja, w kształcie żurawia studziennego, zakończyła służbę dopiero w 1827 r., po uruchomieniu na Helu pierwszej murewanego latarni morskiej.

### Latarnia murowana 1827-1939

Budowę nowej helskiej latarni morskiej rozpoczęto już w 1806 r., ale wstrzymano ją na skutek trwających w tym czasie wojen. Ruszyła ponownie w latach dwudziestych XIX w., a zakończyła się w roku 1827. Uroczyste zapalenie światła helskiej latarni nastąpiło 1 sierpnia

1827 roku. Nową „blizę” stanowiła pięciokondygnacyjna, okrągła, ceglana, pomalowana na biało wieża, zwieńczona metalową balustradą i oszkloną laterną. Laterna posiadała trzy rzędy prostokątnych okien znajdujących się na całym jej obwodzie i półkolisty, ciemnozielony dach, na którym znajdował się wyprofilowany obrotowy komin wskazujący kierunek wiatru. Wewnątrz laterny ustawiono sześć lamp olejowych Arganda, posiadających rurowe knoty i wypielegnowane starannie wklęsłe, paraboliczne zwierciadła.

Latarnia ta jako pierwsza z latarni niemieckich, już od 1827 roku świeciła światłem zmiennym. Takie rozwiązanie udało się uzyskać dzięki usytuowaniu lamp na metalowym trzpieniu obrotowego mechanizmu zegarowego, napędzanego za pomocą systemu kół zębatych i ciężarków, umieszczonych na łańcuchach znajdujących się wewnątrz biegnącego przez środek latarni tunelu. Przebywający na służbie latarnik, co parę godzin podciągał ciężarki napędzające cały system. Obrót mechanizmu zegarowego wynosił 3 min., co pozwalało na uzyskanie błysku światła o czasie trwania 5-6 s i odstępach 30 s. Smukła wieża helskiej latarni miała wysokość 41,7 m, na jej szczyt prowadziło 180 granitowych stopni. Światło usytuowane na wysokości 37,7 m nad poziomem morza, widoczne było w odległości 17 Mm od brzegu.

Helska latarnia oprócz sygnałów świetlnych, w czasie złej widoczności informowała żeglarzy o niebezpiecznych mieliznach wysyłając sygnały dźwiękowe. Początkowo były to dźwięki dzwonu, a od XIX wieku do lat trzydziestych XX wieku, wystrzelały armatnie, nadawane w odstępach co 4 min. Znajdująca się w rejonie wydm stacja sygnałów mgłowych

na Helu, posiadała dwie armatki sygnalizacyjne obsługiwane przez latarników pełniących dyżur. W grudniu 1910 roku, działa przeciwmgłowe służące do nadawania sygnałów, ze względu na swoje zużycie, zostały zastąpione przez działa polowe kalibru 90 mm, model 73 firmy Böhleschen, odlane w królewskiej ludwisarni w Spandau. Strzelały one ślepymi nabojami, a jedynym ich zadaniem było ostrzeganie hukiem wystrzałów, przepływających w pobliżu helskiego brzegu żeglarzy, o niebezpieczeństwie. 8 grudnia 1910 roku, w czasie mgły, doszło do eksplozji działa i śmierci pełniącego wówczas dyżur latarnika May'a. Całkowitemu zniszczeniu uległa również stacja przeciwmgłowa.

Przyczyną eksplozji, jak sugerowała badająca sprawę komisja, mogło być niewłaściwe obchodzenie się z materiałem wybuchowym, czyli wprowadzenie beczki z prochem do przedsiönka szopy, w której znajdowały się działa. Bezpośredniej przyczyny wybuchu nie udało się ustalić.

Problem ponownego wznowienia funkcji stacji przeciwmgłowej na Helu, nie był prosty do zrealizowania. Co prawda w 1911 roku przedstawiono władzom niemieckim projekt nowej stacji mgłowej, wyposażonej w dużo bezpieczniejszą syrenę przeciwmgielną, ale niestety do końca I wojny światowej nie udało się go zrealizować. Nowoczesną „syrenownię” z sygnalizacją mgłową wybudowano na Helu dopiero w latach dwudziestych.

Latarnię na Helu w 1920 roku przejęła administracja polska. Zmiana systemu świetlnego nastąpiła w 1926 r., kiedy to po 99 latach przestarzały system świetlny składający się z lamp olejowych Arganda, został zastąpiony aparaturą firmy Julius'a Pintsch'a z Berlina. Nowoczesny, jak na owe czasy, system składał się z lampy naftowej z pończoszką żarową o średnicy 60 mm i wysokości 120 mm umieszczonej w soczewce Fresnela, a całość posadowiona była na stole wysokości 1 m. Optyka znajdowała się w metalowej osłonie, napędzanej systemem ciężarkowym, która krążąc dookoła własnej osi powodowała charakterystyczne błyski światła.

Administrujący ówczesnymi latarniami Urząd Morski w Gdyni, zalecił w 1929 roku remont elewacji zewnętrznej latarni na Helu. Otynkowano ją i pomalowano w poziome czerwono – białe pasy, nadając lepszą widoczność. W tym bowiem czasie rozpoczęły się loty treningowe wodnosamolotów Morskiego Dywizjonu Lotniczego z lotniska w Pucku.



**Wysięgnik, na którym palił się  
w koszu węgiel kamienny....**



Kolejna zmiana systemu świetlnego latarni nastąpiła pod koniec 1938 roku, kiedy doprowadzono do niej prąd elektryczny. Nowy system składał się z soczewki Fresnela, wewnątrz której umieszczono żarówkę żarową o mocy 300 W, posiadającą trzy włókna, każde o mocy 100 W. Świeciło zawsze jedno włókno żarówki, dwa pozostałe stanowiły system awaryjny. Takie rozwiązanie dawało pewność, że nawet gdyby przepaliło się jedno lub dwa włókna, latarnia i tak będzie świeciła.

Piękna helska latarnia przez wiele lat wskazywała bezpieczną drogę do portów, ale w momencie wybuchu II wojny światowej, stała się niebezpieczna dla swojego otoczenia. We wrześniu 1939 roku, górująca nad wierzchołkami drzew wieża była doskonałym celem orientacyjnym dla wroga ostrzeliwującego rejon baterii im. Henryka Laskowskiego. Dlatego, dowodzący obroną Helu komandor Włodzimierz Steyer, uzyskał zgodę w Dowództwie Floty na zniszczenie latarni. W nocy z 18 na 19 września 1939 roku założono pod wieżę ładunki wybuchowe i 19 września 1939 roku o godzinie 13.30, dokładnie w momencie salwy pancernika niemieckiego „Schleswig-Holstein” wysadzono latarnię, czyniąc tym samym kres jej służby.

### Współczesna helska latarnia morska

Nawigacja wokół Cypla Helskiego bez możliwości obserwowania latarni morskiej okazała się trudna nawet w czasach wojennych. Dlatego Niemcy postanowili w miejscu starej latarni zbudować nową, o podobnej wysokości. Projekt, zatwierdzony w Berlinie 10 maja 1941 r., zalecał wzniesienie ośmiokątnej, zwężającej się ku górze wieży, o solidnym przekroju ścian u dołu. Wieża z czerwonej cegły o wysokości 41,5 m została, jak poprzednia, posadowiona na wbitych w ziemię palach. Jej fundament stanął w odległości kilku metrów od poprzedniego. Rozpoczęta w 1942 roku budowa latarni trwała 7 miesięcy i zakończyła się jeszcze w tym samym roku. Na szczycie stanęła nowa latarna, którą wyposażono od razu w światło elektryczne z żarówką o mocy 1000 W, umieszczoną wraz z drugą (zapasową) w automatycznym zmieniaczu. Latarnia wojnę przetrwała, a rozbłysła już 1 czerwca 1945 r.

System świetlny nie uległ zmianie od 1942 r., a jedyną nowością, o jaką go roz-



Tomasz Brojek, syn Aleksandra.

Stary latarnik Marek Budzisz.

szerzono było zainstalowanie fotokomórki, która od 1996 r. włącza i wyłącza światło latarni. Latarnia nadal świeci światłem białym izofazowym, czyli takim, w którym okres świecenia jest równy okresowi ciemności.

Od momentu powstania wygląd latarni przez długi okres nie ulegał zmianie. Jednakże postęp techniczny spowodował, że w 1989 r. na szczycie latarni zamontowano antenę radarową systemu kontroli ruchu, co pociągnęło za sobą montaż kolejnych anten od urządzeń radiolokacyjnych (2002 r.). Następnie, 1 maja 2003 r., Urząd Morski w Gdyni zamontował antenę systemu nadzoru ruchu statków „VTS Zatoka Gdańska” w celu wprowadzenia systemu bezpiecznej nawigacji. Na końcu zamontowano antenę telefonii komórkowej. Kolejne prace modernizacyjne miały miejsce 18 października 1992 r., kiedy to dokonano wymiany dachu latarni na nowy, ze stali nierdzewnej, demontując jednocześnie iglicę z piorunochronem.

Lata służby i ciągłe narażenie murów latarni na niesprzyjające warunki atmosferyczne, doprowadziły do licznych zarysowań i pęknięć pionowych ścian zewnętrznych wieży. W celu ratowania „strażniczki Mierzei Helskiej”, w latach 2001-2002 przeprowadzono remont kapitalny polegający na uszczelnieniu ścian i wzmocnieniu schodów.

Latarnia helska od początku swojego istnienia była dozorowana przez latarni-

ków. Od momentu odzyskania niepodległości w 1918 r. do dnia dzisiejszego, służyło na niej około trzydziestu latarników. Kilku z nich, tak jak pierwszy powojenny kierownik latarni helskiej Józef Wazdrag, czy późniejszy kierownik Aleksander Brojek, przez trzydzieści, a nawet czterdzieści lat. Obecnie służbę w latarni pełni dwóch latarników: starszy latarnik Marek Budzisz – „namówiony” do tej pracy przez swojego kuzyna latarnika z Jastarni, Leona Kohnke oraz syn Aleksandra Brojka – Tomasz, który od wczesnych lat dziecięcych wiedział, że zwiąże swoje życie z helską latarnią. Wszyscy oni są mocno związani z miejscem, w którym im przyszło żyć i pracować, i wierzą, iż postęp techniczny nie spowoduje zniknięcia z Półwyspu Helskiego strzelistej wieży.

Staraniem miłośników i członków Towarzystwa Przyjaciół Centralnego Muzeum Morskiego w Gdańsku, od 2003 r. latarnia jest udostępniona do zwiedzania. Cieszy się ogromnym zainteresowaniem turystów. Na samą górę, do urządzeń optycznych, prowadzą 203 schody. Ze szczytu wieży rozpościera się przepiękny widok na Morze Bałtyckie i Zatokę Gdańską. Przy dobrej widoczności można zobaczyć sąsiednie latarnie morskie w Jastarni, Rozewiu i Porcie Północnym.

**Dr Iwona Pietkiewicz**  
**Akademia Marynarki Wojennej**

# Mamucie *statki*

85 lat temu, w grudniu  
1924 roku, „Morze” pisało:



## Potrzebna flota

(...) Ostatnie manifestacyjne manewry floty bolszewickiej na naszych wodach pod Helem wyraźnie nam wskazują na to, w jakim niebezpieczeństwie znajdować się będzie nasze wybrzeże, nie mając należytej ochrony, ani od strony lądu, ani od morza.

Czyżby flota bolszewicka mogła tak bezceremonialnie najeżdżać nasze wody

terytorialne, gdybyśmy posiadali własną flotę wojenną?

Ta prowokacja floty bolszewickiej powinna nareszcie otworzyć oczy sejmu i rządu na konieczność natychmiastowego nabycia, chociażby zaczątków floty wojennej, posiadającej jakiegokolwiek znaczenie bojowe. (...)

Wiemy, że p. minister spraw wojskowych szybko zorientował się w sytuacji i ze spokojem oczekujemy jego decyzji,

ale oby mu w tym ciężkim dziele dopomógł sejm i całe społeczeństwo. Nie o pieniężną pomoc chodzi w tej chwili, lecz o poparcie moralne. Niech głos ministra spraw wojskowych będzie głosem całego narodu. (...)

Przypatrzmy się naszym sąsiadom na zachodzie i temu, jak tam z każdym rokiem rozwija się sieć nowych dróg wodnych, po których żeglują wielkie statki rzeczne, gdy natomiast u nas bywa czasem tak, że pieszo przez Wisłę przejść można z Warszawy na Pragę. (...)

Wciąż ukazują się w prasie artykuły, przedstawiające jasno korzyści, jakie nam przynieść musi własna flota handlowa, wciąż zwraca się na to uwagę, jak wiele pieniędzy wędruje zagranicę dla opłacenia morskiego przewozu, lecz nasze kupiectwo na to jest zawsze jeszcze głuche.

Niechajże ktoś wystąpi z inicjatywą prywatną dla stworzenia chociażby skromnej marynarki handlowej, wtedy zapewne i rząd nie odmówi swej pomocy i Liga znajdzie drogi, by tak w sejmie jak i w rządzie wzbudzić zrozumienie doniosłości tej sprawy dla gospodarczego rozkwitu kraju. (...)

(N. C., Hugo Pistel)

75 lat temu, w grudniu  
1934 roku, „Morze” pisało:



## „Darem” dookoła świata

(...) W dniach 1 i 2 października statek w dalszym ciągu lawiruje. W kanale pogoda także nie jest sprzyjająca. Wiatr przeciwny, o sile 5–6, pochmurno. W dn. 3 X wczesnym rankiem mijamy przylą-

dek Dungeness. W dniu tym otrzymujemy przesłaną przez dyrektora Szkoły Morskiej depeszę z życzeniami od Pana Marszałka Piłsudskiego. Depesza zostaje odczytana po zbiórce na wieczorną modlitwę. Kapitan Maciejewicz mówi o szczególnych obowiązkach, jakie z oka-

zji tej podróży ciąży na każdym członku obsady. Potem głośnym echem rozlega się na wodach kanału trzykrotny okrzyk „niech żyje”, który entuzjastycznie wznosimy na cześć najpierwszego obywatela Rzeczypospolitej.

4 października znowu dostajemy porządną sztorm z deszczem.

Ulewa jest tak silna i gwałtowna, że oczu otworzyć na wiatr niepodobna. Morze wygląda, jak pole podczas śnieżnej zadymki. Nic, tylko biały pył. To krople deszczu, rozpylone przez wiatr pędzi wichura po powierzchni przybitych fal. Zachód słońca nic dobrego nie wróży. Kolor nieba jest jakiś złowrogi. (...)



Po dobie postoju idziemy dalej. Lawirujemy, puszczamy motor, staramy się wydostać z Kanału na szerokie wody Atlantyku. Nie jest to łatwe zadanie. Niejeden z dawnych marynarzy umie je jednak dobrze ocenić, bo oto coraz jakiś statek parowy zbacza z kursu, podchodzi do „Daru” i salutuje banderą. (...)

Nad ranem 17 października błyska na horyzoncie światło latarni morskiej na Teneryfie, a rankiem tegoż dnia mijamy wschodni cypel wyspy. O 11-tej na maszt „Daru Pomorza” wlatuje flaga pilotowa i wkrótce rzucamy kotwicę w porcie Santa Cruz.

Rozpoczyna się „porządek portowy”.

**(Kopenhaga - Santa Cruz,  
St. Kosko)**

### Miniaturowy Hel

(...) Program przewiduje marsz wybrzeżem: Mechelinki, Rewa, Szpyrk, Beka, Rzucewo, Puck, Swarzewo, Wlk. Wieś,

Rozewie, Lisi Jar, Jastrzębia Góra, Karwia, jezioro Żarnowieckie. (...)

Idziemy samym skrajem urwistej Kępy Oksywskiej. Widok zupełnie wyjątkowy: na wschód, t. j. na prawo od nas, lśni i mieni się cudna tafla zatoki Puckiej, ograniczona na dalekim horyzoncie ciemną linią Półwyspu Helskiego. Na zachód, t. j. na lewo od nas najzwyklejsze, ale jakże piękne pola i łąki, pola i jeszcze pola... My zaś posuwamy się również zwykłą ścieżką polną – tylko, że ścieżka idzie samym brzegiem urwiska, oddzielającego nas od morza. Nadzwyczajne wrażenie robi to nagle, a tak dla naszego brzegu charakterystyczne przejście od lądowo – polskiego krajobrazu do widoku morza! (...)

Przejście nasze przez Rewę wywołuje nielada sensację. Strażnik graniczny, prowadzący pogawędkę ze starym Kaszubem, urywa nagle i patrzy na nas ze zrozumiałym zdziwieniem, z domieszką niemniej zrozumiałej podejrzliwości. (...)

Mijamy Rewę. Tutaj czeka nas nagroda za dotychczasowe trudy! Naprawdę

warto oderwać się od ruchu gdyńskiego, portu, plaż, dźwigów i dancinów, aby zobaczyć to dziwne zjawisko przyrody. Wprost na północ wystrzela jakby naturalne, wąskie moło piaszczyste. Półwysp – jakby miniaturowy Hel. Długość znaczna, zdaje nam się, że nawet bardzo znaczna. Mapa poucza, że ciągnie się ten Szpyrk aż prawie na półtora km w głąb zatoki. A ponieważ szerokość jego wynosi zupełnie jednostajnie od 6 – 10 metrów więc idąc nim odnosi się wrażenie chodzenia wprost po wodzie. Czysty piasek. Żadnej roślinności. (...)

Na dużej łące, gładkiej i zielonej, samotny Kaszub walcem, zaprzężonym w konia, walcuje trawę. Po zwalcowaniu trwa rośnie gęściej i równiej. Obrazek, przypominający Hyde Park w Londynie, lecz na tle pustkowi trochę dziwnie, w każdym razie „nie swojsko” wygląda. (...)

**(Z wędrówki po wybrzeżu,  
kpt. dypl. Jerzy Zaremba)**

50 lat temu, w grudniu  
1959 roku, „Morze” pisało:



### Giganty milionerów

W dobie obecnej trwa zacięta walka o zdobycie pasażerów na trasie Europa – USA. Przeciwnikami w niej są wielkie kompanie okrętowe zrzeszone w *Atlantic Passenger Steamship Conference* i transatlantyckie linie lotnicze. (...)

W roku 1959 samoloty zapewniły sobie jeszcze większą przewagę, niemniej jednak walka prowadzona pod hasłem „bezpieczeństwo, wygodą, komfort” z jednej strony, a „tempo i luksus” z drugiej bynajmniej nie słabnie. Ostatnio, jak podaje zachodniemiecki „Der Stern” pojawił się na arenie trzeci przeciwnik, który jak to zwykle bywa w takich sytuacjach, zamierza „pogodzić” obie walczące strony. Wy-

stępuje on pod hasłem „wielka podróż za małe pieniądze”.

Autorami projektu mającego zrewolucjonizować transatlantyckie podróże są dwaj amerykańscy milionerzy: Hyman B. Cantor i Edgar Detwiler. Pierwszy z nich zamierza wybudować 4 statki dla 6000 pasażerów każdy, drugi 4 statki zabierające po 8000 podróżnych. Koszt przejazdu na statkach Cantora ma wynosić 50 dolarów (bez kosztów wyżywienia), Detwiler pragnie wozic chętnych za 175 dolarów (wraz z utrzymaniem). (...)

Statkiem wzorcowym Detwilera ma być 14-pokładowy „United Nations” o długości 388 m i pojemności 108 000 BRT.

W sferach fachowych gigantyczne przedsięwzięcie, którego koszt miałby wynieść ok. 800 milionów dolarów jest

poważnie krytykowana. Pomijając brak odpowiednich portów i urzędzeń portowych niezbędnych dla jednorazowej obsługi 8000 pasażerów, oraz trudności techniczne przy budowie „mamucich statków”, żeglownicy poddają w wątpliwość możliwość zdobycia tak ogromnej liczby pasażerów. (...)

**(Wielka podróż  
za małe pieniądze?)**

**Opr. Czesław Romanowski**

*i*

Zachowaliśmy oryginalną pisownię.

Tytuł i śródtytuły pochodzą od redakcji. Archiwalne numery „Morza” można znaleźć na stronie: <http://www.magemar.com.pl/>

# Marynarz półksiężycyca

Dwa białe mundury, a na metce palmy. To pamiątka po pakistańskiej służbie jednego z najbardziej zasłużonych oficerów polskiej floty wojennej – Romualda Nałęcz-Tymińskiego.

W magazynach Muzeum Marynarki Wojennej w Gdyni znajduje się kilka tysięcy eksponatów związanych z historią naszej floty. Niestety, jak do tej pory nie udało się otworzyć dla zwiedzających nowego gmachu tej placówki, który stoi w stanie surowym czekając na wykończenie.

W związku z tym, większości bezcennych skarbów Muzeum nie można oglądać. Jednak, dzięki uprzejmości dyrektora placówki, kmdr. por. dr. Sławomira Kudeli, taką możliwość mają Czytelnicy „Naszego MORZA”. Od kilku miesięcy na naszych łamach prezentujemy niektóre ze zgromadzonych przez Muzeum, najciekawszych pamiątek.

W tym numerze pokazujemy eksponat niezwykle egzotyczny. Są to dwie górne części munduru oficera pakistańskiej floty wojennej. Garderoba jest biała, z metkami, na których widnieje para ludzi pod palmą. Guziki są złote. Skąd i dlaczego wzięło się to wszystko w Muzeum Marynarki Wojennej w Gdyni?

Pamiętki przekazał placówce pod koniec lat dziewięćdziesiątych Romuald Nałęcz-Tymiński. Nosił je, kiedy służył w pakistańskich siłach morskich. Warto prześledzić drogę, która przywiodła jednego z najbardziej zasłużonych oficerów polskiej floty wojennej w tak odległy zakątek ziemi.

Romuald Nałęcz-Tymiński urodził się w 1905 roku na Podolu. W latach 1924-1925 był podchorążym w Unitarnej Szkole Podchorążych w Warszawie. Następnie, w latach 1925-28, kontynuował naukę

w Oficerskiej Szkole Marynarki Wojennej w Toruniu, którą ukończył z drugą lokatą.

Służbę w Marynarce Wojennej rozpoczął na stanowisku oficera flagowego dowódcy Dywizjonu Ćwiczebnego na kanonierce *General Haller*. Potem był oficerem wachtowym na minowcach *Mewa* i *Czajka* oraz niszczycielu *Wicher*. Ponieważ był uzdolnionym sportowcem, m.in. wicemistrzem Wojska Polskiego w boksie, w wadze półciężkiej, a także mistrzem Wojska Polskiego w szpadzie, został kierownikiem Samodzielnego Referatu Wychowania Fizycznego w Kierownictwie Marynarki Wojennej w Warszawie oraz szefem Ośrodka Wyszkożenia Morskiego w Gdyni.

Po awansie na kapitana wrócił w 1936 roku na okręty, zostając zastępcą dowódcy *Wilii* i kolejno dowódcą holownika *Smok* oraz zastępcą dowódcy *Iskry*. Na kilka miesięcy przed wrześniem 1939 roku wyszedł, na pokładzie *Iskry*, w rejs szkolny do Casablanki.

Jego wojenna bojowa kariera rozpoczęła się od stanowiska zastępcy dowódcy na niszczycielu *Błyskawica*. Na jej pokładzie brał udział w kampanii norweskiej i ewakuacji Dunkierki. Później dowodził patrolowcem *Pomerol* z brytyjską załogą, aby następnie zostać dowódcą Kadry Floty. Na morze wrócił znowu jako zastępca dowódcy *Błyskawicy*. Wkrótce został jednak pierwszym dowódcą *Ślązaka*, z którym osłaniał desant pod Dieppe, na Sycylii i w Normandii. Już po zakończe-

niu wojny został dowódcą krążownika *Conrad*.

Po wojnie nie wrócił do kraju, nie było dla niego też miejsca w Royal Navy. Nałęcz-Tymiński nie zrezygnował jednak z morza. Do 1951 roku pływał na statkach handlowych. W latach 1951-1959 zaś, został oficerem świeżo powstałego, nowego na mapie świata państwa Pakistan. Zapisał się w historii tego kraju jako współtwórca jego sił morskich. Z tego właśnie okresu pochodzą prezentowane przez nas mundury.

Pod banderą półksiężycyca (który widnieje na fladze Pakistanu) był dowódcą niszczyciela i jednocześnie dowódcą całej flotylli. Został też szefem ośrodka szkoleniowego i jednego z pakistańskich garnizonów, a także kierownikiem stoczni w Karaczi. Od 1960 do 1979 r. przebywał na Wyspach Bahama, m.in. jako dyrektor stacji bunkrowej i portu Freeport. Po przejściu na emeryturę przeniósł się do Kanady i zamieszkał w Toronto.

Ten wielki patriota doczekał wyzwolenia Polski spod sowieckiej okupacji. Wolna Ojczyzna odwdzięczyła mu się uznając jego stopień wojskowy komandora, a w 2000 roku nominując na kontradmirała w stanie spoczynku. Zmarł trzy lata później.

**Tomasz Falba**



Fot. Tomasz Falba



## Morskie Skrzydła Rzeczpospolitej (XII)

Wellington nad wybrzeżem.



# 304

## w lotach bojowych

Odznaka 304 Dywizjonu.

W połowie sierpnia 1942 roku nastąpiła zmiana dowódcy Dywizjonu. Został nim kpt. pil. Kazimierz Czetowicz, a mjr obs. Stanisław Poziomek odszedł do Inspektoratu Polskich Sił Powietrznych. Kapitan Czetowicz był pilotem, który inaurował loty bojowe Dywizjonu.

Kolejna tragedia dotknęła jednostkę 20 sierpnia. Podczas lotu treningowego nisko nad wodą, Wellington IC „V” (Z1172) z załogą ppor. pil. Antoniego Zielińskiego, z niewiadomych przyczyn wpadł do morza koło latarni South Stack. Zginęło 6 lotników: ppor. pil. A. Zieliński, sierż. pil. Ryszard Jarno, por. obs. Leszek Wasilewski, sierż. strz. Grzegorz Graniak, sierż. strz. Antoni Tycholis oraz sierż. strz./rtg. Ludwik Ruszel. Ich ciała wydobyto z wody i pochowano na cmentarzu w Newark, oprócz sierż. G. Graniaka, który spoczął na cmentarzu w Blackpool.

22 sierpnia dowódca Dywizjonu oraz przedstawiciele personelu latającego byli gośćmi dowództwa zaprzyjaźnionego cze-

chosłowackiego 311 Dywizjonu, który także podlegał Coastal Command.

### Spotkanie polskich lotników i marynarzy

Podczas patroli zdarzały się także, jakże przyjemne, spotkania polskich lotników z polskimi marynarzami. Jedno z takich spotkań miało miejsce 23 sierpnia podczas ochrony konwoju. Opisał je w dywizjonowej kronice nawigator załogi Wellingtona IC (HF836), kpt. obs. Władysław Minakowski. Wraz z nim lecieli plut. pil. Mieczysław Rzewuski, kpr. pil. Bolesław Michalik, radiotelegrafista plut. Zygmunt Piechowiak oraz dwaj strzelcy pokładowi, kaprale: Władysław Młynarski i Adam Kaczorowski. „Dywizjon nasz po raz pierwszy bierze udział w locie na ostonie konwoju – pisał kpt. W. Minakowski. Załoga wystartowała o godz. 6.40 biorąc kurs w kierunku zachodnim. Pogoda była dobra. Po pewnym czasie lotu

widzimy Irlandię. O godz. 8.05 zmiana kursu na południe. Po kilku minutach ponownie zmieniamy kurs na południowo-zachodni. Zbliżamy się i po pięciu minutach jesteśmy nad konwojem. Podchodzimy do przodu podając swoje znaki umówione. Uzyskujemy odpowiedź, że zostaliśmy zrozumiani. Podajemy do konwoju, że będziemy z nimi współpracowali przez cztery godziny. Porozumiewanie następuje przy pomocy lampy „Aldisa”, to jest sygnałów świetlnych. Konwój składał się z jednego olbrzymiego okrętu i dwóch kontrtorpedowców. Podchodzimy teraz bliżej, aby rozpoznać litery i numery znajdujące się na kontrtorpedowcach. Patrzymy przez lornetkę. Numery i litery zgadzają się. Lecz jakież zdziwienie, na większym kontrtorpedowcu powiewa flaga o barwach polskiej. Podchodzimy jeszcze bliżej. Widać przez lornetkę dokładnie, na fładze orła białego na czerwonej tarczy. Musi to być okręt polski. Lecz który? Każdy z członków





**Kapitan pilot Kazimierz Czetowicz, czwarty dowódca 304 Dywizjonu.**

załogi wymienia znane nazwy naszych kontrtorpedowców. Ustalamy, że to musi być ORP *Błyskawica*. Intryguje nas myśl, czy oni widzą nasze małe szachownice na samolocie.

Milego doznajemy uczucia, że spotykamy rodaków na Atlantyku w służbie dla jednej i tej samej sprawy. Okręt na morzu jest suwerenną częścią danego państwa. Oslaniając więc konwój, chronimy nie tylko statki państw sprzymierzonych, lecz również polską banderę, która reprezentuje część naszego państwa.

Patrolujemy przestrzeń przed okrętami. Atlantyk jest dzisiaj dość spokojny. Każdy najmniejszy peryskop nie uszedłby naszemu oku. Wypatruje cała załoga. Dajemy maksymalny wysiłek naszej obserwacji. Torujemy im drogę do przodu, robimy następnie okrążenia, aby korsarz nie zaskoczył gdzieś z boku lub też od tyłu. Wracamy do przodu i ponawiamy stale ciąg obserwacji. Uwagę zwracamy również na niebo, aby się nie dać zaskoczyć przez nieprzyjacielskie samoloty.

Okolo godz. 13.00 przybywa z bazy samolot, który nas zmienia. Fotografujemy konwój, aby mieć dokument do sprawozdania z lotu. Podajemy sygnał do konwoju, aby podał nam swoje położenie. Wydaje nam się, że czekamy zbyt długo na odpowiedź. Decydujemy się podać depeszę do *Błyskawicy* tekstem otwartym po polsku „podajcie nam swoją pozycję”. Otrzymujemy odpowiedź „wi-

tajcie bracia Polacy”. Nie czekamy już na podanie nam pozycji, tylko nadajemy depeszę otwartym tekstem „czołem koleddy marynarze – odlatujemy”. O godz. 13.10 wzięliśmy kurs na Irlandię. O godz. 14.55, po 8 godzinach i 15 minutach lotu wylądowaliśmy w bazie.

Po kilku dniach dowiedzieliśmy się, że nasze przypuszczenia były trafne. Była to *Błyskawica*. Konwój dotarł szczęśliwie do miejsca przeznaczenia”.

W tym okresie bitwa o Atlantyk weszła w nową fazę. Brytyjczycy wprowadzili nowe lotnicze urządzenia radarowe ASV (Air to Surface Vessel), ułatwiające wykrywanie również zanurzonego okrętu podwodnego oraz współpracujący z nim reflektor Leigh Light, pozwalający oświetlić cel w nocy. Reflektor ten, o sile światła 5 mln świec, ukryto w spodzie kadłuba samolotu. Wysuwano go tylko w czasie akcji.

W odpowiedzi Luftwaffe zwiększyła ilość patroli na wodach przybrzeżnych. Nad Zatoką Biskajską częściej pojawiały się ciężkie myśliwce Ju-88 i Me-110.

2 września nad Zatokę Biskajską wystartowało 6 samolotów. Załoga Wellingtona IC „A” (HF894) kpt. pil. Mariana Kucharskiego zauważyła wynurzony okręt podwodny i zaatakowała go bombami głębinowymi. Dwie z nich wybuchły tuż przy burcie okrętu. Jego załoga wyskoczyła na pokład, zaś strzelcy samolotowi otworzyli do nich ogień. Kilku marynarzy wpadło do wody. Samolot zrobił krąg i ponownie zaatakował cel bom-

bami głębinowymi. Jedna bomba wybuchła około 10 m od kadłuba. Wykonano jeszcze kilka okrążeń i ostrzelano marynarzy wskakujących do morza w strojach kąpielowych. Unieruchomiony okręt przechylił się na lewą burtę, za sterem widziano dużą plamę oleju. Z samolotu wykonano zdjęcia i zawrócono do bazy z powodu kończącego się paliwa. Uznano atak za bardzo udany, zaś okręt (później ustalono, że to włoski *Reginaldo Giuliani*), za poważnie uszkodzony.

Dwa dni później doszło do pierwszej walki polskiego Wellingtona z niemieckimi myśliwcami. Załoga samolotu „J” (R1413) sierż. pil. Jana Bakanacza powracająca z patrolu nad Biskajami, została zaatakowana przez dwa myśliwce Ju-88. Dzięki determinacji załogi i mistrzostwu pilota, uszkodzony samolot wrócił do bazy, zaś Niemcy musieli wycofać się z walki z dymiącymi silnikami. Podczas walki ranny został tylny strzelec kpt. Józef Suska.

Kolejną walkę z niemieckimi myśliwcami Ju-88 stoczyła 6 września załoga sierż. pil. Henryka Gołębiowskiego (HE101) „M”. Tylko dzięki umiejętnej taktyce pilota Wellingtona, udało się uciec prześladowcom i bezpiecznie wrócić do bazy.

## Wellington przeciw 6 Junkersom Ju-88

Najgłośniejszą walkę powietrzną pomiędzy Wellingtonem, a 6 Junkersami Ju-



**Niszczyciel ORP Błyskawica z lotu ptaka.**



# Wellington IC (DV759) „R”



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





**Załoga st. sierż. pil. Piotra Głydziaka po wylądowaniu z patrolu.**



**Porucznik pilot Stanisław Targowski opowiada o walce.**

88 stoczono 16 września. Załoga samolotu „E” jak „Ela” (HF386), w składzie: por. pil. Stanisław Targowski, kpr. pil. Zygmunt Kowalewicz, kpt. obs. Władysław Minakowski, plut. rtg. Zygmunt Piechowiak oraz strzelcy - kaprale Władysław Młynarski i Franciszek Kubacik, ok. godz. 16.12 napotkała myśliwce Ju-88. Celem ich blisko 9-godzinny lot był zwalczanie niemieckich okrętów podwodnych.

- Samolot „Ela” po przepisowym okrążeniu lotniska bierze kurs nad morze - wspominał kpt. obs. W. Minakowski. - W czasie lotu strzelcy i piloci wypatrują nieprzyjacielskie myśliwce i łodzie podwodne. Mijamy po drodze łodzie i statki rybackie. Wreszcie widać zarys brzegu, przed nami Hiszpania. Zbliżamy się na odległość 5 mil i lecimy wzdłuż lądu. Lot-

nik nad morzem przyjmuje z uczuciem ulgi wiadomość „ład”. To to samo odczucie, które przejawia się u marynarzy.

Około godziny 16.12, po kolejnej zmianie kursu, załoga spostrzegła samolot lecący z prawej strony w kierunku południowym, zaś trzy samoloty z lewej strony naszego Wellingtona, lecące równoległe do naszego kursu, w kierunku północnym.

W tyle na horyzoncie pojawiły się kolejne dwa samoloty. W tym rejonie niebo było bezchmurne, a widoczność dochodziła do 30 mil. Byliśmy wtedy na wysokości 1500 stóp (500 m). Pilot obniżył lot do 500 stóp, pozbył się bomb i ponownie obniżył lot prawie do poziomu morza.

Jesteśmy w obliczu przeważającego wroga. Zdamy sobie sprawę, że cios

może być zadany w każdej chwili i kres naszego żywota - w bezmiarze wód Atlantyku. Musimy dać z siebie cały wysiłek i wyjść z tego spotkania zwycięsko.

O 16.15 zaatakowały nas od przodu trzy Ju-88. Samoloty atakowały pojedynczo, jeden za drugim. Pilot trzymał Wellingtona nisko nad wodą, na wysokości 15-50 stóp, chroniąc go w ten sposób od dołu. Robił przy tym stale uniki, chwilaми niemal ciągnąc skrzydłami po wodzie. Do pierwszego atakującego Junkersa przedni strzelec oddał dwie krótkie serie z bliskiej odległości, zaś tylny strzelec długą serię. Drugi z atakujących Ju-88 został trafiony przez przedniego strzelca. Widać było, że jego pilot stracił panowanie nad maszyną. Po chwili celna seria tylnego strzelca uszkodziła nieprzyjacielowi lewy silnik i samolot usiadł na wodzie. Trzeci z atakujących samolotów przechodząc w głęboki skręt, również otrzymał celną serię.

W chwili rozpoczęcia walki, radiotelegrafista nadał depezę otwartym tekstem, że jesteśmy atakowani przez Ju-88, wraz z naszą aktualną pozycją. Następnie radiotelegrafista przeszedł obsługiwać boczne karabiny maszynowe. W samolocie dym od pocisków. Jesteśmy od bazy około 140 mil. Następują kolejne ataki. Samoloty atakują znów pojedynczo jeden za drugim. Jeden z atakujących Ju-88 celnie trafiony, zaczyna dymić. W tym momencie dostaliśmy pociskiem w zbiornik. Kadłub wypełnia gęsty gryzący dym. Spoglądamy w to miejsce, dym się rozchodzi, ognia nie widać. Obserwuję tylnego strzelca, czy nie jest ranny. Radiotelegraficie i drugiemu pilotowi polecam donoszenie amunicji strzelcom. Na horyzoncie pojawiają się chmury - upragnione miejsce ukrycia.

Następuje ponowny atak dwóch Junkersów z tyłu naszego samolotu. Samoloty, tak jak poprzednio, atakowały pojedynczo, jeden za drugim przechodząc na prawą stronę Wellingtona. Nasi strzelcy działali sprawnie i wielokrotnie trafili atakujących, gdy podczas walki dochodziło do dużych zbliżeń między samolotami.

Jeden z Ju-88, pozostawał cały czas w tyle, w odległości 2-3 mil i nie brał udziału w walce. Był to przypuszczalnie dowódca, bądź osłona przed naszymi myśliwcami. W czasie wszystkich ataków czuło się wprawna rękę pilota i doświadczenie w lotach koszących. Zmienialiśmy szybkość w granicach 120-220 mil.

Po ostatnim ataku nieprzyjaciel zre-



zygnował z dalszej walki. Pierwszy pilot widząc zbliżające się pasmo chmur na wysokości 1500 stóp, dał pełne obroty i maksymalne ciśnienie ładowania. Po chwili dotarliśmy do chmur i straciliśmy kontakt z nieprzyjacielem. Ustaliliśmy swą pozycję i nadałiśmy zaszyfrowaną depeszę, że będziemy lądować na najbliższym lotnisku. Okazało się, że wycieka benzyna ze zbiornika w prawym skrzydle oraz został uszkodzony przewód od zbiornika dodatkowego oleju.

Po wylądowaniu, po 8 godzinach i 20 minutach lotu załoga obejrzała pobieżnie samolot. Naliczono kilkadziesiąt trafień. Załoga nie była nawet drażniona. Wykazała wielki hart ducha i opanowanie. Następnie sfotografowaliśmy „Elę” i udaliśmy się do Operation Room, gdzie złożyliśmy krótkie sprawozdanie.

W prasie polskiej i brytyjskiej gratulowano postawy załogi oraz zestrzelenia jednego i uszkodzenia dwóch nieprzyjacielskich samolotów. Generał Stanisław Ujejski uhonorował bohaterów lotników krzyżami Virtuti Militari.

23 września dowództwo 19 Grupy Coastal Command przyznało wysokie brytyjskie odznaczenia bojowe:

- Distinguished Flying Cross (DFC) otrzymali: mjr Kazimierz Czetowicz, ppłk Stanisław Poziomek oraz kpt. Jerzy Iszkowski;
- Distinguished Flying Medal (DFM) otrzymali: st. sierż. J. Adamczyk, st. sierż. J. Apanasewicz, st. sierż. M. Bergner i st. sierż. Z Szantoch.

24 września doszło do kolejnej zwycięskiej walki polskiej załogi z niemieckimi myśliwcami. Wśród 9 załóg, które tego dnia patrolowały rejon Biskajów,

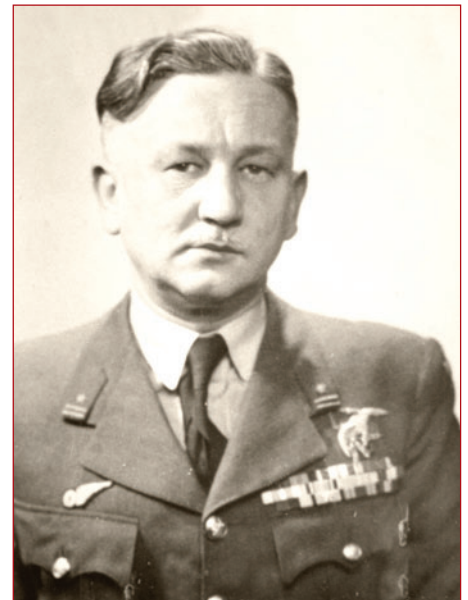
znajdowała się załoga „H” (R1657), dowodzona przez sierż. pil. Jana Bakanacza. Samolot zaatakowały dwa Ju-88. Pilotowany przez sierż. J. Bakanacza bombowiec zszedł nad wodę i leciał zygzakiem, utrudniając Niemcom wybór kierunku ataku. Po trwającej blisko 20 minut walce, przedni i tylny strzelec sierż. Zdzisław Gutowski i sierż. Stanisław Malczyk zestrzelili jednego Ju-88, który przewrócił się na plecy i wypadł do morza oraz uszkodzili drugiego, który wycofał się z walki.

We wrześniu dywizjon brał udział w 13 akcjach bojowych. W gotowości dysponował średnio 15 załogami i 8 Wellingtonami IC. W październiku wysiłek bojowy dywizjonu był podobny. Odnotowano spotkania z wrogimi samolotami, atak na okręt podwodny oraz straty.

Drugiego dnia miesiąca miała miejsce niecodzienna uroczystość dekoracji załogi por. pil. Stanisława Targowskiego za walkę z 6 Ju-88. W siedzibie Naczelnego Wodza w Londynie lotników z 304 Dywizjonu i sierż. pil. Mieczysława Seredyna z 305 Dywizjonu przyjmuje Inspektor Lotnictwa. Oto relacja kpt. obs. Władysława Manikowskiego (skrót - MK&AO).

- Godz. 12.30 na salę wchodzi Inspektor Lotnictwa gen. bryg. obs. Ujejski, jego Szef Sztabu, ppłk obs. Madejski i por. obs. Bernat. Major Poziomek złożył raport generałowi. Generał zwraca się do pierwszego szeregu mówiąc: „W uznaniu czynów męstwa osobistego i wybitnych czynów wojennych w czasie spotkania z przeważającym nieprzyjacielem Naczelny Wódz nadał:

Krzyż Srebrny Orderu Wojennego VIRTUTI MILITARI kl. V



**Kapitan obserwator Władysław Minakowski.**

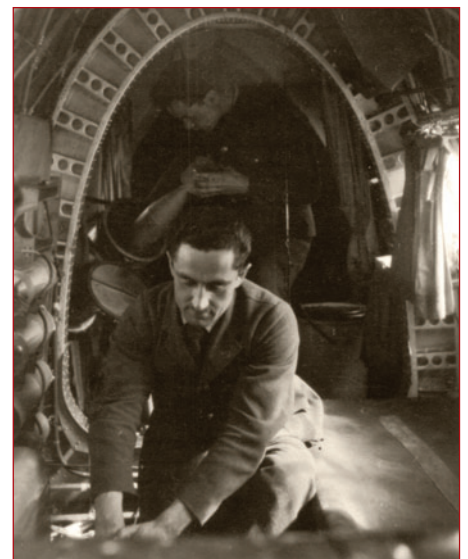
- por. pil. Targowskiemu Stanisławowi
- sierż. pil. Seredyn Mieczysławowi
- kpr. strz. Młynarskiemu Władysławowi”

Generał dekoruje trzech w pierwszym szeregu i składa pocałunek na twarzy każdego. Dekorowani odchodzą na bok. Generał zwraca się do drugiego szeregu mówiąc: „W uznaniu czynów męstwa i odwagi w boju w czasie spotkania z przeważającym nieprzyjacielem Naczelny Wódz nadał:

- Krzyż Walecznych po raz pierwszy i drugi
- kpt. obs. Minakowskiemu Władysławowi
- plut. strz. rgt. Piechowiakowi Zygmuntwi
- plut. strz. Kubacikowi Franciszkowi



**Generał Stanisław Ujejski dekoruje Krzyżem Walecznych plut. Zygmunta Piechowiaka.**



**Technik we wnętrzu Wellingtona.**





**Cmentarz polski w Newark.**



**Uzbrajanie bomb głębinowych.**



**Przygotowanie Wellingtona do startu, maszyna jeszcze nie przemalowana na biało.**

*Krzyż Walecznych po raz pierwszy - kpr. pil. Kowalewiczowi Zygmuntowi” General dekoruje i ściska dłoń każdego. Po zakończonej dekoracji podeszli wszyscy do stołu i wychyliłi tradycyjną lampkę wina. Fotografowie przez cały czas byli w swoim żywiole.*

### **Bilans zysków i strat**

Na lot patrolowy nad Biskaje, 8 października, wystartowało 8 samolotów. Załoga sierż. pil. H. Gołębiowskiego „T” (DV597) zauważyła wynurzony okręt podwodny. W momencie ataku U-Boot skrył się pod powierzchnią. Zrzuciono 6 min głębinowych w 8 sekund po zanurzeniu okrętu, a w drugim ataku w miejsce wydobywania się plamy olejowej jeszcze 2 bomby A/S (A/S - Anti Submarine - przeciw okrętom podwodnym). Wynik ataku pozostał nieznan.

W tym samym dniu załoga ppor. pil. Jana Wróblewskiego „A” (HF894) stoczyła walkę z długodystansowym samolotem patrolowo-bombowym *Focke-Wulf Fw-200*. Strzelcy *Wellingtona* odpędzili ogniem atakującego wroga.

W połowie października jednostka okryła się żałobą. Podczas ćwiczebnego lotu, 15 października, wpadł do morza nieopodal Ramsey Island *Wellington IC „P”* (R1704). Zginęli por. pil. Adam Schultz i por. obs. Tadeusz Skierkowski. Ciało por. Schultza morze wyrzuciło na brzeg i został pochowany na cmentarzu w Newark. Grób drugiego z lotników pozostaje nieznan.

Nazajutrz z patrolu nie powrócił *Wellington IC „J”* (R1413) pilotowany przez bohatera por. Stanisława Targowskiego. Załoga zaatakowana przez niemieckie myśliwce zdążyła tylko nadać sygnał SOS i podać swoją pozycję. Wysłane na poszukiwania samoloty nie odnalazły śladów tragedii. Wraz z por. S. Targowskim polegli sierż. pil. Gerard Twardoch, por. obs. Tadeusz Oleś oraz sierżanci strzelcy: Zygmunt Piechowiak, Władysław Młynarski i Franciszek Kubacik. Porucznik St. Targowski został odznaczony przez Brytyjczyków DFC.

W końcu miesiąca *Dywizjon* był w stanie wystawić jedynie 8 załóg zdolnych do lotów bojowych. W tym okresie *Dywizjon* odebrał zmodyfikowane *Wellingtony IC*. Wszystkie samoloty otrzymały oznaczenia typowe dla *Coastal Command*. Malowano je z dołu i boków na biało, z jedną literą indywidualną samolotu, bez kodu *Dywizjonu*. Grzbiet kadłuba oraz



górne powierzchnie skrzydeł i usterzenia poziomego miały kamuflaż składający się z plam szarozielonych i ciemnoszarych.

Listopad rozpoczął się stratą załogi por. pil. Stanisława Krawczyka. Drugim pilotem był mjr Ignacy Skorobohaty, jeden z seniorów polskiego lotnictwa, który polecał na własną prośbę. Wraz z nimi polegli kpt. obs. Alojzy Szkuta, sierż. strz./rtg Jan Rogala-Sobieszczański oraz strzelcy pokładowi: ppor. Mieczysław Wodziński i sierż. Zygmunt Sasal. Wellington „L” (R1716) padł ofiarą niemieckiego myśliwca.

W rezultacie naprawy i przedłużania pasów startowych, 3 listopada Dywizjon przebazowano na pobliskie lotnisko Talbenny w Walii, gdzie wykonywano wspólne patrole z czeskim 311 Dywizjonem. Obok lotów na zwalczanie okrętów podwodnych 6 załóg uczestniczyło w bombardowaniu doków w Bordeaux.

Szkolenie i przygotowanie operacyjne załóg dla 304 Dywizjonu początkowo odbywało się ramach lotnictwa bombowego. Odmienne warunki służby w Coastal Command spowodowały konieczność wyodrębnienia szkolenia z ram lotnictwa bombowego. W połowie listopada sformowano Polską Eskadrę Treningową przy 6 Ośrodku Treningu Operacyjnego (6 OTU) w Siloth, podległą 17 Grupie Lotnictwa Obrony Wybrzeża. W okresie od 15 listopada 1942 roku do 8 maja 1945 roku wyszkolono w eskadrze 68 załóg.

Przed wcieleniem do Polskiej Eskadry Szkolnej piloci i nawigatorzy kończyli specjalistyczny kurs przygotowawczy w Szkole Podstawowej Personelu Latającego nr 3 (No 3 Gr. School). Zajęcia prowadzili Anglicy, zaś z ramienia Polskich Sił Powietrznych przydzielono oficera łącznikowego zajmującego się administracją.

Pierwszego grudnia jednostka rozpoczęła loty operacyjne z Dale. Do lotów było gotowych jedynie 8 załóg. Trudne warunki pogodowe spowodowały mniejszą ilość startów na patrole. Nie napotkano okrętów podwodnych. Kilkakrotnie doszło do



**Legitymacja krzyża Virtuti Militari porucznika pilota Henryka Franczaka.**

spotkań z niemieckimi myśliwcami, ale udało się uniknąć walk. W Wigilię Bożego Narodzenia powracająca po blisko 12-godzinnym locie załoga Wellingtona „A” (HF894), pilotowanego przez kpt. Mieczysława Pronaszko, nie mogła znaleźć lotniska z powodu silnego zachmurzenia. Lotnicy opuścili maszynę na spadochronach i szczęśliwie wylądowali.

W okresie od przejścia do Coastal Command, do końca 1942 roku samoloty 304 Dywizjonu wzięły udział w 549 lotach bojowych w czasie 4478 godzin. Straty w personelu wyniosły 82 lotników (77 Polaków i 5 Anglików).

W 1943 roku sytuacja Sprzymierzonych w bitwie o Atlantyk była nadal bardzo trudna. Niemcy topili więcej statków z zaopatrzeniem, niż stocznice były w stanie wybudować. Największe straty powodowały U-Booty. Dla ich ochrony w rejon Zatoki Biskajskiej Luftwaffe ściągnęła dodatkowe jednostki myśliwskie. Dochodziło do coraz częstszych walk powietrznych. Rosły straty po obu stronach. Dla

opanowania sytuacji alianci rozpoczęli wysyłanie patroli myśliwskich dalekiego zasięgu w oparciu o współdziałanie ze stanowiskami dowodzenia na okrętach wojennych. Tymczasem U-Booty zmieniły taktykę obrony. Działały w zespołach po kilka okrętów i podejmowały walkę z samolotami, stosując skoncentrowany ogień przeciwlotniczy.

Początek roku był okresem zmniejszonego wysiłku bojowego Dywizjonu. Było to spowodowane złymi warunkami atmosferycznymi, a trudności pogłębiał brak hangaru dla obsługi technicznej.

Pierwszy lot patrolowy wykonały cztery załogi 3 stycznia, bez rezultatu. Dwa dni później załoga Wellingtona „E” (HF836), pilotowanego przez sierż. Jana Bakanacza wykryła dwa U-Booty. Jeden z nich dwukrotnie obrzucono bombami głębinowymi. Zauważono wydobywające się plamy oleju. Okręt uznano za uszkodzony.

**Mariusz Konarski & Andrzej Olejko**



**Wellington IC (DV441) „Q”.**



**Wellington IC (X9831) „J”.**

*i* Zdjęcia ze zbiorów autorów, Henryka Franczaka, Małgorzaty Bońkowskiej-Szaraniec oraz Instytutu Polskiego i Muzeum im. Gen. Sikorskiego.



# Zdarzyło się

## w polskiej gospodarce morskiej...

**10 lat temu**

Grudzień 1999 r.

**4** – Zmarł długoletni wiceprezydent Gdyni, dr inż. Maciej Brzeski – człowiek niezwykle zasłużony dla miasta, nazywany głównym strategiem jego rozwoju.

**4** – Bardzo silne podmuchy wiatru spowodowały przewrócenie się suwnicy bramowej o masie 3400 t i udźwigu 900 t na suchy dok i przylegające do niego place montażowe w Stoczni Gdynia SA.

**6-7** – Bałtycki Terminal Kontenerowy – BCT był blokowany przez kierowców ciągników ze 160 firm zrzeszonych w Zrzeszeniu Przewoźników Drogowych „Haron” żądających natychmiastowego podwyższenia frachtów samochodowych o 12 proc., co było następstwem wcześniejszych, dużych podwyżek cen paliwa.

**8** – W stoczni Mitsui w Japonii dokonano chrztu i podniesienia bandery na zamówionym przez PŻM masowcu o nośności ok. 35 tys. ton, który otrzymał nazwę *Iryda* (na zdjęciu siostrzana *Irma*).



**14** – W Stoczni Szczecińskiej SA odbył się chrzest statku *Illapel* zbudowanego dla chilijskiego armatora Compania Sud Americana de Vapores (CSAV), który był setnym kontenerowcem zbudowanym przez tę stocznice.

**16** – Po dramatycznych negocjacjach w sprawie zaległych od lipca marynarskich pensj i otrzymaniu od armatora statku, spółki POL-America 70 proc. należnych poborów, załoga m/s *Eódź*, dowodzonego przez kpt.ż.w. Kazimierza

Goworowskiego, wypłynęła w kolejny rejs do Ameryki Południowej.



**17** – W Stoczni Gdynia SA ochrzczono dwa pierwsze statki z serii czterech chemikaliowców zamówionych przez niemieckiego armatora Rigiel Reederei GmbH&Co. Otrzymały nazwy *Wolgaster* i *Weichselstern*.

W listopadzie w polskich stoczniach zbudowano kontenerowiec, w grudniu samochodowiec.

**20 lat temu**

Grudzień 1989 r.

**8** – M/s *Włocławek* dowodzony przez kpt. Michała Damulewicza brał udział na Morzu Śródziemnym w akcji ratowniczej płonącego trawlera bandery ZSRR.

**13** – PŻM podpisała ze stocznia Burmeister und Wain w Kopenhadze kontrakt na zbudowanie piątego masowca o nośności 74 tys. ton. Były to bardzo udane i efektywne jednostki.

**15** – W Montevideo cumuje 7 trawlerów typu B-29 ze szczecińskiego Gryfa. Po sezonie kalmarowym czekały tam na dyspozycje od armatora.

**22** – Premier Tadeusz Mazowiecki wręczył nominację na I z-cę ministra transportu i gospodarki morskiej dr Janowi Kuligowskiemu, wówczas 53-letniemu naukowcowi z Uniwersytetu Gdańskiego i posłowi z ramienia PZPR.



**29** – Dowódcą Marynarki Wojennej zostaje kontradmirał Andrzej Waga.

W listopadzie w polskich stoczniach zbudowano masowiec, statek pasażerski, trawler rybacki, dok pływający i trałowiec, w grudniu zaś holownik zaopatrzeniowy.

**30 lat temu**

Grudzień 1979 r.

**1** – PLO podpisały kontrakt z hiszpańskim koncernem stoczniowym Astilleros Espanoles SA na dostawę w 1981 r. czterech oceanicznych statków ro-ro do obsługi linii australijskiej. Każdy ze statków miał mieć nośność 21 tys. ton i zdolność przewozową 1200 TEU.



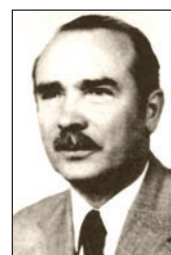
**14** – W KW PZPR w Gdańsku zwiększono liczbę sekretarzy, tworząc funkcję sekretarza ds. morskich. Został nim kierownik Wydziału Morskiego i Komunikacji KW w Gdańsku – Andrzej Surowiec, późniejszy dyrektor ds. ekonomiki i rozwoju PLO.

**15** – Flagowy statek PLO *Stefan Batory*, mając na pokładzie 775 pasażerów opuścił Southampton udając się w coroczny rejs na Wyspy Kanaryjski i Madereę.

**15** – „Dalmor” złowił 3-milionową tonę ryb w swojej historii (w 1979 r. - 210 tys. ton).

**15** – Lech Stefański – dyrektor PPDiUR „Dalmor” został radcą handlowym ambasady PRL w Londynie.

**21** – Stocznia Marine Industries w Sorel w Kana-





dzie opuścił m/s *Józef Czelmoński* (17057 DWT), drugi z serii 4 semikontenerowców zamówionych w tej stoczni przez PLO.



**31** – Po raz pierwszy w historii polskiego rybołówstwa morskiego w ciągu roku zostało złowione 800 tys. ton ryby.

**31** – Statki PLO w 1979 r. przewiozły 4,6 mln ton ładunków i 27 tys. pasażerów.

W listopadzie w polskich stoczniach zwodowano dwa drobnicowce (*Terral* - pierwszy z serii chłodniowców typu B-361), prom-pasażersko-samochodowy (*Georg Ots* - prom „olimpijski”, pierwszy i jedyny z serii B-493), trawler-przetwórnę, supersejner i okręt hydrograficzny, a w grudniu statek ro-ro, 2 drobnicowce, prom pasażersko-samochodowy (*Dmitriy Shostakovich* - prototyp serii B-492), supersejner i kuter sanitarny.

#### 40 lat temu

Grudzień 1969 r.

**6** – Holownik *Perkun* przyholował z portu Hanko w Finlandii do portu gdyńskiego ponton z trzema kompletnymi dźwigami gotowymi do przeładunku ładunków masowych. Było to pierwsze takie holowanie przeprowadzone przez PRO. Kapitanem holownika był J. Wojtkiewicz.

W listopadzie w polskich stoczniach zwodowano bazę rybacką, drobnicowiec, dwa trawler-przetwórnice, okręt desantowy, okręt hydrograficzny i okręt warsztatowy, w grudniu 4 drobnicowce (w tym *Amaralina* - prototyp serii B-444), zbiornikowiec, masowiec (*Tarnów* - prototyp serii B-522), 3 trawler-przetwórnice, okręt desantowy i okręt hydrograficzny.

#### 50 lat temu

Grudzień 1959 r.

**14** – W stoczni im. Komuny Paryskiej w Gdyni zbudowano pierwszy z serii 11

zamówionych przez Indonezję statków. Był to motorowiec *Rambutan*.

**20** – PLO uruchamiają linię izraelsko-czarnomorską, obsługiwaną przez statki *Oliwa* i *Kopernik*, działającą samodzielnie od 1967 r.



W listopadzie w polskich stoczniach zwodowano bazę rybacką, 2 drobnicowce, węglowiec, trawler-przetwórnę i trawler burtowy, a w grudniu 4 drobnicowce, 3 statki pasażersko-towarowe (w tym *Rambutan* - prototyp serii B-471), węglowiec, 3 trawler burtowe i okręt patrolowy.

#### 60 lat temu

Grudzień 1949 r.

**13** – Wiktor Gorządek otrzymał jako pierwszy dyplom kapitana ż.w. rybołówstwa morskiego.



**16** – Minister żeglugi wydał zarządzenie w sprawie ustanowienia przymusowego zarządu państwowego nad przedsiębiorstwami „Ławica” Towarzystwo Połowów Dalekomorskich i Żegluga Sp. z o.o. w Gdyni oraz Bałtyckiej Spółki Okrętowej Sp. z o.o. w Gdyni.

W listopadzie w polskich stoczniach zwodowano 2 trawler burtowe (w tym *Rega* - prototyp serii B-10), w zaś grudniu nie zwodowano żadnego statku.

#### 70 lat temu

Grudzień 1939 r.

**3** – Przeniesienie Komendantury Marynarki Wojennej z Paryża do Londynu.

**23** – M/s *Batory*, mając na pokładzie kanadyjski pułk piechoty z Edmonton wychodzi w konwoju z Halifaxu do Szkocji. Był to pierwszy jego rejs (zakończony 31 grudnia) w charakterze wojskowego transportowca.

**28** – S/s *Warszawa* wypływa z Pireusu do Marsylii mając na pokładzie 541 polskich uchodźców wojskowych (na zdjęciu).



**31** – Władze okupacyjne Gdyni wydały zakaz połowu kutrom (było ich wtedy 49) w nocy. Mogły one łowić tylko za dnia.

#### 90 lat temu

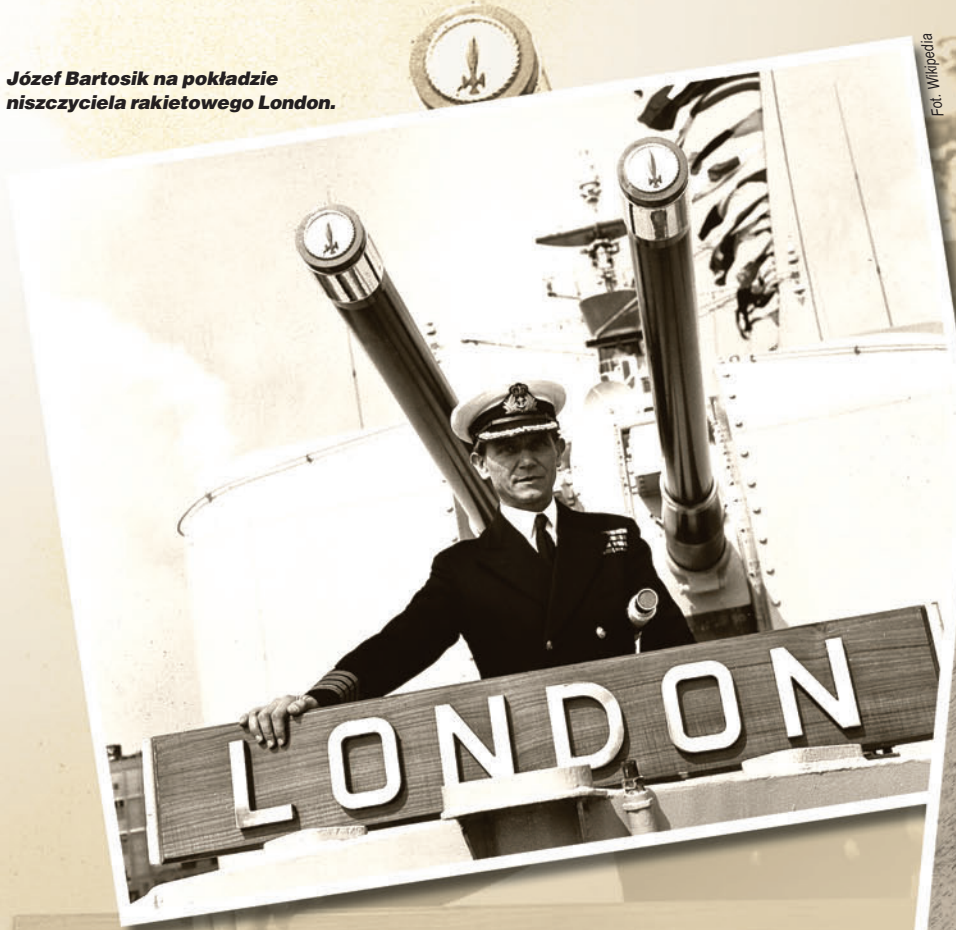
Grudzień 1919 r.

**25** – W Paryżu toczyły się rozmowy między mocarstwami sprzymierzonymi, z udziałem delegacji polskiej, dotyczące ustalenia przyszłego statusu Wolnego Miasta Gdańska i granic jego administracji.

**Rubrykę redagują:  
Jerzy Drzemczewski  
i Marek Twardowski**

**Zdjęcia zostały wykonane przez autorów lub pochodzą z ich zbiorów i wydawanych przez nich książek.**

**Józef Bartosik na pokładzie niszczyciela rakietowego London.**



Fot. Wikipedia

*Pod obcymi banderami*



Fot. Wikipedia

**Stefan Wesołowski w okresie służby na Błyskawicy.**

# Rodaków kariery

**Polak dowódcą amerykańskiego lotniskowca? Polak admirałem Royal Navy? Oczywiście! Stefan Wesołowski i Józef Bartosik zrobili największe kariery spośród naszych rodaków służących w obcych flotach podczas drugiej wojny światowej i po niej.**

Nieraz już w ramach naszego cyklu „Morze tajemnic”, pisaliśmy o Polakach pod obcymi banderami. Nasi rodacy nie tylko tam służyli, ale robili, nieraz bardzo błyskotliwe, kariery. Przypomnieliśmy postać Krzysztofa Arciszewskiego, który dosłużył się admirałskich szlifów we flo-

cie holenderskiej w XVII wieku. Opisaliśmy losy Polaków, którzy doszli do tego samego we flotach zaborczych. Wielu z nich tworzyło potem Polską Marynarkę Wojenną w niepodległym już państwie.

Pisaliśmy także o naszych rodakach, którzy na Morzu Śródziemnym i Pacyfiku

dowodzili w czasie drugiej wojny światowej statkami-pułapkami. Wspominaliśmy o oficerach służących na brytyjskich okrętach wojennych. Niektórzy z nich, jak np. Roman Stankiewicz czy Romuald Nałęcz-Tymiński dowodzili brytyjskimi załogami (więcej o tym drugim przeczytać można w naszym cyklu „Skarby muzeów” na str. 52). I byli za to doceniani nie tylko otrzymywanymi odznaczeniami, ale także poprzez szacunek i sympatię swoich niepolskich podkomendnych.

Nałęcz-Tymiński tak wspomina zakończenie dowodzenia patrolowcem *Pomerol*: „(...) zarządziłem zbiórkę załogi. Podziękowałem załodze za jej pracę, dzięki której nasz okręt wybijał się wśród pomocniczych sił patrolowych pod wzglę-



dem wyglądu, wyszkolenia, dyscypliny i porządku. (...) Załoga zgotowała mi przy tej okazji swego rodzaju niecodzienną – raczej cywilną owację. Coxswain (podoficer Collins – awansowany na mój wniosek) wystąpił przed front i zwrócił się do załogi z zapytaniem:

- Chłopcy! Czy byliście szczęśliwi pod dowództwem kapitana Tymińskiego?

- Yes - odkrzyknęła załoga.

- Nie chcemy aby kapitan Tymiński od nas odszedł!

- No - była gromka odpowiedź załogi.

Wtedy Collins podszedł do mnie i zameldował, że załoga pragnie do końca wojny pływać pod moim dowództwem i prosi, bym Pomerola nie opuszczał."

Dzisiaj chcemy przypomnieć kariery dwóch innych Polaków. Jeden z nich, Stefan Wesołowski, dowodził amerykańskim lotniskowcem operującym na Atlantyku nie będąc nawet... obywatelem amerykańskim! Drugi – Józef Bartosik – doszedł w brytyjskiej flocie do stopnia admirałskiego, jako jeden z niewielu cudzoziemców i jako pierwszy oraz jedyny jak dotąd w jej historii Polak.

## Najmłodszy kapral II RP

Jeśli o życiu Stefana Wesołowskiego powiedzieć, że mogłoby stać się kanwą niejednego scenariusza, to byłby banał jakich mało. Losy tego człowieka były bowiem tak niezwykle, że nie ma chyba drugiego takiego marynarza w dziejach polskich związków z morzem.

Słowo, które go najbardziej charakteryzuje to „patriota”. Wesołowski był nim bez wątpienia. Służył Polsce od najmłodszych lat i w jego przypadku nie ma w tym określeniu zwyczajowej grzeczności, jest za to najszczerza prawda.

Urodzony w 1909 roku w Warszawie Wesołowski, swój wojskowy życiorys zaczął w wieku zaledwie dziewięciu lat! W zamęcie powstałym po zakończeniu pierwszej wojny światowej, przygarnięty przez żołnierzy 16 Pułku Piechoty, chrzest bojowy przeszedł w obronie Lwowa. Był jednym z bohaterów „orląt lwowskich”, za co otrzymał order Virtuti Militari.

Jakby tego było mało, trzy lata później, jako dwunastolatek, zgłosił się na ochotnika do trzeciego powstania śląskiego. Służył jako zwiadowca, wysadził pociąg pancerny i obsługiwał ciężki karabin maszynowy. Za odwagę na polu walki, zasłużył na Krzyż Walecznych i awans na kaprala, stając się tym sa-

mym najmłodszym podoficerem II Rzeczypospolitej.

Po zakończeniu powstania, udał się do Gdańska. Marzył o pływaniu na statkach. „W ciemnościach dotarliśmy do Nowego Portu. Kiedy się rozwidniło, pieruszy raz w życiu zobaczyłem morze. Patrząc, patrząc i drugiego brzegu nie widzę. Myślę sobie, że skoro nie ma brzegu, to gdzie mogą żyć ci kolorowi ludzie, gdzie mają rosnąć palmy? Ale zobaczyłem też wielkie okręty z wysokimi, dymiącymi jak fabryczne, kominami. Wtedy uwierzyłem, że to one zawiozą mnie w ten nieznaną, egzotyczny świat” - wspominał po latach.

Chłopca z tak już niezwykłym życiorysem przyjęła do pracy spółka okrętowa braci Leszczyńskich. Najpierw został stróżem na bocznokołowcu *Abdank*, a potem chłopcem okrętowym na *Gazolinie*, gdzie jako jedyny Polak w załodze, 13 września 1921 roku podniósł na nim biało-czerwoną banderę. Statek był jednostką żaglowo-motorową o długości 31 metrów i nośności 220 ton. Pływał z Gdańska do Lipawy i Kłajpedy wożąc co się tylko dało.

Kiedy bracia Leszczyńscy sprzedali *Gazolinę*, Wesołowski znowu musiał szukać pracy. W jej znalezieniu pomogło mu

szczęście, które zresztą nigdy go nie opuszczało, nawet w największych opresjach. W gdańskiej stoczni nastolatek wypatrzył, remontowane tam akurat, polskie torpedowce. Tego mu było trzeba. Natychmiast wszedł na pokład jednego z nich i zameldował dowódcy chęć służby w Marynarce Wojennej.

I został przyjęty! Wesołowski po raz drugi w swoim krótkim życiu, został chłopcem okrętowym, tym razem na torpedowcu *Podbalanin*. Po kilku kursach, a także nadrobieniu zaległości w nauce czytania i pisania, do czego do tej pory nie miał głowy, został dalmierzystą na *Bałtyku*, a w 1925 na nowowyprowadzonym niszczycielu *Burza*.

Po zakończeniu służby w Marynarce Wojennej kontynuował pływanie na statkach handlowych i pasażerskich. W 1934 roku został szyprem I klasy i rozpoczął dowodzenie holownikiem *Solluks*, a potem objął kierownictwo robót czerpalnych w porcie we Władysławowie. W międzyczasie się ożenił. Jeszcze przed wybuchem drugiej wojny światowej doczekał się dwóch synów.

Tuż przed wrześniem 1939 roku został zmobilizowany i jako sygnalista trafił na *Błyskawicę*, z którą opuścił kraj i udał się do Wielkiej Brytanii. Na pokładzie nisz-

Fot. Wikipedia



Józef Bartosik.



czyciela brał udział w walkach o Narwik. Został tam ciężko ranny. Po zakończeniu leczenia został zastępcą dowódcy na francuskim patrolowcu *Chasseur 15*. Jednostka pilnowała Kanału La Manche. Doskwierająca mu już od jakiegoś czasu rwa kulszowa spowodowała jednak, że ze względu na stan zdrowia, został skreślony z listy marynarzy polskiej floty wojennej.

Nie poddał się. Zaciągnął na amerykańskie tankowce. Kiedy jego dossier trafiło na odpowiednie biurko w US Navy, Wesołowskiemu została złożona propozycja objęcia stanowiska zastępcy dowódcy na okręcie wojennym. W ten sposób dostał się na lotniskowiec *Ganandoc*. Okazał się na tyle dobry w marynarskim fachu, że już w trzecim rejsie został jego dowódcą.

Lotniskowiec dostarczał zaopatrzenie dla amerykańskich wojsk walczących

w Europie. W 1944 roku został uszkodzony przez niemieckie samoloty. Na czas remontu jednostki, Wesołowski został dowódcą okrętu transportowo-holowniczego, wziął udział w lądowaniu aliantów w Normandii i ponownie odznaczył się niezwykłą sprawnością.

Nasz bohater nie poprzestał na tym. Jako dowódca transportowca odbył rejs z San Francisco do Szanghaju, zawożąc pomoc dla walczących z Japończykami Chińczyków. Potem ponownie wrócił na *Ganandoca*. „Przyczynił się Pan do totalnej klęski wroga” - napisał mu w uznaniu zasług, w specjalnym liście, prezydent Harry Truman.

Po wojnie, chcąc osiąść na stałe w USA i sprowadzić tutaj swoją rodzinę, Wesołowski zwrócił się do odpowiednich władz tego kraju o przyznanie mu obywatelstwa. Jego prośba stała się sensacją amerykań-

skich mediów. Okazało się bowiem, że Polak był jedynym w historii Stanów Zjednoczonych człowiekiem, który bez tego obywatelstwa dowodził amerykańskim okrętem! Ostatecznie otrzymał je w 1949 roku.

Później, jeszcze przez dwadzieścia lat, kontynuował pływanie we flocie handlowej. Na emeryturę przeszedł w 1966 roku. Zmarł w 1987 roku w Miami, gdzie też został pochowany na miejscowym cmentarzu.

## Samotny wilk morski

Polacy, którzy mieli szczęście spotkać Stefana Wesołowskiego podczas wojny, dziwili się, jak to możliwe, że ich młodszy stopniem kolega doszedł do stanowiska dowódcy amerykańskiego lotniskowca. Podobno z humorem wtedy im odpowiadał, że „widać Amerykanie bardziej cenili moją wiedzę, niż Polacy”.

Bardziej „normalna”, choć równie niezwykła była kariera drugiego z naszych dzisiejszych bohaterów, Józefa Bartosika. Był o kilka lat młodszy od Wesołowskiego. Choć urodził się w 1917 roku, czyli jeszcze przed odzyskaniem przez Polskę niepodległości, to jednak ominęły go zawieruchy w jakich uczestniczył jego ko-

Stefan Wesołowski z rodziną.



Fot. Wikipedia

Wesołowski, w kole ratunkowym, na pokładzie *Gazoliny*.



Fot. Wikipedia

Stefan Wesołowski jako najmłodszy żołnierz II RP.



lega. Od dzieciństwa marzył o pływaniu po morzu. W 1935 roku został przyjęty do Szkoły Podchorążych Marynarki Wojennej w Toruniu. Ukończył ją w 1939 roku (z pierwszą lokatą!), kiedy nad Europą zbierały się już chmury nadchodzącej wojny.

Po kursie aplikacyjnym otrzymał przydział na stanowisko oficera wachtowego na żaglowiec szkolny *Iskra*. Wybuch wojny zastał go na tej właśnie jednostce w Maroku. Tak to wspominał: „Odejmovalem już od oka lunetę sekstansu, gdy obok pojawił się biały drellich. Był to nasz radiotelegrafista okrętowy, stary, zawodowy marynarz. Twarz miał bladą jak kreda, przy tym wargi mu się trzęsły. Sądziłem, że jest chory. Rzecz wyjaśniła się wkrótce. Pamiętam, że oparł się ciężko o nadbudówkę i powiedział:

- Napadli na nas. Dziś rano. Warszawa, Gdynia zbombardowane ...”

Po zejściu z pokładu *Iskry* Bartosik był kolejno w Oddziale Wydzielonym Marynarki Wojennej we Francji i w Rezerwowej Grupie Oficerów na okręcie-bazie *Gdynia* w Wielkiej Brytanii. W 1940 roku widzimy go już w załodze *Błyskawicy*, gdzie pełnił funkcję oficera wachtowego i drugiego oficera artylerii. Następnie, te same zadania, wypełniał w pierwszej załodze *Garlanda*. W 1941 roku, wraz z awansem na porucznika marynarki, objął stanowisko pierwszego oficera artylerii na tym okręcie. Na pokładzie jednostki brał udział m.in. w działaniach na Morzu Śródziemnym, rajdzie na Spitsbergen i wielu konwojach, w tym sławnym PQ-16, za który otrzymał order *Virtuti Militari*.

W 1942 roku został oficerem flagowym szefa Kierownictwa Marynarki Wojennej. Kilka miesięcy później jednak znowu jest na *Błyskawicy* jako pierwszy oficer artylerii. Na jej pokładzie wziął udział w inwazji w Normandii. Potem, po otrzymaniu awansu na kapitana marynarki, wrócił ponownie do Kierownictwa MW na dawne stanowisko. Doczekał na nim zakończenia drugiej wojny światowej. Potem zdążył jeszcze wrócić na okręt i zostać pierwszym oficerem artylerii na krążowniku *Conrad*.

I tutaj zaczął się najbardziej kontrowersyjny okres w życiu Bartosika, także czas, który najprawdopodobniej rzutował na jego późniejsze postępowanie. Otóż, pod koniec 1945 roku, został on sekretarzem tzw. trójki powrotowej, grupy oficerów Marynarki Wojennej, która wyraziła chęć powrotu do kraju. Był nawet

współautorem dokumentu „Postawa Marynarki Wojennej wobec zagadnienia powrotu do kraju”, który apelował, aby polscy marynarze wrócili do Ojczyzny i wzięli udział w odbudowie jej sił morskich.

Większość z tych, których dotyczył ten tekst, nie miała jednak złudzeń co do tego co ich czeka, prędzej czy później, po powrocie do domu. Obawiali się, słusznie jak się później okazało, że komuniści wezmą się w końcu za nich, nawet jeśli początkowo na to nie wyglądało. Dlatego wszystkich, którzy agitowali za powrotem do Polski Ludowej uważano za co najmniej podejrzanych o bolszewickie ciągotki. Tak też było zapewne z Bartosikiem, który skazany został przez to na izolację. To, że ostatecznie jako pierwszy wycofał się z trójki powrotowej niewiele zmieniło w jego sytuacji. Już do końca życia nie utrzymywał kontaktów z dawnymi kolegami.

Na dodatek młody oficer, choć podjął decyzję o pozostaniu w Wielkiej Brytanii na stałe, nie bardzo wiedział co ze sobą zrobić. Bardzo chciał nadal służyć w marynarce wojennej, ale polskiej już nie było, a do Royal Navy Brytyjczycy niechętnie przyjmowali Polaków. Bartosik postanowił mimo wszystko spróbować się do niej dostać i udało mu się jako jednemu z nielicznych, a jedynemu, który w niej później zrobił karierę.

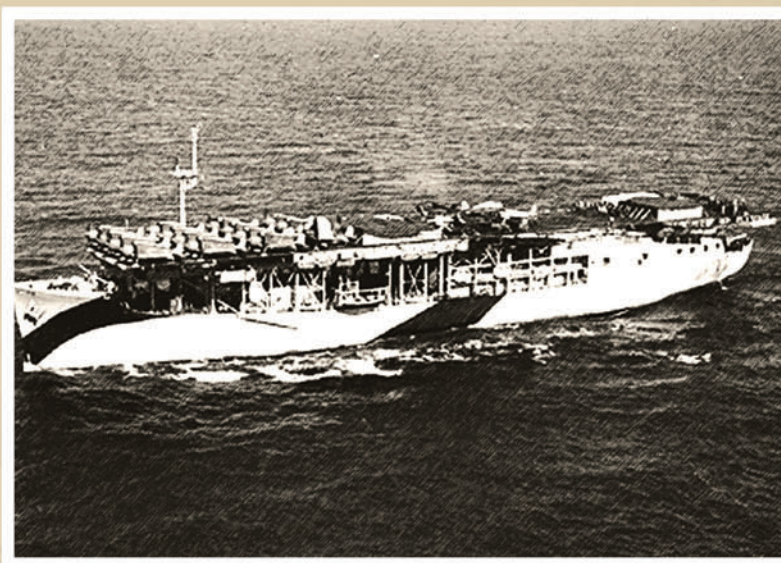
Do Royal Navy przyjęty został w 1948 roku. Skierowano go do służby w zespołach okrętów eskortowych. W 1955 roku, po ukończeniu kursu sztabowego, już jako komandor porucznik, Bartosik został dowódcą fregaty *Comus* operującej na Dalekim Wschodzie, a w latach 1960-1961



Wesolowski na emeryturze.

dowodził 5 Eskadrą Fregat i fregatą *Scarborough*. Otworzyło mu to drogę do dalszej kariery. W 1964 roku objął stanowisko dowódcy na niszczycielu rakietowym *London*. Przez trzy lata, od 1966 do 1969 roku, był zastępcą szefa Sztabu Operacyjnego Sił Morskich. Otrzymał też awans na kontradmirała. Do rezerwy przeszedł w 1969 roku. Przez kolejne lata pracował w różnych towarzystwach żeglugowych, by w 1980 roku ostatecznie przejść na emeryturę. Zmarł 14 stycznia ubiegłego roku.

**Tomasz Falba**



Lotniskowiec *Ganandoc*, którym dowodził Stefan Wesolowski.



*Opowieści  
Mórz Popołudniowych*

# Pierwsza. gwiazdka

*Andrzej Perepeczko*





**W**racaliśmy z bardzo daleka, bo aż z niemal zagubionej w wodach południowo-chińskiego morza niewielkiej wysepki na samym końcu świata. Bardzo wolno wracaliśmy, co nikogo nie szokowało, jedyną bowiem zaletą, jaka cechowała tamten statek była niewielka prędkość.

Określenie niewielkiej prędkości pełnomorskiego statku jako zalety może wydać się nonsensem, ale po głębszej analizie okazuje się, że tylko „z pozoru”. Inna sprawa, że nonsensów w naszym pięknym kraju w tamtych peerelowskich latach był urodzaj. Zresztą - po prawdzie - nie tylko w tamtych minionych latach.

A oto próba wyjaśnienia. Każdy marynarz w Polsce Ludowej otrzymywał tak zwany dodatek dewizowy za każdy dzień spędzony poza granicami kraju. Jego wysokość zależała od stanowiska marynarza oraz od rejonu rejsu. Najkorzystniejsze były dalekie, czyli długotrwałe rejsy. Stąd, przykładowo, urodziło się powiedzenie „pogoda dolarowa” na silny sztorm i wiatr, zwany z żeglarska „w mordę wind”, który zmniejszał prędkość, a tym

samym zwiększał ilość dni rejsu i co za tym idzie, suma dewizowego dodatku rosła.

Na marginesie dodam, że była to tylko część prawdy, bowiem krótkie, europejskie rejsy, miały tę niewątpliwą zaletę, że zwiększała się częstotliwość powrotów do kraju, a tym samym dochodowość „marynarskiego importu”... Dzielił się on na trzy kategorie: legalną, najmniej opłacalną, półlegalną, gwarantującą względny spokój i umiarkowane dochody i wreszcie całkowicie nielegalną, wielce ryzykowną, ale też wielce dochodową. Stąd wzięły się nazwy krótkich rejsów na regularnych liniach, na przykład „Omega Line”, czy określanie niektórych willowych dzielnic Gdyni, np. jako „Zegarkowo”...

Zostawmy jednakże teoretyczne rozważania i wspominki z dziejów Polskiej Marynarki Handlowej vel „Handlującej” i wróćmy do tamtego statku i tamtego sakramencko długiego rejsu.

Dolary dolarami, ale każdemu z załogi spieszo było do kraju i do domu, a tymczasem najwyraźniej prześladował nas niezawiniony niczym pech.

Zbliżaliśmy się powolutku do Adenu, skąd „jeden skok” do Kanału Sueskiego, po którego drugiej stronie już Europa, czyli prawie, prawie dom. Ponieważ pocziwy nasz statek miał kotły opalane węglem, mieliśmy dobrać go nieco właśnie w Adenie, choć adeniński węgiel miał wśród palaczy jedną z najgorszych opinii.

W tym miejscu należałoby może poświęcić nieco uwagi warunkom pracy palaczy na powolnym statku, oczywiście bez klimatyzacji, w rejonach tropikalnych, ale po co robić konkurencję Dantemu, który napisał kiedyś: „porzucicie wszelką nadzieję, którzy tu wstępujecie”.

Otóż dzień drogi przed Adenem doszła do nas radiowa wiadomość, że wybuchła wojna między Egiptem i Izraelem i że – jak na razie – Kanał Sueski jest nieczynny!

Bagatela. No i zaczęło się dziać!

Najdłuższy nawet korek na szosie z Zakopanego do Krakowa w niedzielne popołudnie, jest małym piwem w porównaniu do tego, co działo się na adenińskiej redzie.

Każdego dnia przybywały kolejne statki, rzucały kotwice i rozpoczynały beznadziejne oczekiwanie. A tymczasem Żydzi tłukli się z Arabami o piach pustyni. Niechby się zresztą tłukli między sobą, w końcu to ich cholerna sprawa, ale po kiego czorta zakorkowali z tej racji Kanał?

Dni na zatłoczonej redzie wlokły się powolutku, statki wychodziły w morze, aby okrążyć całą Afrykę, jak nie przemierzając za czasów Vasco da Gamy. A my czekaliśmy na jakąś decyzję z dalekiego kraju.

I o dziwo – zbudził się ktoś ważny w dużym budynku w Gdyni na ulicy 10 Lutego, bo na statek nadszedł radiogram... Po załadowaniu iluś tam set ton węgla, uzupełnieniu prowiantu i wody do picia, ruszyliśmy kursem na południe.

• • •

Po dziesiątkach lat niemożliwe jest dokładne oddanie panujących na statku nastrojów. Na pierwszy obiad od opuszczenia Edenu, radiooficer, którego wszyscy nazywali „Bob”, choć miał zupełnie inne imię - trzeba przyznać, że nieco dziwaczne - Eustachy, przyniósł kartkę, na której wypisał:

Aden – Przylądek Dobrej Nadziei	- 3900mil
Przylądek Dobrej Nadziei – Quessant	- 5750mil
Quessant – Rotterdam	- 452mile
Total	10102 mile



- I co wy na to?

- Cholera! Jasna cholera! – powiedzieliśmy niemal chórem.

Drugi mechanik, wielki skrupulant, zaczął coś mozolnie liczyć na skrawku starej gazety.

- Wydaje się, że w połowie grudnia możemy być w Rotterdamie - oznajmił po chwili. - Jeżeli szybko wylądują tę cholerną świętą ziemię, jest szansa na Wigilię w domu.

- Żeby tylko adeński węgiel okazał się coś wart.

Węgiel okazał się niewiele wart i trzeba było go znowu dobierać po drodze, ale tym razem pogoda raczej dopisała i około połowy grudnia udało się dobrać do Rotterdamu z pełnookrętowym ładunkiem owej „świętej ziemi”, jak nazywaliśmy niezwykle niskoprocentową rudę, podobno żelazną, którą wieźliśmy przez niemal trzy oceany, bo z wysepki na krawędzi Pacyfiku przez cały Indyjski i Atlantyck.

Nasze przekonanie co do jakości owej rudy opieraliśmy na obserwacji załadunku, kiedy ta sławetna „święta ziemia” sypała się do naszej ładowni uderzając w locie o stalowe rozpornice w świetle luku, czyli szersztoki i niezmiernie rzadko dało się dostrzec nagle iskierek świadczące – naszym zdaniem – o zawartości żelaza w rudzie.

Wyladunek szedł niestety dość marudnie, w końcu jednak cały kopiec rudy znalazł się na brzegu i całkowicie przestało nas interesować zagadnienie zawartości procentowej żelaza w żelaznej rudzie, a na pierwszy plan wysunął się problem, kiedy będziemy w Gdyni, jako że do Gwiazdki było już zupełnie blisko.

- Trzy dni i jesteśmy w domu - liczyli optymiści, co było lekką przesadą wzięwszy pod uwagę zarówno nienadzwyczajną prędkość naszego statku oraz dość burzliwe o tej porze roku Morze Północne, a nawet Bałtyk.

- Chyba, żeby jakiś korzystny prąd - pocieszali się niektórzy. - Jakiś chociażby Gofsztrom, albo ten, co to płynie koło Przylądka Dobrej Nadziei na przykład.

Niestety, żaden z naszych nawigatorów nie potrafił znaleźć żadnego przydatnego prądu w tym regionie, mimo to optymiści byli górą.

- A jak już będziemy w Gdyni - marzyli - to chyba tak szybko nas nie załadują i nie wyślą znowu w morze. To i Sylwestra się załapie.

Jednakże pech, wchodzący najprawdopodobniej w skład inwentarza tamtego statku, zmateriałizował się tym razem w postaci armatorskiej depezy, nakazującej nam iść natychmiast do Narwiku po... rudę i dopiero z nią do kraju.

Szlag zatem trafił za jednym zamachem wszystkie plany, marzenia i obliczenia, a dla załogi żadną pociechą nie był fakt, że tym razem przy załadunku tryskały całe snopy iskier przy zetknięciu się rudy ze stalą szersztoków.

- Jak zimne ognie na choince - zauważył któryś z nas niezwykle melancholijnie.

Załadunek zakończono w przeddzień Wigilii i ruszyliśmy z ciężkimi ładowniami i jeszcze cięższym sercem do kraju. Prognozy pogody, jakie odebrał radio, Sylwestra w domu stawały się pod coraz większym znakiem zapytania.

Sytuację pogarszał fakt, że w kantine wykończyły się praktycznie wszystkie napoje, zawierające choćby nieznaczący procent alkoholu, czego nie mogła zastąpić prawdziwa choinka, o którą w Narwiku nie było trudno.

Kucharz obiecał co prawda przygotować w marę zbliżoną do tradycyjnej wigilijnej wieczerze, ale gdzie takiej statkowej, do domowej...



W Wigilię od samego rana sypał gęsty śnieg. Płynęliśmy w białym jego całunie bardzo wolno i ostrożnie, ponieważ w tamtych latach radar był na nielicznych tylko statkach. Niemal przeciskaliśmy się przez kręte, skaliste korytarze spokojnych norweskich fiordów. Czekaliśmy wszyscy na wspólną Wigilię, co niektórzy otwierali już przechowywane przezornie butelki, które miały poprawić nienajlepsze w końcu nastroje, jako że tak niewiele do pełni szczęścia brakowało. Otwierał również, a może nawet przede wszystkim, nasz Kapitan, człowiek tuszy znacznej, fantazji wcale nie mniejszej, który pragnienie posiadał do owej tuszy proporcjonalne.

Powoli zbliżała się godzina kolacji, poczęli się schodzić pierwszy jej uczestnicy, domy i nie do poznania, tacy eleganccy.

Siadaliśmy przy zaślanych czyściutki obrusami stołach i łakomym wzrokiem taksowaliśmy liczną zastawę niedwuznacznie sugerującą obfitość potraw, których dodatkową i obiecującą zapowiedzią były snujące się po korytarzach od kuchni zapachy.

Na dworze padał nieprzerwanie gęsty śnieg.

Dokładnie o osiemnastej do mesy wszedł drugi oficer.

- Gdzie jest kapitan? - spytał stewarda, odświeżenie wystrojonego w śnieżnobiałą koszulę, czarną muszkę i biały kitel z niebieskimi wypustkami, takimże kołnierzem i mankietami.







- Musi co w kabinie - steward niedostrzegalnie wzruszył ramionami.

- Sprawdziłem przed chwilą. Nikogo nie ma.

- A w łazience?

- Też nie... - drugi oficer był wyraźnie zaniepokojony. Przebiegł wzrokiem po zgromadzonych. Byli wszyscy wolni od wacht. Z wyjątkiem kapitana.

- Na mostku go nie ma? - odezwał się trzeci.

- Nie. Tam też byłem.

- Może u kogoś w kabinie - mruknął ochmistrz, spoglądając dość wymownie na starszego mechanika, w południe bowiem dostarczył był, na wyraźne polecenie kapitana, butelkę whisky z najbardziej prywatnego zapasu i zaniósł ją właśnie do kabiny chiefa z maszyny.

- Był u mnie - zaczął niezbyt pewnie starszy mechanik - zaraz po obiedzie. Ale po podwieczorku poszedł.

- Dokąd? - drugi oficer zadał to pytanie tonem co najmniej inspektora Scotland Yardu, prowadzącego arcyważne śledztwo

- Chyba do siebie. Nie nie mówił...

- Czy ktoś widział Starego po podwieczorku?

Wymowne milczenie zebranych wystarczyło za odpowiedź.

- Panowie - drugi oficer przejął dowodzenie, jako że starszy oficer miał wachtę. - Nie ma żartów. Musimy poszukać kapitana.

- Od podwieczorku minęło już prawie trzy godziny - mruknął trzeci. - Nawet przy naszej niewielkiej prędkości, przy tej pogodzie... - nie dokończył.

Rozbiegliśmy się po całym statku. Przeglądaliśmy swoje kabiny, co gorliwsi zaglądali nawet do szafek, istniało jednak niezwykle małe prawdopodobieństwo odnalezienia tam naszego Starego, choćby z tej prostej przyczyny, że szafki były raczej wąskie, czego o kapitanie nie można było powiedzieć.

Po dobrej pół godzinie zaszliśmy się w mesie. Nastrój jaki panował, był daleki od radośnie świątecznego. Kapitana nie było na całym statku.

- Szukaliście wszędzie? - drugi z pokładu pytał wszystkich po kolei.

- Szukaliśmy - przytakiwali.

- W kabinach?

- W kabinach też...

- W ładowniach?

- Też. I w maszynowni. I na pokładzie...

- Wobec tego - drugi ważył powoli słowa. - Wobec tego trzeba przekazać dowództwo w ręce starszego oficera, ogłosić alarm: CZŁOWIEK ZA BURTA! I zawracać!

Wybiegł z mesy. Za nim starszy mechanik, bosman i kilku innych. Dołączyłem i ja.



Na mostku było spokojnie i cicho, starszy oficer tkwił z nossem przy szybie, obok sterczał norweski pilot w futrzanej czapie, głęboko nasuniętej na uszy. Twarz sternika oświetlało mdłe, zielonkawe światelko kompasu. Drugi marynarz ubrany w kożuch przytupywał na skrzydle podnosząc raz po raz lornetkę do oczu.

- Panie chief! - zaczął drugi. - Nie ma kapitana na statku.
  - Jak to nie ma? A co się z nim stało? Wszedł do miasta? Przecież widziałem go zaraz po podwieczorku.
  - Właśnie. Ale nikt go już później nie widział. Przeszukaliśmy cały statek.
  - Cały statek?
  - Wszędzie. W kabinach i w ładowniach. W maszynie i na pokładzie. W magazynach bosmana i cieśli...
  - I jest pan pewien, że Starego nie ma?
  - Oczywiście. Szukaliśmy wszędzie. Chyba... żeby się schował w kominie...
  - W kominie? - jakby podchwycił chief.
  - Pan chyba nie myśli poważnie? - zaczął drugi.
  - No w kominie to nie. Ale obok komina, na namiarowym szukaliście?
  - Na namiarowym! O tej porze? W taką śnieżycę?
  - Szukaliście czy nie?
  - Tam to chyba nie. Nikomu na myśl nie wpadło.
  - No to skocz tam który.
- Stałem najbliższej wyjścia na pokład, wyskoczyłem więc

pierwszy na śnieg i wiatr. Parę metrów w górę po drabince i oczom moim ukazał się niewiarygodny wręcz widok.

Na pokładzie namiarowym ustawiony był leżak. Taki zwykły, plażowy, a na tym leżaku leżał zawinięty w kożuch... nasz Kapitan, nieomal cały zasypany śniegiem. Spod białego puchu przeblyskiwały w świetle mojej latarki złote liście na daszku kapitańskiej czapki.

- Zamarzł? - przemknęło mi przez myśl.
- Panie kapitanie, panie kapitanie - potrząsnąłem za ośnieżone ramię Starego.
- Co? Co się stało? - kapitan zamruczał sennym basem.
- Żyje pan, kapitanie?
- Żyje, Oczywiście, że żyje. A dlaczego miałbym nie żyć? Co też panu, panie As, za głupstwa przychodzą do głowy? Pływałem całą wojnę w konwojach, to dlaczego teraz...
- Bo my, panie kapitanie... cały statek... kabina po kabini... i w ładowniach... Tu Wigilia, a pana nie ma. Co pan tu robił, panie kapitanie?
- Jak to co? Tradycji nie znasz, chłopie? Przecież każdemu wiadomo, że do stołu wigilijnego siada się z pierwszą gwiazdką. To i wyszedłem spojrzeć, czy się nie świeci. A oto i masz! Patrz! Jest! - krzyknął triumfalnie.
- Spojrzałem w górę. Śnieg przestał na chwilę padać, a w czerni norweskiej nocy błysnęło coś bardzo wysoko.
- Rzeczywiście, panie kapitanie - przytaknąłem. - Pierwsza gwiazdka!

• • •

Nie odważyłem się przypomnieć Staremu, że w tych okolicach i o tej porze roku pierwsza gwiazdka świeci na niebie gdzieś koło pierwszej po południu. Zresztą Kapitan Żegluga Wielkiej na pewno wie lepiej.





# Siła wspomnień

W dzisiejszym odcinku chciałbym zaprezentować pięć pozycji. Zaczę od dwóch najświeższych publikacji Mariusza Borowiaka.

Pierwsza, „**Admirał Unrug. 1884-1973**”, co warto od razu zaznaczyć, ukazała się niemal dokładnie w 125 rocznicę urodzin tytułowego bohatera, przypadającą 7 października. To drugie, po pięciu latach, wydanie. Nowa edycja, rozszerzona zarówno w warstwie tekstowej, jak i zdjęciowej, ukazała się w serii „Nieznane oblicza historii” wydawnictwa Alma-Press, które, jak zwykle zresztą, znakomicie wywiązało się z edytorskich obowiązków.

Co do samej treści. Jeśli ktoś chciałby znaleźć w „Admirale Unrugu” Borowiakaskandalistę, czy „odbrązawiacza” historii polskiej floty wojennej, to go tam nie znajdzie. To raczej spokojna w tonie praca. Jej siłą nie są kontrowersyjne treści, ale fakt opracowania biografii jednego z najsłynniejszych twórców Polskiej Ma-

rynarki Wojennej i legendarnego obrońcy Wybrzeża w wojnie 1939 roku. Co zdumiewające, książka Borowiaka jest jedyną tego rodzaju publikacją na naszym marynistycznym rynku.

Jaki obraz admirała wylania się z jego pracy? Widać wyraźnie fascynację Borowiaka opisywaną przez siebie postacią. Unrug jest bohaterem, człowiekiem niemal nieskazitelnym. Borowiak wystawia mu pomnik. Wszystkie wątpliwości rozstrzyga na jego korzyść, odwrotnie niż w przypadku wielu innych ludzi, których opisywał, żeby wspomnieć choćby dowódcę Westerplatte mjr. Henryka Sucharskiego.

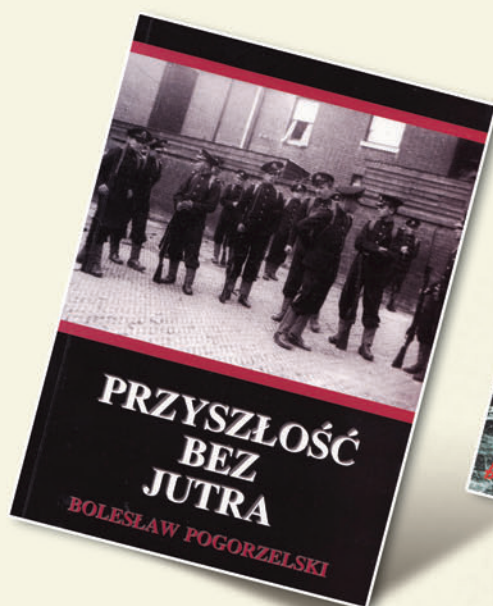
No cóż. Miłość jest ślepa. Można się na taki obraz polskiego admirała zżymać, zarzucić Borowiakowi przesadę. I dobrze, niech tak właśnie będzie. Każdy publicysta ma do niej prawo, również on. Świetnie by się jednak stało, gdyby praca Borowiaka zapoczątkowała rzeczową dyskusję na temat oceny roli, jaką polska

admiralicja odegrała we wrześniu 1939 roku. Jej pokłosiem powinny być książki także innych autorów. Póki co, rację ma Borowiak.

Drugą publikacją tego autora, którą chcę zaprezentować (również wzorowo wydaną przez Alma-Press w tej samej serii, co opisana powyżej praca) są „**Żelazne rekiny Donitza (t.2)**”. To druga część wydanej nieco wcześniej książki opisującej losy U-Bootów tzw. typu VII, na które głównie spadł ciężar prowadzenia, od strony niemieckiej, bitwy o Atlantyk podczas drugiej wojny światowej.

Koniecznym trzeba zauważyć, że to debiut Borowiaka w tematyce „zagranicznej”. Autor do tej pory znany był z prac dotyczących dziejów Polskiej Marynarki Wojennej. Przyznam, że nie byłem entuzjastą pierwszego tomu. Uważam bowiem, że Borowiak niepotrzebnie rozmienia się na drobne i marnuje czas na przepisywanie od innych specjalistów, którzy znacznie lepiej niż on znają się na U-Bootach. Literatura jest w tym względzie ogromna i niewiele da się w tym temacie nowego, czy choćby ciekawego zrobić.

Drugi tom wywarł na mnie jednak spore wrażenie. Książka zawiera zwięzłą, bardzo czytelnie opracowaną, historię przeszło siedmiuset niemieckich „siódemek”, co zajmuje grubo ponad 600 stron tekstu. Imponująca praca! To niemal encyklopedia tego typu U-Bootów. W każdym razie najpełniejsza tego rodzaju praca wykonana przez polskiego autora. Na takie przepisywanie zgadzam się jak naj-







bardziej. Książki nie da się oczywiście przeczytać od deski do deski, ale koniecznie trzeba ją mieć pod ręką, aby w każdej chwili móc do niej zajrzeć i sprawdzić, jakie były losy tego, czy innego okrętu.

Jestem w stanie założyć się, że książka stanie się pożywką dla domorostych specjalistów. Niektórzy znajdą w niej pewnie błędy (zrozumiałe przy tak ogromnej pracy) i dadzą upust swojej frustracji na forach internetowych. Autor nie powinien się tym przejmować. Łatwiej jest zamieścić anonimową wypowiedź w sieci niż samemu napisać taką książkę.

Prezentacja obu wyżej wymienionych prac była dla mnie tym przyjemniejsza, że ukazują się one pod naszym patronatem. Logo „Naszego MORZA” ma także na okładce trzecia publikacja, której ukazanie się chciałbym zaanonsować. Chodzi o „**Patrole Orła**” autorstwa Eryka Sopoćki, wydane przez wydawnictwo Finna w znanej dobrze miłośnikom marynistyki „Serii z kotwiczka”.

To jedna z tych książek, o których nie można powiedzieć nic złego. Eryk Sopoćko jest postacią niezwykłą. Na rok przed wybuchem drugiej wojny światowej wstąpił do Szkoły Podchorążych Marynarki Wojennej w Bydgoszczy. Wrzesień 1939 roku zastał go na pokładzie *Iskry*, u wybrzeży Afryki, podczas odbywania rejsu szkolnego. Potem widzimy go na pokładzie brytyjskiego pancernika *Rodney*. Następnie odbywa staż na okręcie podwodnym *Orzeł*, z którego schodzi po jego piątym patrolu. Kiedy legendarna jednostka nie wraca z rejsu, Sopoćko pisze książkę o swojej służbie na niej. Sam ginie na *Orkanie*, po jego storpedowaniu przez U-Boota.

Wspomnienia Sopoćki ukazały się w 1942 roku. „*Patrole Orła*” to pierwsze powojenne ich wznowienie. Rzecz absolutnie kapitalna dla wszystkich miłośników dziejów polskiej floty, a w szczególności oczywiście *Orła*. Jakby tego było mało, do książki dodana została płyta z filmem Leonarda Buczkowskiego „*Orzeł*” z 1959 roku. Wszystko to predestynuje „*Patrole Orła*” do stania się marynistycznym hitem.

Kiedy zapoznałem się z nową książką Finny, zadzwoniłem do właściciela wydawnictwa Andrzeja Ryby. Obiecałem, że na łamach „*Naszego MORZA*” podziękuję mu w imieniu wszystkich pasjonatów historii polskiej floty wojennej, co niniejszym czynię. Nie ma w Polsce bowiem wydawnictwa, które by miało na koncie wydanie tytułu publikacji pamiętnikarskich z nią związanych. To właśnie w tej oficynie ukazały się wspomnienia Bogumiła Nowotnego, Eugeniusza Pławskiego, Jerzego Guckiego, Bolesława Romanowskiego, Stefana Łaszkiwicz, czy Zbigniewa Piekarskiego. Wielkie brawa Panie Andrzeju, za przybliżanie historii widzianej oczyma jej świadków!

Wspomnienia zawierają też dwie kolejne książki, na które chciałbym zwrócić uwagę naszych Czytelników. Pierwsza to świadectwo Wiktora Korża z czasów drugiej wojny światowej pod tytułem „**Walczylem z Kriegsmarine. Wspomnienia podwodniaka z radzieckiej Floty Bałtyckiej**” wydane nakładem Bellony.

To niezwykle ciekawa publikacja, bowiem temat „radziecki” rzadko jest poruszany przez rodzimych marynistów. Książka należy do klasyki sowieckiej literatury wojennomorskiej. Jej pierwsze

wydanie rosyjskie ukazało się ponad czterdzieści lat temu. Polska edycja oparta jest na wersji angielskiej.

Wspomnienia Korża czyta się znakomicie. A jeszcze większą satysfakcję sprawia znajdowanie śladów ingerencji radzieckiej cenzury i propagandy. Tej pierwszej zawdzięcza „wypranie” z niemal wszelkich odniesień geograficznych. Na podstawie książki trudno się zorientować w rejonach patrolowania sowieckich okrętów podwodnych. Propagandzie zaś zawdzięcza „bohaterski” szlif. Skromne przecież w rzeczywistości sukcesy Floty Bałtyckiej, zablokowanej skutecznie przez Niemców w Leningradzie i Kronsztadzie, urastają na jej łamach do niebotycznych rozmiarów. Tak czy owak, koniecznie trzeba się z tą publikacją zapoznać.

Druga praca, do lektury której chcę zachęcić Czytelników, to wydana staraniem Stowarzyszenia Kapitanów Żegluga Wielkiej książka Bolesława Pogorzelskiego „**Przyszłość bez jutra. Wojna i banicja chłopców Białej Fregaty**”. To polskie wydanie publikacji, która pierwotnie ukazała się w RPA.

Praca znakomicie wpisuje się w rocznicowe obchody 100-lecia wodowania legendarnej Białej Fregaty. Zawiera wspomnienia kilku członków załogi *Daru Pomorza* z czasów jej internowania w Szwecji w trakcie drugiej wojny światowej i ich późniejsze losy. Ze wszech miar zasługują one na uwagę, szczególnie, że znaleźć tam można takie perełki, jak choćby wspomnienia cichociemnego... marynarza. Palce lizać. Miłej lektury!

**Tomasz Falba**

## Książki za darmo!

„*Nasze MORZE*” rozdaje książki za darmo. Wystarczy do nas zadzwonić pod nr tel. (58) 307-17-90. Kto pierwszy ten lepszy. Dzięki uprzejmości wydawnictwa AlmaPress ci, którzy (**ale od godz. 12, 4 stycznia 2010 roku!**) skontaktują się z nami przed innymi, prześlemy (mamy po 2 egz.!) obie opisane przez nas wyżej książki Mariusza Borowiaka. Zaś od wydawnictwa Finna chcemy przekazać aż 5 egz. „*Patrolu Orła*”.



Z wizytą w polskich portach (2)

Fot. José Ricardo Rodríguez Montero



# Uciekający Bałtyk

**Balmoral, jeden z pierwszych wycieczkowców stoczni Meyer Werft, spodziewany jest w Polsce w 2010 r.**

Wrzesień był ostatnim miesiącem zawinięć wycieczkowców do portów polskich w tegorocznym sezonie. Czas na podsumowania. Przed tygodniem zaprezentowaliśmy wstępny przegląd tego, co nas czeka w ramach „parady statków pasażerskich”. Dzisiaj o tym dlaczego optaca się zabiegać o „pasażery” i jakich statków nie zobaczymy w polskich portach...

Mimo, że wycinkowo osiągamy sukcesy, nie uciekniemy przed stwierdzeniem, że najciekawsze i najbardziej znaczące zawinięcia, w tym premiery oraz dziewicze rejsy nowych na Bałtyku armatorów w sezonie 2010 (z jednym wyjątkiem w Szczecinie), omijać będą polskie porty, podobnie, jak to miało miejsce w sezonie 2009.

Nie zobaczymy statku obecnego po raz pierwszy na Bałtyku armatora - Disney Cruises, ani nowych, niemal prosto ze stoczni, wycieczkowców, np. *Azura* P&O czy *Celebrity Eclipse* operatora *Celebrity Cruises*... Zapowiadana przez kapitana Paula Wright'a („Ślubu nie udzielamy” - „Nasze MORZE” nr 7/2008 - red.), rychła ponowna wizyta w Gdyni *Queen Victorii* nie doszła do skutku w 2009 r. i wszystko wskazuje na to, że żadnego

ze statków Cunard'a nie zobaczymy w polskim porcie ani w najbliższym sezonie, ani w roku 2011. Od lat nikomu się nie udaje przyciągnąć do naszego

skrawka Bałtyku żadnego statku Norwegian Cruise Line.

Carnival odwołał zapowiadane wcześniej na miniony sezon rejsy bałtyckie, a w przyszłym roku pojawi się w Europie tylko na Morzu Śródziemnym. Inna sprawa, że w jego w bałtyckich rozkładach jazdy nigdy nie było portu polskiego. Najlepsze statki zarówno sezonu 2009, jak i 2010, poza topowymi destynacjami, takimi, jak St. Petersburg, Sztokholm, Helsinki czy Kopenhaga, zdołała zachęcić do wizyt u siebie także np. Ryga.

Z liczbą odwiedzających polskie porty statków i ich pasażerów mogłoby być



**Adonia w Gdyni.**

Fot. Piotr B. Stareńczak





Fot. Disney Cruise Line



Fot. Disney Cruise Line

**12-dniowe rejsy bałtyckie „bajkowego” statku Disney Cruises - Disney Magic - przewidują w lecie 2010 roku zawinięcia m.in. do Tallina i Warnemunde (Rostoku). Niestety, Myszka Miki nie przyplynie do żadnego polskiego portu.**

ce albo ich nie mieć - stanowi różnicę... i skoro wycieczkowce przyplływają na nasz skrawek Bałtyku, to istnieje w poszczególnych portach silna konkurencja między agentami portowymi, jednak paradoksalnie, bardziej z konieczności, by nie oddawać udziałów w rynku konkurencji, niż ze względu na czysty zysk.

Dla agenta portowego jest on taki sam lub niewiele większy niż w przypadku statku towarowego, przy czym obsługa wycieczkowca wymaga o wiele więcej pracy, wysiłku i stawiania czoła trudnym, nieprzewidzianym sytuacjom - wiadomo „pasażer, to najbardziej kłopotliwy z ładunków”...

Państwowe zarządy portów i prywatne firmy, podobnie jak wspomniane już agencje portowe, też nie zarabiają na wycieczkowcach szczególnie dużo. Dla przykładu, w dzisiejszych czasach większość tych statków obywa się bez pomocy holowników. Z jakichś powodów statki pasażerskie rzadko i w małym zakresie korzystają w polskich portach z usług *ship-chandlerów* (osób zaopatrujących statki w żywność i wyposażenie lub materiały techniczne i eksploatacyjne - PS), czy z dostaw paliwa. Obsługa wycieczkowców to dla zarządów portów i portowych usługow-

dawców, np. agentów, nie jakieś nadzwyczajne zarobki, a jedynie prestiż.

Janusz Jarosiński, prezes Zarządu Morskiego Portu Gdynia SA, przyznaje, że wycieczkowce przynoszą zyski dlatego, że port nie musiał budować specjalnego nabrzeża, ani tworzyć nowej infrastruktury. W 2008 roku, Port Gdynia zarobił na statkach wycieczkowych około 600 tys. euro, czyli przeciętnie za ledwie ok. 6740 euro od jednego zawinięcia. O wiele więcej dolarów czy euro zostawiają jednak pasażerowie po wyjściu za bramy portowe - w miastach.

Znacznie większe znaczenie ekonomiczne mają zatem zawinięcia wycieczkowców dla miast i regionów, niż dla samych portów. Niestety, ich władze tego nie doceniają i nie zabiegają dostatecznie o zwiększenie ruchu na tym rynku.

Pojedynczy agenci portowi oraz organizatorzy turystyki przyjazdowej obsługujący statki pasażerskie w Polsce (głównie Polsteam Agency w Szczecinie oraz Morska Agencja Gdynia czy InterMarine w Trójmieście, a także Baltic Gateway - PS), robią co mogą, by wygenerować tu większy ruch wycieczkowców. Ci, którzy zabiegają o statki pasażerskie, mają, owszem, największe udziały w rynku, ale

w Polsce lepiej, przy większych staraniach, zwłaszcza ze strony władz miejskich i regionalnych. Niestety, wciąż pozostajemy w tyle za szybko rozwijającym się rynkiem bałtyckim. W ostatnich latach rósł on w średnim tempie 12-13 proc. rocznie! W najbardziej miarodajnym dla porównań, zdecydowanie przodującym pod względem liczby zawinięć i pasażerów polskim porcie - w Gdyni - średni wzrost kształtuje się poniżej 10 proc.

### ładunek kłopotliwy

Na wizytach statków pasażerskich ani zarządy portów, ani np. agencje portowe, nie zarabiają kroci. Oczywiście, mieć udział w rynku i dochody z niego płyną-



z ich wysiłków korzystają czasami także konkurenci, nie robiący nic w kierunku przyciągnięcia do Polski wycieczkowców i nie ponoszący żadnych kosztów promowania polskich portów jako *cruise destinations*.

Wydawałoby się na pierwszy rzut oka, że zarządy portów i lokalne władze, zwłaszcza w Gdyni, także czynią dużo w kierunku obsługi w Polsce większej liczby turystów morskich i statków pasażerskich. Jednak członkostwo zarządów portów w takich organizacjach, jak Cruise Baltic czy Cruise Europe, albo kurtuazja wobec gości pod postacią wmurowywania w popularne miejsce spacerów tablic pamiątkowych poświęconych poszczególnym statkom („Aleja Statków Pasażerskich” na Nabrzeżu Pomorskim w Gdyni – PS) to za mało.

Brakuje aktywności i widoczności niektórych zarządów portów, czy władz lokalnych, np. na dorocznych, najważniejszych targach i konferencji poświęconych żegludze wycieczkowej - Seatrade Cruise Shipping Miami.

### Promocja morza

Statystyczny pasażer przybywający do Gdyni, Gdańska czy Szczecina na pokładzie wycieczkowca, wydaje o wiele wię-



Fot. P&O Cruises

**Azura podczas rejsów „Azura Baltic Capitals” zawita m.in. do Tallina, ale w Polsce jej nie zobaczymy.**

cej sam - w sklepach, restauracjach, muzeach, taksówkach i środkach transportu publicznego, nawet na polach golfowych - niż wynosi jego udział w opłatach portowych, tonażowych i za usługi, z których korzysta w porcie jego statek (pilotaż, ewentualnie holowniki, dostawy wody pitnej, usługi agentów portowych, etc.). Oczywiście jest, że to władzom miejskim i wojewódzkim oraz lokalnym samorządom, a nie zarządom portów, ani np. agentom portowym, powinno najbardziej zależeć na przyciągnięciu większej liczby statków pasażerskich z turystami gotowymi wydawać pieniądze w Gdyni, Gdań-

sku, Sopocie, Szczecinie, Malborku, na Kaszubach - w Polsce...

Jak wykazują badania rynkowe, których wyniki publikuje organizacja Cruise Baltic, żegluga wycieczkowa kreuje w każdym porcie uczestniczącym w programie, w mieście portowym i najbliższym regionie po 5500 do 11 500 miejsc pracy. Turystyka morska pomaga kreować miejsca pracy głównie w sektorze restauracyjnym i innych branżach usługowych, zatrudniających najczęściej nisko wykwalifikowanych pracowników, którym trudno znaleźć pracę gdzie indziej. Ocenia się, że typowy, statystyczny tu-

Fot.: Costa Cruises



**Nie zobaczymy również Costa Luminosa.**



rysta schodzący na ląd w portach bałtyckich, zostawia po ok. 100 euro na dzień. Nawet gdyby z jakichś powodów w porcie polskim było to 30 czy 50 euro i tak jest o co zabiegać.

Pozornie władze niektórych miast portowych robią coś w tym kierunku, jednak to co widać i o czym wiadomo, to za mało i nie zawsze są to najlepiej ukierunkowane i najbardziej efektywne wysiłki. Nie widać polskich portów w literaturze branżowej. Brakuje np. promocji, zarówno w zakresie Public Relations, jak i pod postacią reklam, polskich miast portowych i regionów dostępnych dla pasażerów wycieczkowców (w przypadku Trójmiasta są to głównie Kaszuby i Malbork) w czołowych, międzynarodowych periodykach fachowych zajmujących się rynkiem żeglugi wycieczkowej. Porty i agenci portowi i turystyczni mogliby się „dorzucać” do pokrycia kosztów takich kampanii promocyjnych, jednak główny ich ciężar i organizacyjną inicjatywę w tym zakresie, powinny wziąć na siebie władze miast i regionów.

Efekt m.in. niedostatku promocji naszych portów jako destynacji *cruisingowych* jest taki, że Bałtyk powoli, ale systematycznie „ucieka” polskim portom, miastom i okolicznym regionom, zarówno w ujęciu statystycznym (mającym przełożenie na korzyści ekonomiczne dla regionu), jak i w aspektach ciekawostkowym i prestiżowym.

O zwiększenie ruchu wycieczkowców należy dbać szczególnie w okresie kryzysu, także dlatego, że ten segment rynku turystycznego w bardzo małym stopniu odczuwa kryzys. Mimo nieznacznie zmieniających się w tym względzie trendów, ludzie kupujący bilety na takie rejsy to wciąż najczęściej emeryci, którzy mają stałe dochody.

Jak twierdzi prof. dr hab. Andrzej S. Grzelakowski, kierownik Katedry Systemów Transportowych Akademii Morskiej w Gdyni, zdecydowanie bardziej aktywne powinny być działania wspierające rozwój szeroko rozumianej turystyki morskiej, stwarzającej podstawy do zdynamizowania rozwoju żeglugi promowej i wzrostu liczby zawinięć wycieczkowców. Bez wspólnych, zintegrowanych działań państwa, władz regionalnych i miast portowych, realizacja tego celu będzie niemożliwa.

**Piotr B. Stareńczak**

## Co nas omija?

Poniżej przedstawiamy krótki przegląd wybranych statków różnych operatorów lokowanych na rynku bałtyckim w sezonie 2010.

**Azamara Cruises.** Nie mieliśmy dotąd okazji gościć w Polsce żadnego statku Azamara Cruises. Nie zmieni tego sezon 2010. *Azamara Journey* popłynie w kilka 12, 16-dniowych rejsów po Europie Północnej i Bałtyku (startując z Kopenhagi), zawijając m.in. do Warnemünde i Tallina, ale ominie polskie porty.

**Carnival.** Statek tego brandu po raz pierwszy w jego historii pojawił się w 2008 roku. Był to *Carnival Splendor*, którego uroczysty chrzest urządzono z pompą w Europie - w Dover. W letnim sezonie 2009 również z portu Dover miał pływać w rejsy bałtyckie *Carnival Liberty*. Armator ostatecznie jednak pozostawił statek na rynku północno-amerykańskim i karaibskim, zwracając pieniądze za wykupione już na Europę rejsy. Polski port nie był przewidziany na trasie bałtyckich rejsów statku. W tym roku Carnival jest obecny tylko na rynku śródziemnomorskim.

**Celebrity Cruises.** Od maja do lipca 2010 r. w cztery dwutygodniowe rejsy po Bałtyku (z portu bazowego Southampton) popłyną ma nowiutki, wielki statek Celebrity Cruises - *Celebrity Eclipse*. Choć ominie polskie porty, statek ten, którego przekazanie do eksploatacji przez stocznię Meyer Werft spodziewane jest w kwietniu przyszłego roku, udało się na przyszły sezon przyciągnąć do siebie portom w Rostoku (Warnemünde) i Tallinie. W ostatnich latach zdarzały się nieliczne zawinięcia statków Celebrity Cruises do Gdyni. Wiele wskazuje na to, że w roku 2010 nie zobaczymy w Polsce nie tylko *Eclipse*, ale i drugiego statku tego armatora wysłanego na rynek północno-europejski i bałtycki - *Celebrity Constellation*, który ma pływać w 12-dniowe rejsy z Amsterdamu i pokazywać się będzie m.in. w Tallinie i Warnemünde.

**Costa Cruises.** Costa Cruises lokuje w sezonie 2010 aż pięć swoich statków w rejonie Europy Północnej i Bałtyku - *Costa Mediterranea*, *Costa Atlantica*, *Costa Magica*, *Costa Luminosa* i *Costa Deliziosa*, które wypływać będą w kilka różnych tras zajmujących od tygodnia do 17 dni. Niektóre będą zawijać do Gdyni. Nie zobaczymy jednak w tym porcie najnowszych z tej piątki - *Luminosa* (GT 92 720, zbud. w 2009 r.) i *Deliziosa* (GT 92 700, 2010 r.).

**Cunard Line.** Jego statki *Queen Mary 2* i *Queen Victoria* będą pływać po wodach północno-europejskich (*Victoria* po bałtyckich), ale żadnego z nich, mimo wcześniejszych zapowiedzi, nie zobaczymy w Polsce.

**Disney Cruise Lines.** Wielkim nieobecny (a szkoda) w portach polskich, w sezonie 2010, będzie bajkowy statek *Disney Magic*. W Europie pojawi się po raz pierwszy. Kilkakrotnie wyruszy z Dover w 12-dniowe rejsy po Europie Północnej i Bałtyku.

**Norwegian Cruise Line.** Ten amerykański armator o norweskich korzeniach kapitałowych, którego żaden statek nie pojawił się dotąd w Polsce, nadal nie daje się skusić do zawinięcia do polskiego portu. W roku 2010 przeznaczy do obsługi rynku europejskiego trzy statki. Dwa z nich będą pływały po Morzu Śródziemnym, a jeden - *Norwegian Sun* (według niektórych źródeł - *Norwegian Jewel*) - w około dziesięć 12-dniowych rejsów „Baltic Capitals” z Dover w Anglii, omijających polskie porty, a oferujących zawinięcia m.in. do Warnemünde i Tallina.

**P&O Cruises.** Ta brytyjska kompania, należąca do grupy Carnival, omijać będzie w przyszłym roku Polskę, co jest raczej (niemiłą) niespodzianką, gdyż w ostatnich latach przyzwyczaiła nas, że praktycznie zawsze zdarzało się przynajmniej jedno, ale zwykle więcej zawinięć i to nawet dwóch różnych statków tego operatora w jednym sezonie. Jeżeli do lata 2010 r. nic się nie zmieni w planach armatora - *Arcadia*, *Artemis*, *Oriana* i najnowszy superliniowiec P&O - *Azura*, skierowane na Bałtyk, odwiedzać będą np. Rygę lub Tallin, ale polskiego portu na trasie żadnego z 11 planowanych rejsów bałtyckich, jakie znaleźliśmy w ofercie P&O, jak dotąd nie ma (i jest raczej mało prawdopodobne, by to się zmieniło).

**Royal Caribbean International.** Royal Caribbean sprowadza do północnej Europy w sezonie 2010 statki *Jewel of the Seas*, *Vision of the Seas* i jeden z serii trzech największych w świecie statków pasażerskich (do października 2009 roku, kiedy to oddany został temu samemu armatorowi Oasis of the Seas) *Independence of the Seas*. Odwiedzi nas *Vision*. Olbrzym *Independence* nie odwiedzi w ogóle Bałtyku.



*Nie tylko na Bałtyku*

# Sektor w kryzysie

Media, politycy i przedsiębiorcy mówią ciągle o kryzysie. Jego koniec jest tak wyczekiwany, że zaczyna się już z różnych miejsc słyszeć wieści, z dowodami ekonomicznymi lub bez, o poprawie sytuacji w gospodarce. Żegluga i porty to barometr gospodarki, a jednocześnie sektor, który jest jednym z najmocniej dotkniętych przez kryzys gospodarczy. Jednak żegluga promowa i ro-ro w Europie północnej i na Bałtyku, zdają się nienajgorzej znosić trudną zewnętrzną sytuację gospodarczą.



Towarowy statek typu ro-ro w Bałtyckim Terminalu Drobnicowym Gdynia.

Fot. Piotr B. Stareńczak



Nie widzi się np. promów w tak dużym procencie odstawianych „na sznurku”, jak ma to miejsce w przypadku kontenerowców.

Różowo jednak nie jest, a co gorsza „odradzanie” rynku do poziomu przedkryzysowego będzie długotrwałe i powolne. Tymczasem armatorzy są zmuszeni do reorganizacji i racjonalizacji swoich serwisów liniowych. Najczęstszym, powtarzającym się w opiniach ekspertów wskaźnikiem - w kontekście kryzysu gospodarczego i znaczącego zmniejszenia obrotów handlowych na rynku bałtyckim - jest spadek o ponad 20 proc. przewozów towarów drobnicowych, transportowanych statkami ro-ro i promami.

### Statki „na sznurku”

Widać powyższe w zmniejszonych obrotach portów leżących nad Morzem Bałtyckim. Ponieważ wymiana towarowa w regionie zmalała, trudno oczekiwać, aby w najbliższym czasie utworzono nowe połączenia żeglugowe. Wszystkie te, które w ramach racjonalizacji wykorzystania tonażu „musiały” powstać - już pojawiły się na rynku. W związku z tym

niektóre porty może nie zaznały znaczącego wzrostu obrotów ładunkowych, dzięki zawinięciom w ramach rekompensaty za inne kierunki, na większości których nastąpił regres, ale przynajmniej - dzięki nowym połączeniom żeglugowym - zyskały na znaczeniu i prestiżu. Tak się stało w przypadku Gdyni, która właśnie w kryzysie doczekała się nowego połączenia żeglugowego (z Helsinkami i Travemünde, do których ostatnio dołączył Rostock), z zawinięciami największych w swojej klasie statków - promów typu ro-pax.

To tylko część obrazu sytuacji. Słaby rynek dotyka również portów polskich, w których sporo zainwestowano w nabrzeża z rampami ro-ro i sąsiadujące magazyny, nie wykorzystujących teraz swoich znacznych możliwości przeładunkowych. Więcej niż obecnie można by przeładowywać przy trzech rampach ro-ro Bałtyckiego Terminalu Drobnicowego Gdynia.

Od kilku lat odłogiem stoi nowy gdański terminal promowy Westerplatte, z dużą rampą lądową (a dodatkowa, pływająca, rzadko jest ostatnio w Gdańsku wykorzystywana). Więcej jest „planowo od-

wołanych” rejsów na linii do Nynäshamn, z terminalu eksploatowanego w gdańskim Nowym Porcie przez Polską Żeglugę Bałtycką. Rzadziej i mniej regularnie pojawiają się w Gdyni i Gdańsku samochodowce.

Ostatnio sytuacja zdaje się nieznacznie poprawiać, zwłaszcza w Gdyni, ale w Gdańsku nadal czekamy na ponowne, w miarę częste pojawianie się dużych samochodowców. Podczas niedawnej konferencji Baltic Ro-Ro and Ferry 2009, managerowie portowi i żegludowi mówili najczęściej o perspektywie dwóch-trzech lat, jako okresie potrzebnym do powrotu do poziomu przewozów morskich i przeładunków portowych z 2007 roku.

Zmiany w strukturze obsługiwanych ładunków już się zauważa. I to niezależnie od obecnego kryzysu, co jest przyczynkiem do twierdzenia o powolnym i długotrwałym wychodzeniu z zapaści. Dla przykładu, w Finlandii zmniejsza się produkcja papieru, a zatem także jego eksport. To może oznaczać nienajlepsze wiadomości między innymi dla rejonu obsługi ro-ro Bałtyckiego Terminalu Drobnicowego w Gdyni, który zajmował się przeładunkiem tego wrażliwego i wyma-

**W polskich portach mamy okazję oglądać nie tylko promy z rynku bałtyckiego. Na przeglądy i przebudowy do naszych stoczní remontowych przybywają promy nawet z Kanalu Angielskiego.**

# Co to jest ro-ro?

Fot. Piotr B. Stępiński







Fot. Piotr B. Stareńczak

Wawel - prom pasażersko-samochodowy Polferries (Polskiej Żeglugi Bałtyckiej).

Nadzorem nad projektowaniem i budową statków zajmują się towarzystwa klasyfikacyjne. One też definiują przepisy i wymogi, którym muszą sprostać statki poszczególnych rodzajów. Typ jednostki pływającej, a więc jej funkcjonalność, idzie w parze z charakterystyczną postacią konstrukcyjną i ze specyficznymi dla niej problemami projektowymi, technicznymi i eksploatacyjnymi. Dlatego dla poszczególnych głównych typów statków, poza uniwersalnymi, muszą istnieć też specyficzne, dedykowane zestawy przepisów. Stąd definicje poszczególnych typów statków wg towarzystw klasyfikacyjnych (określenie typu statku umieszczane jest zresztą w tzw. notacji klasy statku - PS). Przykładowa definicja statku poziomego ładowania wg jednego z towarzystw klasyfikacyjnych brzmi: „Statek ro-ro (...) jest to statek do przewozu przemieszczanych środkami transportu kołowego ładunków (w jednostkach ładunkowych lub luzem, w/lub na pojazdach drogowych łącznie z cysternami drogowymi, przyczepami, naczepami, roll-trailerami, kontenerami, paletami, demontowalnymi lub przenośnymi

zbiornikami znajdującymi się w/lub na podobnych urządzeniach przeznaczonych do transportu ładunków lub innych zbiorników) przy zastosowaniu w operacjach ładunkowych głównie/częściowo systemu poziomego wtaczania i wytaczania.”

Od razu widać tu „naturalne predyspozycje” statków typu ro-ro do obsługi przewozów intermodalnych. Obok kontenerowców, są one głównymi narzędziami transportu intermodalnego w jego morskiej części. Transport intermodalny (kombinowany) polega na przewozie ładunków środkami przewozowymi różnych gałęzi transportu. Innymi słowy - do przewozu ładunku wykorzystuje się więcej niż jedną gałąź transportu (np. transport drogowy i transport morski), przy jednoczesnym wykorzystaniu tylko jednej jednostki ładunkowej, np. kontenera, na całej trasie przewozów.

Przewoźnicy samochodami dostarczają do terminalu portowego ładunki do transportu morskiego. Dalej statkiem są one przewożone do portu przeznaczenia, a stamtąd kolejnym, końcowym odcinkiem drogi przebywają znowu w transporcie lądowym - np. samochodowym lub kolejowym i samochodowym. I to wszystko bez „przepakowywania”. Ładunek, mimo zmian środków transportu, pozostaje ciągle w tej samej jednostce ładunkowej. Może nią być np. kontener (w transporcie morskim - głównie na kontenerowcu, ale czasem na statku typu ro-ro), czy też, praktycznie wyłącznie na statkach ro-ro: nadwozia wymienne (*swap bodies*), naczepy samochodowe, zestawy drogowe, palety, etc. Używanie naczep samochodowych czy kontenerów w znacznej mierze ułatwia realizację przewozów w systemie „dom-dom” / „drzwi-drzwi” (*door to door*), polegającym na przewozie ładunków od miejsca nadania do miejsca przeznaczenia. Trzeba też pamiętać o ładunkach tocznych luzem - nieopakowanych i mających własny napęd, czyli po prostu o samochodach osobowych i ciężarowych i wszelkich maszynach na kołach.

Statki ro-ro są, jak już wspomnieliśmy, jednostkami poziomego ładowania (stąd ich nazwa: **roll on - roll off** - z ang. wtaczać, wytaczać). Ładunki, którymi najczęściej są ciężkie pojazdy,



gającego wysokiej jakości usług stewidor-skich ładunku.

Da się zauważyć także zmniejszenie przewozów nowych samochodów osobowych. Do niedawna, przez wiele lat, Rosja importowała bardzo dużo samochodów, na czym korzystały porty bałtyckie - w tym trójmiejskie, ale także np. fińskie. Dziś Rosja kupuje znacznie mniej nowych samochodów i rozwija własną produkcję, pozostaje więc pogodzić się ze spadkiem w tym sektorze przewozów.

Wiele samochodowców na całym świecie stoi „na sznurku”. Również w Polsce. Na początku kryzysu, przez kilkanaście tygodni dwa dość nowe samochodowce bałtyckiego i północno-europejskiego serwisu dowozowego i regionalnej dystrybucji KESS - K-Line ze Stoczni Gdynia i taki sam w barwach MOL - Mitsui OSK Lines (czarterowane długoterminowo przez armatorów japońskich, ale należące do firmy Ray Car Carriers Ramiego Ungara), kotwiczyły beczynnie na redzie portu Gdynia. Nieco większy samochodowiec tego samego armatora - *Istra Ace* (w czarterze MOL) stał przy Nabrzeżu Angielskim gdyńskiego Dalmoru już od kwietnia br. Może „coś drgnę-

ło” na rynku samochodowców, bo nie dołączył do *Istra Ace* drugi samochodowiec izraelskiego armatora, a pierwszy wypłynął z gdyńskiego portu 10 listopada.

### Unijne przeszkody

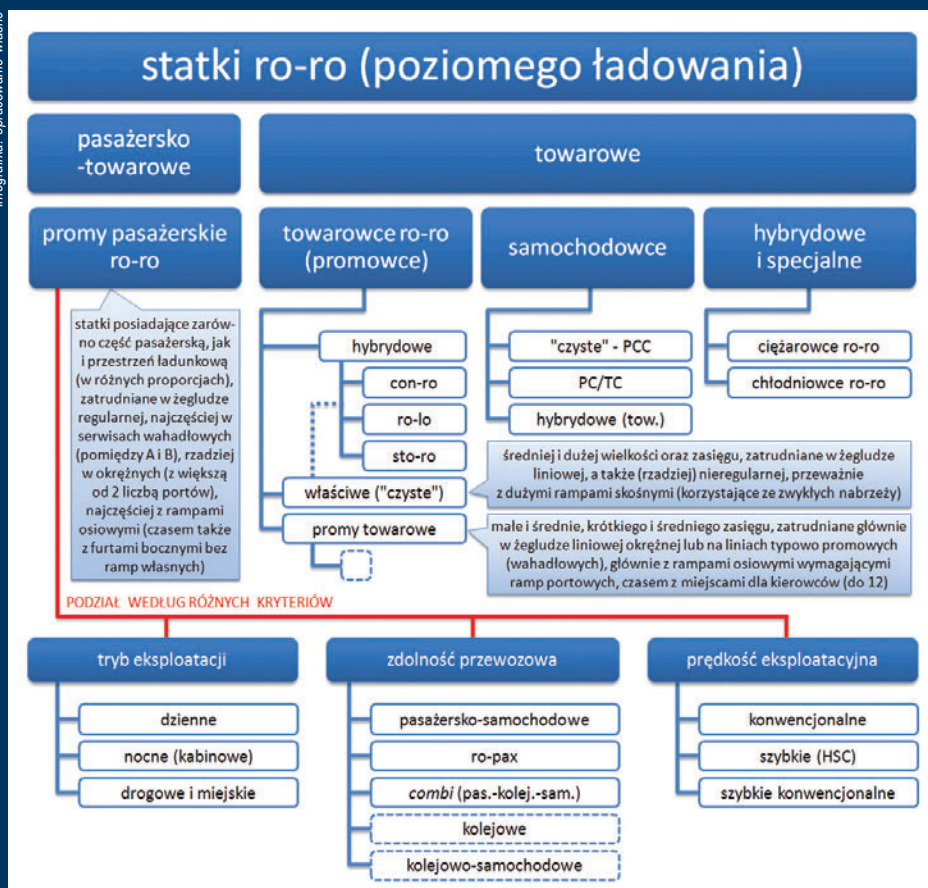
Stoją jednak „na sznurku” niektóre polskie statki ro-ro, których, dodajmy na marginesie, bardzo niewiele nam zostało we flotach polskich armatorów. Chodzi o jednostki wykorzystywane w żegludze bliskiego i średniego zasięgu. *Włocławek* od połowy maja stał przez 57 dni na niespiesznym remoncie w Gdyni, potem dwa i pół miesiąca (do 21 września) „na sznurku” przy Nabrzeżu Kutrowym w Gdyni. Zastąpił go na tym miejscu *Żerań*, który w chwili oddawania niniejszego tekstu do redakcji, stał „na sznurku” już 50 dni.

Na przełomie kwietnia i maja br. przez 2 miesiące beczynnie stał w Gdyni *Amberszczecińskiego* armatora Euroafrica Linie Żeglugowe. Tego samego armatora leciwy *Inowrocław* stał „na laidupie” w Szczecinie od początku sierpnia br., a wcześniej, na przełomie kwietnia

i maja - przez 23 dni w Gdyni i jakiś czas w Helsinkach.

Na kryzys gospodarczy i wynikający z niego spadek przewozów i przychodów armatorów w Europie nałoży się dodatkowe obciążenie operatorów statków kosztami wynikającymi z nowych, uregulowań prawnych, które zostały wprowadzone przez polityków pod naciskiem grup „zielonych”. Aneks konwencji MARPOL i nowe przepisy Unii Europejskiej wymagają, by paliwo żeglugowe wykorzystywane przez statki cumujące w portach Morza Północnego i Bałtyku zawierało bardzo ograniczoną w stosunku do dotychczasowej praktyki, ilość tlenków siarki. To bardzo szczytny cel, ale prohibywnie drogi w realizacji. Nie pierwszy to będzie paradoks, niekonsekwencja i niespójność unijnych uregulowań prawnych. Z jednej strony Unia będzie nadal wspierała (z pieniędzy podatników) program przenoszenia ruchu ładunków z autostrad na morze (przez kampanie promocyjne oraz bezpośrednie dofinansowanie „autostrad morskich”, np. w ramach programu Marco Polo - PS), a jednocześnie wprowadza uregulowania, które sprawiają, że paliwo okrętowe stanie się tak

Infografika: opracowanie własne



samodzielnie wjeżdżają i wyjeżdżają z ładowni statku, która - podzielona na kilka pokładów - rozciąga się niemal na całej długości kadłuba jednostki. Taki sposób ładowania jest możliwy dzięki furtom i ruchomej, podobnej do mostu zwodzonego, rampie, najczęściej rufowej, czasem dziobowej lub burtowej - bocznej, która jednocześnie jest pomostem dla pojazdów, a może być także wodoszczelnymi drzwiami zamykającymi kadłub statku (o ile nie ma oddzielnej furty). Niektóre statki ro-ro mają też rampę z przodu schowaną za furtą w postaci odchylanych na boki fragmentów konstrukcji dziobu lub za furtą dziobową unoszoną do góry (tzw. przyłbicą). Do obsługi statku ro-ro potrzebne jest na ogół odpowiednio mocne nabrzeże portowe, które wytrzyma duży nacisk ciężkich pojazdów i rampy wykładanej ze statku. Jednak niektóre statki ro-ro, zwłaszcza duże, oceaniczne, mają rampy z systemem automatycznej redukcji nacisku na nabrzeże.

W przeciwieństwie do kontenerowców, ro-ro jest obecnie chyba najbardziej uniwersalnym typem statku morskiego,





Fot. Piotr B. Stareńczak

Polski prom typu ro-pax - Gryf, należący do Polskiej Żeglugi Morskiej i eksploatowany przez Unity Line.

który dzięki swojej budowie może przewozić wszelkiego rodzaju ładunki, łącznie z kontenerami, umieszczanymi na tzw. trailerach - specjalnych podwoziach, przy poziomym systemie ładowania lub ustawianymi na pokładzie górnym w systemie lo-lo. Idea łączenia dwóch przeciwstawnych technologii ładunkowych (na typowych statkach ro-ro stosowana w ograniczonym zakresie, bo system przeładunku pionowego może dotyczyć jedynie pokładu górnego - PS) nie jest nowa. Jakiś czas temu sporym powodzeniem wśród armatorów cieszyły się statki typu con-ro. Były to kontenerowce, które można było ładować zarówno w systemie pionowym, jak i poziomym. Jednostki te jednak nie upowszechniły się za bardzo i wykorzystywane są głównie na niszowych, specyficznych liniach. Poza con-ro, na których przedziały ładunkowe ro-ro i lo-lo są rozdzielone, istnieją też inne mutacje i hybrydy statków poziomego ładowania, m.in. np. ro-lo, na których mamy do czynienia z przestrzenią ładunkową możliwą do obsłużenia zamiennie lub równocześnie w technologii poziomej - dla ładunków

tocznych, jak i w pionowej - lo-lo oraz sto-ro, gdzie jednostki ładunkowe, np. role papieru czy palety, mogą być wwożone na pokład statku przez furkę i rampę, ale potem są rozstawiane (sztautowane) przez układarki lub podawane na statek przez układarki pracujące na nabrzeżu poprzez furty z podnośnikami burtowymi - tzw. side-loaderami.

Świat statków ro-ro przenika się i łączy z techniką i rynkiem żeglugi promowej. Zdecydowana większość promów na rynku europejskim to pasażersko-towarowe statki ro-ro, czyli przede wszystkim „typowe” promy pasażersko-samochodowe, a także jednostki typu ro-pax (ze zwiększoną przestrzenią ładunkową i zredukowaną - w porównaniu do klasycznych promów pasażersko-samochodowych - zdolnością przewozową pasażerów - PS). Na biegunie przeciwnym w stosunku do ro-paxów i czysto towarowych statków ro-ro, znajdziemy tzw. *cruise ferries* („prawie wycieczkowe”, z bogatą ofertą atrakcji dla licznych pasażerów i małą przestrzenią ładunkową) oraz promy czysto pasażerskie, rzadkie w Europie, zwłaszcza

Północnej, a popularne np. w Indonezji.

Na załączonym na sąsiedniej stronie diagramie przedstawiono jedną z możliwych i chyba jedną z najbardziej spójnych klasyfikacji statków ro-ro. Proszę pamiętać, że - z założenia - nie obejmuje ona niebagatelnej części świata promów - jednostek czysto pasażerskich.

Europa Północna i Bałtyk należą do przodujących w świecie, najważniejszych pod względem wolumenu przewozów i gęstości połączeń, rejonów eksploatacji czysto towarowych statków ro-ro krótkiego i średniego zasięgu (*short sea shipping*) oraz promów pasażersko-samochodowych i ich mutacji. Inne duże rynki promowe i ro-ro, to m.in. Morze Śródziemne - głównie rejony Włoch i Grecji, Japonia - linie kabotażowe, kraje wyspiarskie Azji i Oceanii - głównie Indonezja i Filipiny, gdzie sporą część promów stanowią statki czysto pasażerskie, lub pasażersko-towarowe, ale nie ro-ro, tylko najczęściej z pojedynczą lub z dwiema-trzema ładowniami „tradycyjnymi” obsługiwanymi w systemie lo-lo.





Towarowy statek typu ro-ro w Gdyni.

drogie, że żegluga krótkiego zasięgu będzie absolutnie niekonkurencyjna w stosunku do ciężarówek zapychających europejskie drogi. Armatorzy próbowali zapewnić sobie więcej czasu na łagodniejsze przejście do nowych realiów technicznych i ekonomicznych, ale Komisja Europejska okazała się niewzruszona w sprawie paliwa o niskiej zawartości siarki. Niedawno wydała ostateczną ponoć decyzję. Nie widzi potrzeby ani możliwości zmiany przepisów, które od 1 stycznia 2010 roku nakazują statkom korzystającym z portów Wspólnoty używania paliwa o zawartości związków siarki nie większej niż 0,1 proc. Jest to odpowiedź na petycje wystosowane przez organizację armatorów Intertanko i OCIMF, które wносиły o przesunięciu terminu wejścia nowych przepisów. Według Komisji

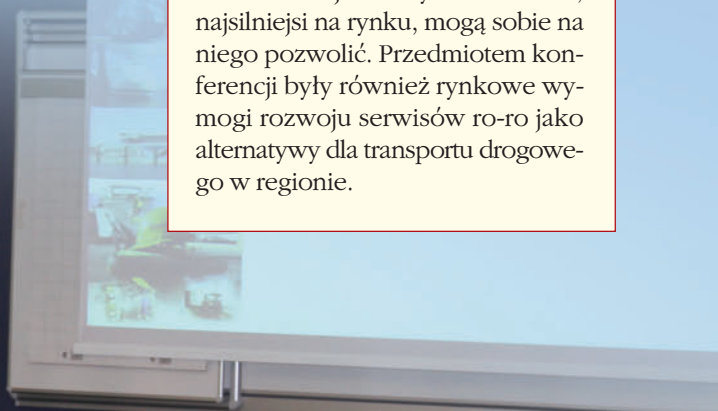
okres pięciu lat, jaki wyznaczono na przystosowanie się do nowych przepisów, był wystarczający. Tym samym armatorzy statków, którzy po 1 stycznia będą używali w portach Unii Europejskiej paliwa o zawartości siarki większej od 0,1 proc. muszą liczyć się z karami finansowymi.

Tak więc wysokie ceny paliwa nieuchronnie pociągną za sobą drastyczne zwiększenie stawek za przewozy morskie towarów. To z kolei nie pomoże przenieść ruchu z autostrad lądowych na morskie, ale obniży konkurencyjność większości europejskiej gospodarki.

W następnym wydaniu „Naszego MORZA” przyjrzymy się bliżej polskiemu, bałtyckiemu i światowemu rynkowi ro-ro i promowemu, przywołując więcej liczb i statystyk.

**Piotr B. Stareńczak**

Baltic Ro-Ro and Ferry Conference w Gdyni.



## Walka o przetrwanie

W dniach 4-5 listopada 2009, w siedzibie Zarządu Morskiego Portu Gdynia SA, odbyła się, organizowana przez Actia Conferences, doroczna konferencja Baltic Ro-Ro and Ferry 2009, tym razem pod hasłem – „Trudne czasy - nowe możliwości dla bałtyckich przewozów promowych i ro-ro”.

Organizatorowi udało się zgromadzić ponad 60 uczestników, reprezentujących porty bałtyckie, operatorów żeglugowych oraz instytucje naukowe i media. Konferencja, jak zawsze dobrze przygotowana, z ciekawymi, znaczącymi w branży prelegentami, koncentrowała się tym razem głównie na aktualnych problemach i bolączkach uczestników bałtyckiego rynku promowego i ro-ro - o nowych możliwościach nie dało się wiele powiedzieć.

Poruszono sporo istotnych tematów dotyczących bałtyckiego rynku żeglugowego w okresie globalnego kryzysu. Tematyka koncentrowała się wokół innowacyjnego spojrzenia na funkcjonowanie serwisów promowych i ro-ro w aspekcie organizacyjnym, infrastrukturalnym, możliwości wykorzystania floty i ochrony środowiska, ale innowacje, które omawiano na konferencji, mają służyć bardziej walce o przetrwanie w obecnej, trudnej sytuacji, a nie rozwojowi. Tylko nieliczni, najsilniejsi na rynku, mogą sobie na niego pozwolić. Przedmiotem konferencji były również rynkowe wymogi rozwoju serwisów ro-ro jako alternatywy dla transportu drogowego w regionie.



# Rodzaje sankcji

## na przykładzie orzeczeń izb morskich (5)



**Piotr Radwański**  
prawnik

Przedstawione poniżej orzeczenie Izby Morskiej pokazuje przypadek, w którym kapitan podjął decyzję o osadzeniu statku na płyciźnie, mimo że nie zostały spełnione przesłanki pozwalające na takie działanie.

Osadzenie statku na mieliźnie (**sztrandowanie**) jest uzasadnione tylko wówczas, gdy w sytuacji realnego zagrożenia wyczerpane zostały wszystkie inne możliwości ratowania statku przed zatonięciem. Zatem niewystarczającą przesłanką do podjęcia takiej decyzji są złe warunki hydrometeorologiczne czy awaria, która nie pozbawia jednostki całkowitej zdolności manewrowania. Jest to uzasadnione tym, iż sztrandowanie może stwarzać niebezpieczeństwo dla załogi i statku w takim samym lub nawet większym stopniu, jak żegluga w sztormowych warunkach. Spowodowane jest to stromą falą, która tworzy się w miejscu zmiany głębokości dna.

Taki manewr jest groźny zwłaszcza wtedy, gdy wieje wiatr dopychający w stronę lądu. Sztrandowanie powinno być zatem działaniem ostatecznym w przypadku, kiedy jednostka w sposób gwałtowny nabiera wody lub została pozbawiona zdolności manewrowych.

Przyczyną diametralnego przechyłu jachtu *Czartoryski* na lewą burtę i nabra-

niu wody była również stroma fala. Izba Morska uznała, iż przyczyną przechyłu było niedopełnienie przez kapitana jednostki obowiązku w sposobie prowadzenia nawigacji, a dokładnie niewykonywanie namiarów na obiekty lądowe (system nawigacyjny GPS został wprowadzony dopiero w latach 90.) i w konsekwencji wejście w strefę zmian głębokości dna.

Ponadto, Izba Morska wytknęła kierownikowi jachtu inne naruszenia zasad żeglugi - nieprowadzenie jachtu w czasie sztormowej pogody, brak kamizelek asekuracyjnych u załogi i kontynuowanie rejsu z uszkodzonym sterem i radiem, bez możliwości odbierania komunikatów meteorologicznych.

### *S/y Czartoryski* – osadzenie jachtu na przybrzeżnej płyciźnie w miejscowości Łazy.

#### Przebieg wypadku

W dniu 19.10.1986 r., o g. 14, jacht *Czartoryski* (jednostka sportowa, rok budowy 1979, długość całkowita 11,84 m, szerokość 3,50 m, powierzchnia oświetlenia 82,5 m<sup>2</sup>) wyszedł z portu Gdańsk, udając się w podróż do Świnoujścia, aby stamtąd przejść na okres zimowego remontu do Trzebieży. Kierownikiem jachtu była 40-letnia jachtowa kapitan żeglugi bałtyckiej (kpt.ż.b.), z 6-letnim doświadczeniem kapitańskim. W dniu wyjścia w morze, o g. 19.40, gdy jacht znajdował się na wysokości Jastarni, pękł łańcuch steru, w wyniku czego sterowano rumplem. Podczas usuwania awarii posługiwano się sterem awaryjnym, który działał bez zastrzeżeń. Kapitan zdecydowała się na kontynuowanie rejsu bez wchodzenia do portu w celu naprawy łańcucha steru, który nie był już używany. W nocy z 19 na 20 października, jeden z członków załogi zahaczył nogą o przewody zasilające radio z akumulatorów. Radio uległo awarii, której nie usunięto do końca podróży. Tym samym załoga została pozbawiona możliwości odbierania prognozy pogody. W dniu

21.10., w godzinach rannych *Czartoryski*, płynąc bejdewindem, czyli kursem pod wiatr, znajdował się w drodze do Kołobrzegu, między Darłowem a Łazami, w warunkach wiatru N (czyli wiatru wiejącego z północy) skręcającego na NW (z północnego-zachodu), o łagodnej sile 3°B i spokojnym stanie morza. Nocną wachtę oficerską na pokładzie pełnił I oficer (lat 44, patent jachtowego sternika morskiego z 1980 r. i od tego czasu również jako I oficer). O g. 7 wachtę przejął II oficer (lat 30, patent sternika jachtowego z 1975 r., w charakterze II oficera około jednego roku) wraz ze sternikiem jachtowym J. Jacht szedł kursem 220°, bajdewindem prawego halsu. Około g. 9 wiatr wzmógł się do 5-6°B, zmienił kierunek na NW, pogorszyła się widzialność, zaczęło padać. W tych warunkach jacht szedł z dużym przechyłem. II oficer z pomocą I oficera zmienił żagle na sztormowe - postawiono sztafoki sztormowe (patrz wykaz pojęć) o łącznej powierzchni około 14 m<sup>2</sup>, zmieniając kurs na KK = 270° w kierunku Kołobrzegu. Po zmianie żagli jacht szedł z prędkością około 2,5 węzłów (1 węzeł = 1,852 km/h), utrzymując prawidłową sterowność przy fali o wysokości 1-1,5 m.

Członkowie wachty nie byli zabezpieczeni pasami bezpieczeństwa, nie mieli też na sobie kamizelek asekuracyjnych. Wiatr stopniowo wzmagał się i jego szkwaliste uderzenia powodowały przechyły jednostki do 20°. Około g. 10 II oficer przejął ster od sternika J. Jacht zachowywał się dzielnie, dziobem wchodził na fale.

W tym czasie prędkość wiatru, zgodnie ze wskazaniem wiatromierza sięgała chwilami do 40 węzłów (tj. 74 km/h, 8°B). Pół godziny później, w odległości około 2-2,5 Mm na NW od miejscowości Łazy, gdy jacht wchodził na kolejną falę, inna wysoka fala od rufy z prawej burty (z kierunku prawego baksztagu) uderzyła w jacht przewracając go na lewą burtę. Woda wdarła się przez zejściówkę do wnętrza. Na skutek opisanego wyżej uderzenia fali, połączonego z przechyłem



jachtu na lewą burtę, wypadli do wody członkowie wachty. II oficer zdążył chwycić odruchowo linkę operacyjną tratwy ratunkowej, która szybko zaczęła napęlić się powietrzem. Tratwa połączona była z jachtem linką bezpieczeństwa. Po wejściu na tratwę II oficer zdryfował w kierunku pływającego w wodzie sternika i pomógł mu dostać się do wnętrza.

W tym czasie jacht pozbawiony obrazy na pokładzie, leżał na lewej burcie, uderzając masztami o powierzchnię wody. Luki pokładowe z lewej burty znajdowały się pod wodą, która przez zejściówkę oraz inne nieszczelności wdzieriała się do wnętrza. Kapitan, znajdująca się w czasie przechyłu w zejściówce, została wchłonięta siłą uderzenia wody do wnętrza, zaś I oficer odpoczywający pod pokładem, przysypany został różnymi przedmiotami wyposażenia jachtu. Po wydostaniu się z koi i założeniu kamizelki asekuracyjnej, wyszedł jako pierwszy na pokład i wraz z żeglarzem przystąpili do usuwania wody z jachtu. Sternik K. pomógł pani kapitan wydostać się spod desek i sprzętu, po czym wybiegając na pokład ogłosił alarm „człowiek za burtą”.

Kapitan zarządziła wybieranie wody wiadrami i pompowanie jej na zewnątrz przy pomocy pompy żęzowej. Jacht nadal był w przechyłu około 50° na lewą burtę. Kapitan poleciła sternikowi K. podanie na tratwę długich cum, przywiązanie ich i przyciągnięcie tratwy do burty jachtu. Po wejściu na pokład *Czartoryskiego*, załoga zdołała podnieść jacht z przechyłu, po czym dopiero teraz wszyscy założyli kamizelki. Po chwili stwierdzono brak rumpla. W tej sytuacji kapitan weszła do kokpitu i stamtąd sterowała linami na sektorze steru. Sternik K. wyszedł na pokład i ostrzegł kapitan przed nadchodzącymi falami.

Znajdująca się przy burcie tratwa ratunkowa, podrywana przez wiatr i unosząca się nad powierzchnią wody, utrudniała żeglugę. W celu poprawienia sterowności jachtu uruchomiono silnik i dano „cała naprzód”. Jacht jednak nie ruszył do przodu i nie zmniejszał się jego dryf (czyli znoszenie z kursu) wynoszący do 80°. W pewnym momencie urwała się linka mocująca tratwę do jachtu.

Z uwagi na brak rumpla, zalewanie jachtu przez fale i niemożność nadążenia z usuwaniem wody (żęzy zatarasowane były różnymi przedmiotami), kapitan w porozumieniu z I oficerem podjęła de-

cyzję o osadzeniu jachtu na przybrzeżnej płyciźnie. W związku z tym wystrzelono 5 czerwonych rakiet, które zostały zauważone przez punkt obserwacyjny WOP-u (Wojsko Ochrony Pogranicza) na brzegu, skąd dano sygnał potwierdzający. Brzeg był widoczny, a wiatr dryfował jacht w jego kierunku. Utrzymał się duży przechył, fale przelewały się przez pokład, a sztafok był naderwany. I oficer zabezpieczył dokumenty załogi i jachtu. Po pierwszym, lekkim tąpnięciu, położono jacht bokiem do fali, które znosiły go na plażę. O 11.40, w odległości około 400 m na zachód od wieży obserwacyjnej WOP, w miejscowości Łazy, *Czartoryski* został osadzony na przybrzeżnej płyciźnie i zabezpieczony.

W tym czasie wiał wiatr NW 9-10°B (czyli bardzo silny sztorm), temperatura powietrza wynosiła 9-8°C, widzialność była bardzo słaba, a morze wzburzone falami. Z dziobu wyniesiono kotwicę na plażę, a drugą kotwicę z rufy na wydmy. Dokonano ewakuacji sprzętu i dokumentów, po czym załoga opuściła jacht. Pierwszej pomocy udzielili jej rybacy z Mielnia i marynarze ze stacji brzegowej Marynarki Wojennej w Łazach.

## Ocena Izby Morskiej

### 1. Załoga jachtu.

Karta bezpieczeństwa jachtu w żegludzie bałtyckiej określała minimum załogi na 2 osoby, a maksimum na 10 osób. Kapitan powinien posiadać patent jachtowego kpt.ż.b., oficer pokładowy natomiast patent jachtowego sternika morskiego lub morskiego sternika motorowego. Podczas tego rejsu załogę jachtu stanowiło 6 osób z uprawnieniami zgodnymi z wymaganiami karty bezpieczeństwa. Kapitan po uzyskaniu patentu jachtowego kpt.ż.b. w 1980 r. prowadziła jachty w rejsach bałtyckich trwających do trzech tygodni oraz brała udział jako I i II oficer w rejsach międzynarodowych. Jej staż w pływaniu na jachtach wynosił 26 lat. Z tych względów należało uznać, że miała wystarczającą praktykę morską do prowadzenia jachtu.

### 2. Miejsce wypadku.

W raporcie o wypadku kapitan w rubryce „rodzaj wypadku” podała: wyrzucenie - sztrandowanie, natomiast w rubryce „miejsce wypadku” przybliżoną pozycję przewrócenia się jachtu na lewą bur-

tę. Zdaniem Izby Morskiej, wypadkiem było osadzenie jachtu na przybrzeżnej płyciźnie. W następstwie bowiem tego zdarzenia, nastąpiło poważne uszkodzenie jachtu i powstało realne zagrożenie życia załogi. Bezsporne jest wprawdzie to, że wcześniejsze przewrócenie się jachtu na lewą burtę spowodowało przedostanie się wody do wnętrza kadłuba oraz utratę rumpla, ale nie pozbawiło jachtu, przy podjęciu odpowiednich działań kapitana i załogi, zdolności manewrowej i możliwości zachowania pływalności do czasu przybycia pomocy z lądu.

Materiał dowodowy zebrany w sprawie nie pozwolił na dokładne ustalenie pozycji przewrócenia się jachtu o g. 10.30, niezbędnej dla oceny prędkości dryfu jachtu po zdarzeniu. Jak ustalono, dnia 21.10. o g. 2, prowadzący nawigację II oficer określił pozycję zliczoną przyjmując poprzedni kurs i poprzednią pozycję przy uwzględnieniu dryfu. Następna pozycja jachtu, także zliczona, została określona o g. 7 przez I oficera. Przebytą drogę określano na podstawie logu elektrycznego, którego wskazania w tym rejsie nie były wcześniej sprawdzane.

I oficer wyjaśnił, że zliczenie drogi przebytej zgadzało się z widzialnymi obiektami na lądzie, natomiast odległość od lądu była określana „na oko”. W dzienniku jachtu nie odnotowywano zaobserwowanych na lądzie znaków i obiektów. Oficerowie nie kontrolowali więc prawidłowości pozycji zliczonej jachtu poprzez wykonywanie pozycji obserwowanej z namiarów na obiekty lądowe. W świetle przedstawionych wyżej dowodów oraz własnych obliczeń, Izba Morska przyjęła, że do przechylenia się jachtu na lewą burtę doszło na przybliżonej pozycji 2-2,5 Mm od brzegu na NW od miejscowości Łazy.

### 3. Przyczyna wypadku.

Przedstawione sposoby prowadzenia nawigacji na *Czartoryskim* doprowadziły do tego, że jacht szedł na granicy zmiany głębokości dna, co przy jednoczesnej zmianie kierunku wiatru spowodowało, że znalazł się w strefie oddziaływania stromych fal. Jedna z takich fal spowodowała gwałtowny, głęboki przechył na lewą burtę, określaną przez załogę jako „przewrotka”. W czasie przechyłu zgubiono źle zabezpieczony rumpel awaryjny i nastąpiło częściowe zalanie jachtu wodą. Uprawiając żeglugę je-



sienią, kapitan powinna była liczyć się z gwałtownymi zmianami warunków hydrometeorologicznych i uwzględnić ten fakt przy prowadzeniu nawigacji. Tymczasem na jachcie nie było radiostacji, odbiornik radiowy uległ uszkodzeniu, a więc praktycznie jacht był pozbawiony możliwości odbierania komunikatów hydrometeorologicznych.

Na marginesie opisanego wypadku trzeba zwrócić uwagę na fakt, że po awarii steru, jaka miała miejsce 19.10., kapitan powinna była bezwzględnie skierować jacht do najbliższego portu celem usunięcia uszkodzenia. **Należy przyjąć, że w przypadku sprawnie działającego steru i wykorzystania steru awaryjnego, losy jachtu po położeniu go na lewą burtę byłyby inne.**

W wyniku zgubienia rumpla awaryjnego, zaszła konieczność sterowania bezpośrednio sektorem steru z głębi kokpitu, czym zajęła się sama kapitan zamiast objąć zdecydowane dowództwo w sytuacji zagrożenia bezpieczeństwa jachtu. Ze względu na ciężkie warunki pogodowe, nie podjęto próby manewrowania żaglami, ani wymiany uszkodzonego żagla, a powzięto decyzję osadzenia jachtu na przybrzeżnej płyciźnie - czyli o sztrandowaniu.

**„Sztrandowanie jest to zamierzone wyrzucenie statku na brzeg lub wejście na mieliznę w celu uratowania statku przed zatonięciem lub rozbiciem w wypadku, gdy statek wskutek poważnej awarii ma wielki przeciek wody do wnętrza kadłuba lub całkowicie utracił zdolność manewrowania”** (Z. Grabowski, J. Wójcicki: „1000 słów o morzu i okręcie”, Warszawa 1967, s. 172).

Tymczasem z przedstawionego materiału dowodowego wynika, że nie zaistniały okoliczności warunkujące podjęcie decyzji o sztrandowaniu *Czartoryskiego*. Nie wykorzystano bowiem możliwości posłużenia się kotwicami, nie podjęto, po przewróceniu się jachtu, skoordynowanych działań w celu utrzymania jachtu w bezpiecznej odległości od brzegu oraz ewentualnie podjęcia dalszej żeglugi na NE (północny wschód) korzystniejszym halssem, np. pełniejszym wiatrem (wiatrem wiejącym od rufy).

W międzyczasie wystrzelono czerwone rakiety i załoga otrzymała potwierdzenie z placówki WOP w Łazach o zauważeniu tego sygnału. Tak więc jacht w każdej chwili mógł spodziewać się pomocy z łądu. Ponadto, na jachcie nie stwierdzo-

no wielkiego przecieku wody do wnętrza kadłuba, ani nie utracił on całkowicie zdolności manewrowych.

#### 4. Ocena postępowania kapitan jachtu. Wina i sankcje.

Wypadek zawniła kapitan jachtu, która zamiast podjąć działania w celu utrzymania statku w bezpiecznej odległości od brzegu do czasu nadejścia pomocy, skierowała go na brzeg. Działania podjęte po przewróceniu się jachtu nie były skoordynowane.

Zaniedbania pani kapitan należało uznać w tej sytuacji za rażące w rozumieniu art. 35 ust. 1 ustawy o izbach morskich z 1961 r., dające podstawę do zastosowania sankcji pozbawienia prawa pełnienia dotychczasowej funkcji. Postępowanie przed Izłą Morską wykazało bowiem także szereg dalszych zaniedbań w postępowaniu kapitan jachtu, których rodzaj i charakter są podstawą do przyjęcia, że nie posiada ona kwalifikacji niezbędnych do wykonywania funkcji kapitana jachtu.

Zaniedbania te dotyczą zarówno nieumiejętnego prowadzenia nawigacji (tj. niewykonywanie namiarów na obiekty lądowe i w konsekwencji nieokreślanie pozycji obserwowanych dla korekty pozycji zliczonych), jak i nieprowadzenia osobiście jachtu w czasie sztormowej pogody w pobliżu brzegu, kontynuowania rejsu z uszkodzonym sterem i radiem, bez możliwości odbierania komunikatów meteorologicznych.

Ponadto kapitan w sytuacji zagrożenia jachtu nie wykazała cech, jakimi powinien charakteryzować się dowódca statku. Przystępując bowiem do osobistego sterowania po utracie rumpla, nie podejmowała żadnych decyzji związanych z zapewnieniem zdolności manewrowej jachtu poprzez wykorzystanie kotwic, zmianę żagli, wcześniejsze uruchomienie silnika itp. Naganne było wreszcie tolerowanie na jachcie praktyki nieużywania pasów bezpieczeństwa i kamizelek asekuracyjnych przez członków wachty w czasie sztormowej pogody.

#### 5. Zachowanie się po wypadku.

Po osadzeniu *Czartoryskiego* na płyciźnie, ewakuowano załogę na brzeg, zabezpieczono, przez wyrzucenie dwóch kotwic, jacht, a także jego dokumenty. Zapewniono dozór jachtu. Żaden z członków załogi nie doznał obrażeń.

## Orzeczenie Izby Morskiej

Izba Morska w Szczecinie orzekła, że:

A. Przyczyną osadzenia jachtu *Czartoryski* na przybrzeżnej płyciźnie, około 400 m na zachód od wieży obserwacyjnej WOP w miejscowości Łazy, w dniu 21.10.1986 r., około godz. 11.40 w warunkach bardzo słabej widzialności, wiatrze NW 7-9°B i stanie morza 5, było przedwczesne, bez podjęcia próby zmiany żagli, manewrowania żaglami i silnikiem oraz pracy kotwicy, skierowanie jachtu do brzegu, mimo zachowania przez statek zdolności manewrowych i pływalności po utracie awaryjnego rumpla, tratwy ratunkowej i częściowym zalaniu wodą w wyniku dużego, chwilowego przechyłu na spiętrzonej fali.

B. Wypadek zawniła kapitan, która zamiast podjąć działania w celu utrzymania jachtu w bezpiecznej odległości od brzegu do czasu nadejścia pomocy, skierowała go na brzeg.

**C. Pozbawia się jachtowego kpt.ż.b. prawa pełnienia funkcji kapitana jachtu w żegludze morskiej na okres 1 (jednego) roku, uzależniając przywrócenie tego prawa od wykonywania w tym okresie przez 400 godzin obowiązków I oficera na jachtach w żegludze morskiej i zdania praktycznego egzaminu z manewrowania jachtem.**

D. Zachowanie się załogi s/y *Czartoryski* po wypadku nie nasunęło zastrzeżeń.

piotr.radwanski@op.pl

#### Opracowano na podstawie:

- Orzeczenie Izby Morskiej w Szczecinie z dnia 30.01.1987r. WMS 289/98 (wykreślenia i korekta tekstu bez znaczenia dla istoty orzeczenia – P.R.)

#### Wykaz pojęć:

**Sztafok** – jeden z żagli zaliczanych do sztaksli przednich, trójkątny żagiel, ostatni od strony dziobu, położony najbliżej fokmasztu, występujący na dużych żaglowcach. W zależności od typu ożaglowania zamiast sztafok może nosić nazwę foksztakla.





Prosimy uzupełnić poniższe pola

Nazwa firmy: .....

Adres: .....

Telefon: .....

Fax: .....

E-mail: .....

NIP: .....

Imię i nazwisko: .....

## PRZEDMIOT ZAMÓWIENIA

Prenumerata miesięcznika „Nasze MORZE”:

### PRENUMERATA KRAJOWA

Prenumerata roczna: **106,80 PLN (36 €)\***

Prenumerata półroczna: **59,40 PLN (19,80 €)\***

Prenumerata kwartalna: **32,70 PLN (12 €)\***

### PRENUMERATA ZAGRANICZNA

Prenumerata roczna: **210 PLN (70,80 €)\***

Prenumerata półroczna: **111 PLN (37,80 €)\***

Prenumerata kwartalna: **58,50 PLN (19,50 €)\***

Od numeru  / 09  × Ilość egz.

Od numeru  / 09  × Ilość egz.

\* Prenumerata plus koszt przesyłki ekonomicznej.

**Niniejsze zamówienie jest podstawą do wystawienia faktury VAT.  
Upoważniamy do wystawienia faktury VAT bez naszego podpisu.**

*Wyrażam zgodę na umieszczenie moich danych osobowych w bazie danych wydawnictwa "Okrętownictwo i Żegluga" Sp z o.o. z siedzibą w Gdańsku, ul. Na Ostrowiu 1 oraz korzystanie z nich i przetwarzanie w celach marketingowych i promocyjnych. Jednocześnie przyjmuję do wiadomości, że podanie przeze mnie danych jest dobrowolne i przysługuje mi prawo do wglądu, poprawiania i żądania usunięcia ich ze zbioru. "Okrętownictwo i Żegluga" Sp z o.o. zapewnia ochronę danych zgodnie z ustawą – Dz. U. Nr 133 poz. 883 z 1997 r. oraz – Dz. U. Nr 144 poz. 1204 z 2002 r.*

**Potwierdzam prawdziwość ww. danych**

.....  
Własnoręczny podpis



# W styczniu w „Naszym MORZU”

Fot. Czesław Romanowski



## Czego dokonał 50-latek?

- Panie dyrektorze, wie pan jak złośliwi rozszyfrowują skrót CMM? Centrum Malarstwa Muzealnego. Podobno dlatego, że kierowana przez pana placówka zajmuje się przede wszystkim prezentacją malarstwa marynistycznego.

- Jesteśmy placówką morską i zajmujemy się wszystkimi dziedzinami działalności człowieka na morzu, z wyjątkiem troski o zbiory z zakresu żywej fauny i flory mórz i oceanów. Malarstwo jest to jeden z elementów, które możemy zaoferować naszym gościom, przede wszystkim kobietom, które mniej się interesują techniką. Chcemy, by do CMM przychodziły całe rodziny...

Jerzego Litwina, dyrektora Centralnego Muzeum Morskiego, które w 2010 roku kończy 50 lat, pytamy m.in. o niezrealizowane projekty, brak CMM w internecie i plany...

## Jak ruszył Stefan Batory

- Co pan robi? - krzyczy I mechanik. - Co się tu dzieje?

IV mechanik spogląda na przelożonego mętным wzrokiem.

- Zawory się zacięły - odpowiada chwiejąc się przy pulpicie. - No, zacięły się...

I mechanik odsuwa zdecydowanie nietrzeźwego mechanika od pulpitu.

- Pan jest pijany! Proszę stąd odejść! Zabraniam panu czegokolwiek dotykać! - rozkazuje tonem nie znośnym sprzeciwu.



Fot. PLO

oraz dodatek

## „The Maritime Worker”

dla marynarzy, stoczniovców, portowców...





# Gdyńskie feeder'y III

Kończymy przegląd odwiedzających port w Gdyni pojemnikowców dowozowych (tzw. feeder'ów) prezentacją trzech jednostek. Dwie pierwsze to przykłady tzw. paragrafowców, czyli statków tak zaprojektowanych,

by przy maksymalnej możliwej ładowności, związany z nią pośrednio parametr odzwierciedlający wielkość statku, od którego zależą opłaty portowe lub kanałowe (w tym przypadku tonaż pojemnościowy brutto), osiągnął maksymalną możliwą wartość pod progiem przed następnym, wyższym przedziałem (w którym - według taryf np. portowych lub kanałowych - stosuje się wyższe opłaty za statek). W przypadku obu prezentowanych paragrafowców mamy do czynienia z tonażem pojemnościowym brutto (GT) równym 3999 jednostek.

Fot. Piotr B. Stareńczak



**Dette G** - GT 3999, 5315 ton nośności, długość całkowita (LOA) 101,13 m, ładowność 508 TEU, zbud. w 1995 r. w stoczni J.J. Sietas KG Schiffswerft GmbH & Co. - Hamburg (typ Sietas 151), operator MacAndrews / ESL (agent Polska Zjednoczona Korporacja Bałtycka), armator J. Gerdes, Niemcy. W ostatnich miesiącach *Dette G* zawija regularnie, raz w tygodniu, do terminalu GCT (Gdynia Container Terminal) grupy Hutchison w ramach wspólnego serwisu feederowego szczyńskiego armatora Euroafrica Linie Żeglugowe oraz brytyjskiego operatora MacAndrews, łączącego Gdynię z portem Kingston upon Hull.

**Katharina B** - GT 3999, 5865 ton nośności, długość całkowita (LOA) 99,95 m, ładowność 523 TEU, zbud. w 1997 r. w stoczni Elbwerft Boizenburg GmbH - Boizenburg, Niemcy, operator IMCL / BCL (agent BCL), armator Schepers Thekla GmbH & Co KG, Niemcy. Statek zaczął pojawiać się w Polsce we wrześniu tego roku, w ramach serwisu dowozowego IMCL - BCL, łącząc terminale w Gdyni i Szczecinie z Rotterdamem i Hamburgiem, czasem zawijając także do Bremerhaven.



Fot. Piotr B. Stareńczak

Fot. Piotr B. Stareńczak



**Gotland** - GT 7519, 8709 ton nośności, długość całkowita (LOA) 137,50 m, ładowność 822 TEU, zbud. w 2003 roku, w stoczni J.J. Sietas KG Schiffswerft GmbH & Co. - Hamburg (typ Sietas 172); operator Team Lines GmbH & Co KG (agent Burger Poland), armator Holwerda Shipmanagement BV, Holandia. Statek pojawia się w polskich portach już od połowy 2008 roku. Zawija do terminali w Szczecinie (PCC), GTK w Gdańsku i obu terminali w Gdyni (GCT i BCT) w ramach publicznego serwisu dowozowego Team Lines łączącego polskie porty z Rotterdamem.